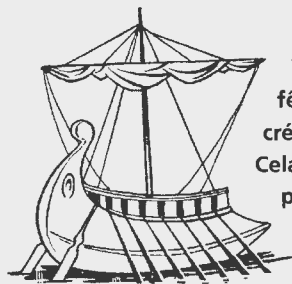


m é m o i r e plurielle

LES CAHIERS D'AFRIQUE DU NORD

20



Voici donc, chers lecteurs, le n° 20 de notre revue. Nous fêtons en même temps le cinquième anniversaire de la création de notre association Mémoire d'Afrique du Nord. Cela nous permet un retour en arrière, sorte de bilan assez positif. Lorsque nous nous sommes lancés dans cette aventure, il y a cinq ans, nous avons eu, dès le début, le désir de créer avec nos adhérents un lien, cette revue.

Nous l'avons voulue, à la mesure de notre ambition, originale, éloignée de tout pédantisme, attachée à une mémoire trop souvent fuyante, occultée ou même simplement écartée de notre vie quotidienne. Une mémoire que l'on a trop tendance à confondre avec nostalgie et dont on fait surtout une affaire personnelle. Nous vous avons invité à ouvrir cette *mémoire*, à la rendre *plurielle*.

Que les vacances vous soient l'occasion de partager avec d'autres cette mémoire et de l'enrichir, comme l'a dit Paul Valéry, « de vos mutuelles différences ».

La parole

nous appartient



Espace historique 3

L'armement maritime français en Algérie

Claude Célérier



Ecrivain public 18

Un poète trop oublié, Claude-Maurice Robert

Louis Abadie



Hommes singuliers 24

Renégat et photographe : un Algérois singulier

Guy Courtellemont

Le jardin des arts 31

Photographies en Algérie au XIXe siècle

Point livres 38

Repères bibliographiques

Janine de la Hogue



Les chemins de mémoire 44

De ruelles en palais. Fès 1889

Pierre Loti

Brève 48

As-tu vu la casquette du père Bugeaud ?

35

Edité par Mémoire d'Afrique du Nord,
119, rue de l'Ouest, 75014 Paris. Tél/Fax : 01 45 42 78 75.

Directrice 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.

Trésorier : Raymond Albert

Adhésions à Mémoire d'Afrique du Nord :

actif : à partir de 30 F. *bienfaiteur* : à partir de 90 francs. *donateur*: 300 francs

Abonnement à *Mémoire Plurielle* : *adhérent* : 60 F. *non adhérent* : 100 F.

Le numéro : 30 F.

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

Impression : Instaprint, à Tours

Commission paritaire : n° 0101G.78541 ISSN : 1284-43221

L'armement maritime français en Algérie de 1945 à 1962

Claude Célrier

La situation géographique particulière de l'Algérie fait de ce pays quasiment une île prise entre le désert au sud et la mer au nord. De tout temps la traversée de la Méditerranée a été plus facile que celle du Sahara et dans le cas particulier qui nous intéresse les 408 milles marins qui séparent Alger de Marseille ou de Sète se franchissent plus facilement et plus rapidement que les milliers de kilomètres du Sahara.

Par ailleurs, du fait de son statut particulier, à la fois colonie avec un gouverneur général et départements français avec des préfets à leur tête, l'Algérie était économiquement très étroitement dépendante de la Métropole. (Que ceux qui ont vécu la période 1941-1945 se souviennent de la pénurie totale de beaucoup d'articles manufacturés.) Tous les échanges portant sur plusieurs millions de tonnes par an (hors hydrocarbures) se faisaient exclusivement par voie maritime. Le régime était celui de l'union douanière, ce qui n'empêchait pas les douaniers de se montrer très pointilleux sur les échanges, dans un sens comme dans l'autre. Sur près de 1000 kilomètres de côtes, il y avait à cette époque six ports principaux régulièrement fréquentés par les navires de commerce, à savoir, d'ouest en est, Oran, Mostaganem, Alger, Bougie, Philippeville et Bône, plus les ports de moindre importance, Nemours, Beni-Saf, Arzew, Ténès, Djidjelli et Collo. Certains d'entre eux avaient un trafic bien précis comme les lièges à Djidjelli, les phosphates à Bône ou le sel à Arzew.

Il est donc tout à fait logique que des entreprises de transport maritime y aient vu le jour à l'initiative de quelques hommes entreprenants qui surent devenir des armateurs pilotes dans ce trafic si particulier. Cinq armements émergent du lot, soit par l'importance qu'ils ont pu acquérir entre les deux guerres et surtout après la Deuxième Guerre mondiale, soit par la spécificité des lignes qu'ils desservaient. C'est principalement dans les années 50 et 60 que ces armements se sont développés au rythme de la croissance économique de l'Algérie. Certains armements, après l'indépendance de l'Algérie et la disparition du trafic qui en découlait, tentèrent des reconversions vers d'autres cieux avec plus ou moins de succès dans une conjoncture maritime de plus en plus défavorable. 1990 marque la fin de l'activité propre du dernier armement, la société Schiaffino, sur des lignes courtes fort éloignées de ses origines.

La vocation maritime de l'Algérie n'avait pas échappé aux autorités puisque, dès le début du siècle une Ecole préparatoire aux carrières de la marine marchande fut créée à Alger, suivie un peu plus tard d'une Ecole d'hydrographie, comme l'on disait alors, qui fut dirigée par quelques professeurs célèbres dans la profession. De cette école, devenue ensuite Ecole nationale de la marine marchande devaient sortir bon nombre des officiers et capitaines des armements dont nous allons parler.

LES PRINCIPAUX ARMEMENTS

Voici les cinq armements ayant un port algérien comme port d'attache.

- Le plus important était la **Société algérienne de navigation Charles Schiaffino et Cie**, dont le siège et le port d'attache étaient à Alger et qui contrôlait directement ou indirectement plus de vingt navires.

- Venaient ensuite **Les Cargos algériens**, qui avaient Alger pour port d'attache mais dont le siège d'exploitation était à Rouen.

- L'**Armement Scotto, Ambrosino, Pugliese** (en abrégé SAP) avait son siège et son port d'attache à Oran.

- Il en était de même pour l'**Armement Léon Mazzella**, spécialisé dans la desserte des ports de l'Atlantique.

- Enfin, l'**Armement nord-africain Cherfils** avait son siège à Alger. Il connut une assez longue éclipse après la guerre avant de retrouver vie dans les années 60.

Ces cinq armements totalisaient, en 1960-1961, une flotte d'environ 35 navires, de

tonnages variant de 1 000 à 10 000 tonnes et desservant des lignes régulières entre les ports d'Algérie et les ports français, de Dunkerque à Marseille, ce qui représentait environ un millier d'emplois de marins et quelque quatre cents sédentaires.

Les lignes desservies étaient donc très diverses, tant par leur nature de trafic que par les distances entre ports. Et chaque armement avait ses lignes de prédilection. On ne peut pas faire l'historique du trafic maritime sans rappeler que le trafic entre la France et ses colonies était couvert par le monopole de « pavillon », c'est-à-dire que seuls les navires battant pavillon français pouvaient y participer. Ceci fut confirmé après la Guerre de 39-45 par une loi de 1948 sur l'organisation de la Marine marchande, qui imposait aux armateurs opérant sur des lignes couvertes par le monopole de pavillon, de s'entendre au sein de conférences ou d'accords de trafic. C'est ce qui fut fait en 1949 d'abord puis en 1954 par la vingtaine d'armements français qui desservaient l'Algérie. Deux accords distincts furent signés, l'un pour la zone Nord/Manche/Atlantique, l'autre pour la zone Méditerranée. Ces accords devaient théoriquement assurer un partage équitable du trafic, en fonction de quotas déterminés sur chaque relation, et éviter une concurrence malsaine. Ce ne fut pas toujours le cas, mais ces accords avaient au moins le mérite d'exister et de servir de cadre aux discussions. Ils durèrent jusqu'en 1962 et même après car ils servirent de base aux accords de Conférence passés plus tard avec l'armement algérien naissant. Mais comme



Le Tessala : retour sur Oran de la Vierge de Santa-Cruz après un périple en Oranie.

le disait si bien Kipling, ceci est une autre histoire.

Nous allons donc voir comment fonctionnaient dans ce cadre réglementé un certain nombre d'entre eux. Nous nous contenterons d'un bref aperçu sur les cargos algériens qui malgré leur nom ne l'étaient pas spécifiquement ainsi que sur l'armement nord-africain Cherfils qui ne possédait plus de navires entre 1950 et 1961. Nous retiendrons les trois autres, c'est-à-dire les deux armements oranais et la SAN Charles Schiaffino qui était le plus important en nombre de navires et en tonnage. Il faut malheureusement constater que nombre d'archives de cette époque ont disparu en particulier les statistiques de trafic qui

auraient permis de se faire une idée plus précise du volume des échanges entre les deux rives de la « Mare Nostrum ». Pour ne prendre que deux exemples, les exportations de primeurs d'Algérie vers la France étaient de l'ordre de 400 000 tonnes par an et les vins en vrac devaient tourner autour de 4 à 5 millions d'hectolitres, toutes destinations confondues, les deux ports principaux de réception des vins d'Algérie étant Sète et Rouen. Le transport des vins en vrac a supplanté le transport des fûts à partir de 1947-1948 et cela a entraîné de profondes modifications dans la conception des navires. La plupart des navires de ligne régulière étaient équipés de cuves en quantité variable et certains armateurs s'étois ou

rouennais avaient des navires entièrement affectés au transport des vins, les pinardiers, bien connus des ports algériens de l'époque.

LES CARGOS ALGÉRIENS

Comme beaucoup d'autres armements, les CA sortirent de la guerre très éprouvés et avec une flotte réduite à deux vieux navires. L'effort de reconstruction entrepris par la marine marchande française pour compenser les pertes de guerre permirent aux Cargos de recevoir ou d'acquérir des navires de 5 000 tonnes environ, presque identiques et tous équipés pour le transport du vin en vrac en plus ou moins grande quantité. Ces navires étaient affectés à la ligne Rouen-Algérie et pouvaient à l'occasion faire escale à Brest ou poursuivre jusqu'à Dunkerque. Parmi ces navires citons le *Président Charles Lefebvre*, les *Tlemcen*, *Mitidja*, *Jacques Duroux* et *Madali*. Ce dernier deviendra en 1963 le premier navire de la Compagnie nationale algérienne de navigation, sous le nom d'*Ibn Khaldoun*. Les navires des C.A. étaient des cargos à moteur de 4 500 tonnes de port en lourd, tous équipés de cuves à vin, les deux plus importants dans ce domaine étant le *Président Charles Lefebvre* et le *Madali*. Ils desservaient les grands ports algériens au départ de Rouen et pouvaient faire une rotation complète en 25-28 jours. La coque de ces navires était traditionnellement peinte en gris. Les Cargos algériens n'assuraient aucun trafic sur les lignes de Méditerranée. Les navires furent progressivement désarmés puis vendus dans les années qui suivirent l'indépendance de l'Algérie.

L'ARMEMENT NORD-AFICAÏN CHERFILS

Au sortir de la guerre, Cherfils récupéra ses deux petits caboteurs le *Zeramna* et *Les Issers* qui avaient traversé sans dommage les hostilités, *Les Issers* en particulier ayant servi de patrouilleur dans la première partie de la guerre. A ce moment-là il apparut très vite que le cabotage côtier était condamné et que les deux navires en question étaient trop petits pour être utilisés sur des lignes trans-méditerranéennes. Cherfils dut vendre ses navires et se replier sur ses activités portuaires d'agent maritime et acconier.

Lorsqu'à la fin des années cinquante, la ville d'Alger entreprit la construction de grands ensembles d'habitation sur le plateau des Annassers, la famille Cherfils qui possédait des terrains sur ce plateau se retrouva après expropriation et indemnisation à la tête d'une assez grosse somme d'argent.

L'époque était favorable aux investissements et on croyait encore à l'avenir de l'Algérie. La famille Cherfils décida alors de reprendre ses anciennes activités d'armateur et porta son choix sur un cargo danois de 2 500 tonnes, le *Bjorn Clausen*, acquis fin 1960 et entré en service en janvier 1961 sur la ligne Alger-Marseille sous le nom de *Les Annassers*. Cherfils n'ayant plus les structures nécessaires, en confia la gérance technique à la société Schiaffino et garda la maîtrise de la gestion commerciale.

Plus tard, après le départ de la plupart des Français d'Algérie, seule la société Schiaffino avait encore le personnel suffisant pour assurer la totalité des tâches d'un armateur. Ce fut donc elle qui exploita le navire, toujours

sur la ligne Marseille-Alger jusqu'à sa vente en 1970.

LES ARMEMENTS ORANAIS

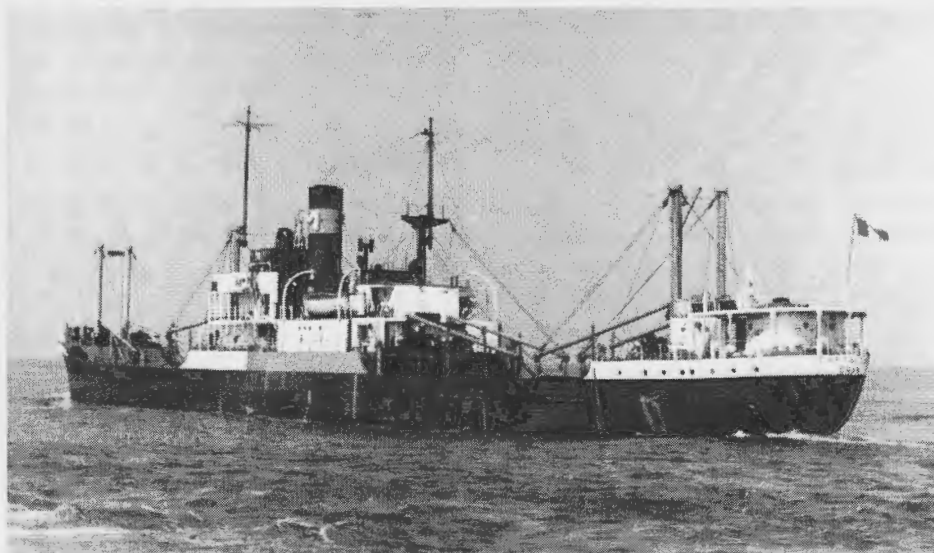
Deux armements dans un port de moyenne importance comme Oran est un fait assez remarquable pour être souligné. Tous deux avaient pour caractéristique d'être des affaires familiales, mais ils différaient totalement par la taille des navires, la nature des trafics et les lignes desservies.

L'ARMEMENT MAZZELLA

L'armement Léon Mazzella et Cie fut créé en 1928 par Léon Mazzella di Bosco qui le dirigea jusqu'à sa mort en 1951. Comme nous nous intéressons essentiellement à la période

de l'Après-guerre nous retiendrons que Mazzella se retrouva alors avec un seul navire rescapé des hostilités, le *Cap Falcon*. Ce navire, construit en 1924, était le premier acquis par Mazzella en 1928. L'autre navire, le *Cap Figalo*, construit en 1905 et acheté en 1934, avait été saisi par les Italiens à Marseille en 1942 puis coulé par l'aviation alliée à Cagliari et renfloué. Sous son nom italien de *Vittoria Claudia*, il fut abordé et coulé par le cargo français *Pérou* au large de Dungeness. Il y eut vingt disparus.

Le *Cap Falcon* reprit en 1948 la ligne Bayonne-Algérie. Le trafic de cette ligne était essentiellement constitué dans le sens Algérie-Bayonne de pondéreux (minerais et phosphates), de vins en fûts et de liège de Djidjelli. Dans l'autre sens, le pin des



Cap Falcon, deuxième du nom. Navire à vapeur du type Clark (construction de guerre) de 4 700 tonnes de port en lourd construit aux Etats-Unis en 1944. Ex Vianna acheté par Mazzella en janvier 1955 et exploité sur la ligne Bayonne-Tonnay Charente-Algérie. Vendu en novembre 1962 à un armement italien et rebaptisé *Licola*. Sister-ship du *Léon Mazzella* qui fut transformé en porte-hélicoptères pendant l'expédition de Suez en 1956.

Landes fournissait le plus gros du fret. Le navire fit naufrage le 8 janvier 1954 au large de Bilbao. Tout l'équipage fut sauvé.

Entre temps Mazzella avait reçu au titre des dommages de guerre en 1949 le *Cap de fer*, ex *Vannes* de la CGT, navire d'environ 3 000 tonnes qui fut revendu en 1951. Il fut remplacé en juillet 1951 par un nouveau *Léon Mazzella*, de 7 000 tonnes, ex *Madali* des Cargos algériens (à ne pas confondre avec le deuxième *Madali* dont nous avons parlé plus haut et qui fut revendu en 1954 à un armateur turc).

Puis Mazzella fit l'acquisition en 1954 et 1955 de deux navires de 4 700 tonnes du type Clark, le nouveau *Léon Mazzella* construit en 1943 et le *Cap Falcon*, construit en 1944, qui naviguèrent sur la ligne traditionnelle Bayonne-Algérie.

Le *Léon Mazzella* mérite une mention particulière. En effet la conception de ces navires faisait que les matériaux supportant les mats de charge étaient situés aux extrémités du navire et près du château central ce qui dégageait un espace appréciable. Or, en 1956, eut lieu l'expédition de Suez pour laquelle il fallait transporter des hélicoptères. Les travaux réalisés à Alger en un temps record par les ateliers Terrin dotèrent le *Léon Mazzella* de deux plates-formes d'envol capables de recevoir six hélicoptères du type Bell. C'est ainsi que le *Léon Mazzella* devint le premier porte-hélicoptère français. Il fut rendu à son armateur à la fin des opérations et reprit son trafic habituel jusqu'en 1960, date de sa vente à un armateur grec.

Entre temps, l'armement Mazzella avait fait l'acquisition, en septembre 1958, d'un autre

navire de 5 000 tonnes, baptisé *Ora-Buena*, ancien charbonnier de l'UIM. Ce navire était essentiellement destiné au transport des pondéreux en vrac et du soufre de Bayonne. La diminution du trafic et les perspectives d'aggravation de la situation politique amenèrent Mazzella à le revendre en septembre 1961.

Le précédent *Léon Mazzella*, vendu en janvier 1960, avait été remplacé par un autre navire du même nom, et de même tonnage, l'ex *Phryné* de la Société navale caennaise.

Lorsqu'arriva l'indépendance de l'Algérie, Mazzella transféra son siège social à Bayonne qui était son principal port d'activités en Métropole. Le trafic diminuait et le *Cap Falcon* fut vendu en novembre 1962. Restait le seul *Léon Mazzella* qui poursuivait sa carrière sur ses lignes traditionnelles et aussi sur des destinations de tramping au gré des affrètements dans un marché qui était alors relativement porteur. Vendu en 1973 il fut remplacé par deux *Cap Falcon* successifs. Malgré les efforts faits par certains armateurs pour maintenir leurs navires sous le pavillon national, dès la fin des années soixante-dix, l'armement français n'était plus compétitif sur le plan international. Mazzella qui ne travaillait plus qu'au tramping dut arrêter et vendre son dernier navire en juin 1980. En cinquante-deux ans Mazzella avait donc exploité onze navires dont quatre portèrent le nom de *Léon Mazzella* et cinq celui de *Cap Falcon*.

L'ARMEMENT SCOTTO, AMBROSINO, PUGLIESE

La fondation de cet armement remonte à 1890, avec quelques petits vapeurs côtiers affectés essentiellement au cabotage algérien, sous le nom de Michel Scotto et Cie. C'est après la mort de ce dernier en 1903 que fut adoptée la raison sociale Scotto, Ambrosino et Pugliese et ce n'est que vers 1920 ou 21 que cet armement inaugura des lignes régulières entre les ports d'Oranie et les ports français de Méditerranée. Outre ses activités d'armateur, SAP créait des agences à Mostaganem, Nemours, Arzew, exerçant les métiers d'agent maritime et d'acconier. C'est ainsi que SAP était à Oran l'acconier de Schiaffino et son agent et acconier à Mostaganem.

Au sortir de la guerre, SAP retrouvait ses navires rescapés, trois vapeurs anciens ne dépassant guère 10-11 nœuds, le *Mers el Kébir* de 3 000 tonnes, le *Kristel* de 2 000 tonnes et le *Procida* de 1 700 tonnes environ, ce dernier portant le nom d'une petite île de la baie de Naples, en souvenir de l'origine des fondateurs. Ces navires anciens ne permettaient pas de tenir une ligne régulière à jour fixe. A 10 nœuds, il fallait 54 heures pour aller de Sète à Oran.

Le commandant d'un de ces navires m'a raconté qu'un jour allant sur lest par fort mistral de Sète à Saint-Louis du Rhône, il avait été obligé de remplir sa cale arrière avec de l'eau pour éviter les emballements de l'hélice. Ce phénomène était courant à cette époque avec les formes arrières classiques inspirées de la construction anglaise.

Il fallut attendre les constructions neuves d'après-guerre pour voir des formes arrières dites « de croiseur » qui donnaient une meilleure assiette.

Le développement du trafic et les impératifs de la concurrence amenèrent rapidement les armateurs à remplacer les vapeurs anciens par des navires à moteur plus récents et plus rapides. Le premier fut le *Tessala*, navire de 1 500 tonnes construit aux Chantiers du Trait (Seine-Maritime) en 1948. Il était équipé de 7 000 hectolitres de cuves à vin et d'une petite cale frigorifique. Les trois vapeurs anciens furent progressivement vendus, le *Mers-el-Kébir* d'abord en 1955, puis le *Kristel* en 1958, enfin le *Procida* en 1959. Deux navires firent une courte carrière au sein de cet armement. Le *Rivoli*, ex *Miliana*,



Regina Pacis. Navire à vapeur de 1 700 tonnes de port en lourd construit en 1925. Acquis par SAP en 1929 et exploité principalement au cabotage nord-africain entre Nemours et Tunis. Vendu en 1959.

était uniquement un pinardier et il ne correspondait pas au trafic diversifié de SAP. L'autre fut le *Canastel*, ex corvette anglaise de bonne vitesse, mais mal conçu pour un trafic commercial de marchandises diverses. Ces deux navires furent très vite revendus. Le *Tessala* avait inauguré l'ère des navires à



Tenira. Navire à moteur de 1300 tonnes de port en lourd construit en 1951 et acquis par SAP en 1954. Affecté au tramping et au cabotage nord-africain. Gravement endommagé par un incendie au large de Bône en 1958, il fut transformé en sablier et rebaptisé *Kristel*.



Tamzoura. Navire à moteur de 1400 tonnes de port en lourd, ex *Mowgli*, construit en 1953 et acquis par SAP en 1955. Affecté à la ligne régulière Sud-France-Algérie, il fut vendu en 1968 et marqua la fin des activités maritimes de SAP.

moteur et des noms en T. Il fut suivi, en février 1954, du *Tenira*, petit navire de 1300 tonnes et 11-12 nœuds, ce qui était insuffisant pour tenir une ligne régulière. Il fut surtout employé pour du petit tramping, par exemple des chargements d'alfa au départ d'Arzew. Puis vinrent en 1954 le *Touila*, de 1300 tonnes et 11 nœuds et, en 1955, le *Tamzoura* (ex *Mowgli*), de 1400 tonnes et 13 nœuds acheté d'occasion à

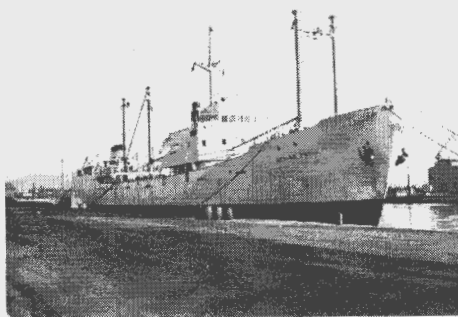
Marseille, après avoir été stationnaire en Indochine. Les ateliers oranais des armateurs lui ajoutèrent 5000 hectolitres de cuves à vin pour l'adapter au trafic de ligne régulière qu'il assura en alternance avec le *Tessala*. Le *Touila*, plus petit et plus lent, fit du tramping en Méditerranée, assurant certains transports en vrac que ne pouvaient pas prendre les lignes régulières soumises à un horaire quasiment impératif.

La période 1954-1960 fut propice au développement des flottes en raison de la croissance des échanges entre la France et l'Algérie. Les changements intervenus dans la nature du trafic nécessitaient des navires plus modernes, adaptés aux caractéristiques des lignes desservies. Aussi lorsque furent construits, dans les années 55-56, plusieurs cargos modernes de 2000 tonnes du type *Léoville*, SAP en acheta un qui devint le *Regina Pacis*. Sa vitesse de 14 nœuds lui permettait de tenir la ligne régulière hebdomadaire sur la relation Marseille-Sète-Oran-Mostaganem. Ces navires étaient bien adaptés aux transports d'animaux vivants, bovins dans un sens, moutons dans l'autre. Le *Tagouraya*, de 2500 tonnes, navire neuf construit en Hollande, vint grossir la flotte en septembre 1958.

À la fin de 1958, le *Tenira* fut victime d'un incendie au large de Bône, après quoi il fut transformé en sablier et transféré à la filiale que SAP venait de créer à Sète. Le *Tagouraya* fut exploité en ligne régulière sur la relation Marseille-Sète-Oran-Mostaganem ou en tramping pendant les périodes de moindre activité, notamment en été. Faut-il rappeler qu'entre 1955 et 1962 l'armée française

était présente en Algérie et que les besoins de transport en matériels et vivres de toutes sortes étaient importants. Ceci incitait donc les armateurs à accroître leurs capacités de transport et SAP ne fit pas exception à la règle. Il acheta deux navires d'occasion en 1959. Le premier, baptisé *Tolba*, était l'ancien *Diola* de la Cie Paquet qui l'exploitait auparavant sur sa ligne du Sénégal. C'était un navire d'environ 2 500 tonnes, mais semble-t-il mal adapté au trafic des lignes d'Algérie. Il fut revendu en 1963. Le second était un navire du type « pocket-liberty » de 5 000 tonnes de port en lourd et doté de moyens de levage puissants, ce qui le rendait particulièrement apte au transport de matériel militaire, les chars par exemple. Il prit le nom de *Tadjera* et fut exploité presque exclusivement en tramping.

Lorsqu'arriva l'indépendance de l'Algérie, le siège de la société fut transféré à Sète qui devint le port d'attache des navires. Dans les années qui suivirent, le volume du trafic ne cessa de diminuer. Puis, en 1967, intervint l'accord maritime franco-algérien qui imposait un partage du trafic à parts égales entre les deux parties, c'est à dire 50 % pour l'armement d'Etat algérien, la CNAN, et 50 % pour l'ensemble des armements français. L'histoire de ces accords déborderait largement le cadre de cet article. Disons simplement que SAP reçut un quota qui ne permettait plus, en raison de la baisse de trafic, de faire vivre un seul navire. Il en était de même pour Cherfils et tout naturellement ces deux armements se rapprochèrent de Schiaffino en vue d'une exploitation commune, dans le cadre, parfaitement défini par les accords,



Le *Regina pacis* à Sète

d'un groupement de quotas, qui donna naissance à ce qu'on appela le groupe B.

Entre temps les navires avaient été vendus au fur et à mesure de la dégradation du trafic, le *Tolba* d'abord, dès la fin de 1962, puis le *Tagdera* et le *Tessala* en 1963, suivis en 1966 du *Tagouraya* et du *Regina Pacis*, enfin le *Tamzoura* en 1968. Les droits au trafic représentés par les quotas continuèrent d'être exploités par Schiaffino moyennant rétribution et ce système dura jusqu'à la dénonciation des accords maritimes franco-algériens fin juillet 1988. La société Scotto, Ambrosino, Pugliese ne survécut pas au décès des dirigeants de l'époque et fut dissoute l'année suivante après un siècle d'existence.

LA SOCIÉTÉ ALGÉRIENNE DE NAVIGATION CH. SCHIAFFINO

La création de cet armement remonte au siècle dernier et fut l'œuvre de Charles Schiaffino, disparu en 1920. Son fils et successeur, Laurent Schiaffino, développa la société pour lui donner l'importance qu'elle atteignit dans les années qui nous intéressent. Elle s'appela d'abord Société algérienne

de navigation pour l'Afrique du Nord, Charles Schiaffino et Cie, en abrégé la SANPAN. La mention « pour l'Afrique du Nord » disparut dans les années cinquante et elle sera amenée, par le jeu des circonstances, à modifier par deux fois sa raison sociale.

En 1945, année qui nous intéresse, la société Schiaffino se retrouvait, au sortir de la guerre, avec une flotte réduite de moitié et dont l'exploitation, comme pour tous les armements français était encore contrôlée par l'Etat. Les pertes avaient été nombreuses, qu'il s'agisse de navires coulés pendant la première partie de la guerre, tel le *Monique Schiaffino*, coulé en juin 1940 devant Dunkerque, ou de navires saisis par l'un ou l'autre des belligérants après l'armistice. Restaient donc en service à la sortie de la guerre, sur les lignes du Nord, trois cargos à vapeur dont deux anciens le *Schiaffino frères* et le *Schiaffino* ayant dépassé les vingt-cinq ans d'âge, et le *Charles Schiaffino*, plus récent, construit en 1930. Sur les lignes de Méditerranée nous retrouvons les deux sister-ships *Ville de Bougie* et *Ville de Djidjelli*, un autre petit cargo *Jeanne Schiaffino*, un pinardier, le *Finistère* et enfin le *Prosper Schiaffino*, cargo de 2 500 tonnes. Ce dernier ne survécut pas bien longtemps car le 10 novembre 1945 il sauta sur une mine au large de Porquerolles. Son épave qui repose par 50 mètres de fond est bien connue des plongeurs.

La reconstruction allait bientôt commencer. Ce furent presque simultanément, en 1948 et 1949, l'acquisition d'un cargo de 10 000 tonnes du type Empire, baptisé *Marcel Schiaffino* et l'attribution à la société, au

titre des dommages de guerre, d'un cargo ex-allemand, sabordé en Gironde en 1945 puis reconstruit sur des plans Schiaffino en 1949-1950 aux Chantiers de la Gironde. Le *Marcel* entra en service fin 1948 sur les lignes du Nord et le *Nicole* suivit en décembre 1950. A la même époque, la compagnie retrouvait un de ses anciens navires le *Jacques Schiaffino* qui avait été saisi pendant la guerre, coulé à Tarente, puis renfloué et reconstruit.

Les navires neufs construits sur plans Schiaffino allaient bientôt arriver à un rythme accéléré. Tous avaient en commun des caractéristiques qui permettaient de les distinguer de très loin, à savoir une étrave très inclinée et des portiques supportant les mâts de charge. Tous étaient bien sûr équipés de cuves à vin. Ce furent successivement :

- Sur les lignes de Méditerranée, deux cargos de 2 500 tonnes construits à Port-de-Bouc, le *Catherine Schiaffino* et le *Prosper Schiaffino*, entrés en service en juin et août 1951.

- Sur les lignes du Nord, quatre navires identiques de 6 000 tonnes, construits aux Chantiers de Blainville-sur-Orne, *Monique Schiaffino*, entré en service en août 1951, *Ange Schiaffino* en novembre 1951, *Marie-Louise Schiaffino* en mars 1952, enfin le *Louis-Charles Schiaffino*, en septembre 1952. Ce dernier présentait toutefois quelques caractéristiques qui permettaient de le différencier des trois autres, rigoureusement identiques. Parallèlement la société Schiaffino poursuivait la réorganisation de son réseau d'agents, tant en France qu'en Algérie et recrutait le



Louis-Charles Schiaffino. Navire à moteur de 6 000 tonnes de port en lourd construit en 1952 aux Chantiers de Blainville-sur-Orne (Calvados). Entré en service le 13 septembre 1952 sur la ligne Rouen-Algérie.

Vendu en mars 1974 à un armement de Singapour et rebaptisé *Suprême Star*.

personnel, navigant et sédentaire, nécessaire pour accompagner le développement de ses activités. La guerre avait laissé l'Algérie dans un triste état et il fallait non seulement remplacer mais aussi créer de nouvelles industries pour satisfaire les besoins croissants d'un pays en expansion. Les flottes des armateurs d'Algérie suivaient donc logiquement le mouvement. Il serait trop long et hors de propos de raconter les péripéties des accords de trafic qui devaient aboutir en 1954 à la création des Conférences maritimes avec un système de quotas très contraignant. Mais la concurrence reprit rapidement dans les années 1958-1960,

chacun accusant l'autre d'avoir violé les accords.

Entre temps, la société Schiaffino avait changé de raison sociale en abandonnant les mots « pour l'Afrique du Nord ». Elle s'appelait désormais Société algérienne de navigation Charles Schiaffino et Cie. C'était une société en commandite par actions.

Les relations desservies s'orientaient sur trois axes principaux :

- La ligne du Midi, Sète-Port-Saint-Louis du Rhône-Algérie assurée par les deux *Ville de Bougie* et *Ville de Djidjelli*, *Catherine*, *Prosper* et *Jacques*.
- La ligne de Rouen desservie par le *Nicole* et

trois des quatre navires construits à Caen.

- La ligne de Dunkerque desservie par les navires anciens *Frères Schiaffino*, *Charles*, plus le *Marcel* qui pouvait aussi desservir Rouen en raison de sa très forte capacité de transport de vins en vrac et le quatrième navire de la série ci-dessus. Le *Prosper* vint pendant quelque temps en renfort sur cette ligne dont les navires faisaient escale à Brest pour y décharger, dans les chais portuaires, plusieurs milliers d'hectolitres de vin d'Algérie fort prisé des Bretons.

Le programme de constructions neuves continuait et en 1956 ce furent quatre nouveaux navires qui vinrent rajeunir et augmenter la flotte. Le vieux *Schiaffino Frères* fut vendu et remplacé par les *Rose Schiaffino* et *Laurent Schiaffino*, cargos de 6000 tonnes construits respectivement à Port-de-Bouc et au Trait, et spécialement conçus pour assurer la ligne de Dunkerque.

En Méditerranée, les cargos neufs de 1 800 tonnes, *Jeanne Schiaffino* et *Ville de Bougie*, remplacèrent, fin 1955, début 1956, les deux anciens *Villes* vendus à la démolition.

La compagnie France-Navigation, émanation du parti communiste, avait été créée en 1937 pour approvisionner en armes les républicains espagnols. Malgré une spectaculaire reconstitution de sa flotte entre 1945 et 1950, elle ne survécut pas à la guerre et tomba en faillite. Une Compagnie nouvelle France navigation (CNFN) fut créée en 1955, qui n'avait plus aucun lien avec ses origines. La société Schiaffino en prit la gérance technique et commerciale, ce qui augmentait sa flotte de trois unités, *Cap Cèpet* en Méditerranée, *Oranie* et *Tunisie* sur

les lignes du Nord.

Malgré les troubles que connaissait l'Algérie, le développement économique continuait, entraînant une demande de transport toujours plus importante. Le *Schiaffino Frères*, acheté d'occasion aux Chargeurs réunis, entra en service en septembre 1958 sur la ligne de Dunkerque. En 1960 ce fut le tour de l'Algérie qui remplaça le vieux *Schiaffino*, vendu à la démolition après quarante ans de service. Entre temps on avait modernisé des navires anciens en remplaçant les machines à vapeur par des moteurs Diesel sur le *Jacques*, le *Charles* et le *Marcel*. Au début de l'année 1960 un petit navire s'ajouta à la flotte. C'était le *Ville de Ténès* qui devait assurer la desserte du port dont il portait le nom. En septembre, entra en service le *Notre-Dame d'Afrique*, cargo moderne et rapide de 3 500 tonnes, conçu spécialement pour la desserte de la ligne CNFN Marseille/Sète/Oran/Mostaganem où il remporta très vite les faveurs de la clientèle, en particulier des primeuristes.

Enfin rappelons que la Société Schiaffino prit en janvier 1961 la gérance technique du navire de Cherfils. C'était donc un total de vingt-deux navires que contrôlait Schiaffino, sept sur la ligne de Dunkerque, six sur la ligne de Rouen et neuf en Méditerranée.

Fin 1961, début 1962 apparurent les premiers signes d'un ralentissement important du trafic, consécutif aux événements. Certains navires furent temporairement désarmés avant de reprendre du service sous affrètement de la Défense nationale en vue du rapatriement des troupes en Métropole.



Charles Schiaffino, deuxième du nom. Navire roulier à moteur construit en 1976 à Bilbao et allongé ensuite à Lisbonne. Entré en service fin mai 1977. A desservi la ligne Marseille-Alger de 1984 à 1988. Passé sous le pavillon des Bahamas en octobre 1988 sous le nom de *Saint-Louis*. La carrière de ce navire se situe hors du cadre de l'article.

Au mois de juin 1962, le siège social de la société fut transféré à Paris et les navires furent immatriculés dans le port métropolitain qu'ils avaient coutume de desservir, Sète, Rouen ou Dunkerque. La fin de l'année 1962 vit un renouvellement important du personnel par suite du départ de collaborateurs.

Le trafic diminuant il fallut se séparer de quelques navires, un en 1962, un autre en 1963 puis cinq dans la seule année 1965. La Société put néanmoins conserver pendant un certain temps les navires classiques des lignes du Nord, grâce aux affrètements réalisés par les Messageries maritimes pour la desserte des atolls de Mururoa. En même temps que les derniers « conventionnels » étaient vendus, s'amorça à partir de 1975 une nouvelle série de construction ou acqui-

sition de navires rouliers modernes. Cette mutation aboutit fin 1978 à l'abandon définitif des lignes d'Algérie/Tunisie et à la reconversion sur le trafic trans-Manche qui devait durer jusqu'à la fin des activités maritimes en 1990.

Versailles, avril 1998

LES NOMS DES NAVIRES DES LIGNES D'ALGÉRIE

Au cours des années qui suivirent la guerre de 14-18, chaque compagnie de navigation s'efforçait de caractériser ses navires par des noms bien à elle qui permettaient à leur simple énoncé de savoir à qui appartenait tel ou tel navire.

Le cas des navires Schiaffino est bien connu car ils portaient un prénom suivi du patronyme. Citons au hasard *Marcel*, *Marie-Louise*, *Jacques*, *Catherine*, *Prosper*, etc.

Seules exceptions, le *Finistère*, transport de vins, dont la carrière s'acheva après la guerre de 39-45, les *Villes de Bougie*, de *Djidjelli*, de *Ténès* et de *Tipasa*, ces deux derniers noms ayant disparu avec la vente des navires vers 1948-1949.

A la compagnie Charles le Borgne aussi, on donnait les prénoms de la famille : *Joséphine*, *Pierre*, *Alberte*, etc., suivis du patronyme.

Les noms de villes furent aussi portés par les paquebots de la Compagnie générale transatlantique. Tout le monde se souvient des *Ville d'Alger*, *Ville d'Oran*, *Ville de Marseille* et *Ville de Tunis*. Les *Ville d'Alger* et *Ville d'Oran* reçurent la Croix de Guerre pour leur participation aux diverses opérations de 1940 à 1945.

Après la guerre de 14-18, apparurent les « gouverneurs généraux », paquebots construits au titre des dommages de guerre et attribués aux compagnies postales, Transat, Mixte et SGTM. Ils étaient divisés en deux séries distinctes, les plus petits à une seule cheminée *Lépine*, *Tirman*, etc. et les gros à deux tuyaux, *Jonnart*, *Lamoricière*, qui eut une fin tragique sous les Baléares en janvier 1942, *Chanzy*, qui resta en service jusque dans les années soixante et d'autres encore.

Le *Lépine* termina sa carrière comme école d'apprentissage maritime à Sète.

Ce dernier avait été attribué à la Compagnie de navigation mixte, dont les paquebots avaient un nom commençant par El et les cargos par

Djebel. Citons : l'*El-Goléa*, perdu aux Baléares en 1933, l'*El-Biar*, perdu pendant la guerre et surtout les *El-Kantara*, *El-Djézaïr* et *El-Mansour* qui participèrent comme croiseurs auxiliaires à la campagne de Norvège et reçurent la Croix de Guerre. Le seul rescapé de la guerre fut l'*El-Mansour* et il y eut ensuite un autre *El-Djézaïr*, très reconnaissable avec sa cheminée à l'arrière. La tradition des El fut rompue après la guerre avec le *Président de Cazalet* et le *Kairouan*.

Les cargos s'appelaient *Djebel Aurès*, *Djebel Nador*, *Djebel Amour*, etc. Le *Djebel Dira* de 1950 était en fait un cargo mixte de la série des moutonniers.

À la Société générale de transports maritimes (SGTM), les Sidi étaient à l'honneur. Le premier *Sidi-Bel-Abbès*, paquebot de la ligne Marseille-Oran, fut torpillé par un sous-marin allemand au large des îles Habibas, le 20 avril 1943, avec à son bord des militaires du 4e RTS. Le second *Sidi-Bel-Abbès* était le sister-ship du *Président de Cazalet* et fut affecté à la même ligne d'Oran. Il était le favori des légionnaires qui allaient en Métropole ou en revenaient. Parmi les rescapés de la guerre, figuraient le *Sidi-Brahim*, dont l'avant s'ornait de la flamme de la Croix de Guerre et le *Sidi-Aïssa*. Ils furent remplacés en 1950-1951 par les trois cargos mixtes dits moutonniers, *Sidi-Okba*, *Sidi-Mabrouk* et *Sidi-Ferruch*. Le dernier à porter ce type de noms fut le *Sidi-Aïch*. La SGTM cessa son activité sur l'Algérie fin 1963 et les navires furent vendus, la plupart à des armateurs grecs.

On pourrait aussi citer la Société navale caennaise dont les noms se terminaient par « ée ». *Amalthée*, *Borée*, *Galatée*, *Prométhée*, etc. Il y en eut une bonne quinzaine.

Sur les lignes du Nord, les navires de la Société navale de l'Ouest portaient des noms de saints : *Saint-Pierre*, *Saint-Paul*, etc., et ceux de la Compagnie des bateaux à vapeur du Nord étaient baptisés *Lillois*, *Dunkerquois*, *Amienois* et autres noms des villes du Nord. Ceux de Worms avaient pour noms : *Château-Latour*, *Château-Yquem*, tandis que les cargos de la CGAM, filiale de la Transat, affectés à la ligne Nantes-Algérie portaient paradoxalement des noms méditerranéens, *Sainte-Maxime*, *Saint-Ferréol*, *Saint-Clair*, *Saint-Raphaël*.

Un poète trop oublié, Claude-Maurice Robert

Louis Abadie



Ecrivain et poète, Claude-Maurice Robert n'a pas eu la place qu'il méritait dans le milieu littéraire d'Algérie. Son personnage ambigu, orgueilleux souvent, mais aussi parfois trop sensible, prêtait facilement le flanc à la critique de la part même de ceux qu'il aidait. Il ne semble pas que son homosexualité ait beaucoup contribué à le tenir en marge. Mais bien plutôt son genre de vie assez individualiste. Louis Abadie a beaucoup étudié la vie de cet écrivain de talent trop méconnu et nous en donne ici une excellente analyse.

Nascuntur poetae... On naît poète, on devient orateur... L'axiome latin convient tout à fait à notre poète « algérien » oublié car, en vers ou en prose, le lyrisme, chez lui, s'exprime par des mots colorés, une description précise de la nature, la révélation des odeurs et sa connaissance de la botanique.

Car, s'il est né en Champagne, dans les environs de Langres, en 1895, il a trouvé en Afrique du Nord le pays de ses rêves, le lieu approprié où dons et talents ont réalisé leur symbiose. Sera-t-on étonné de voir reproduits, dès 1916, ses vers dans le bulletin paroissial de la cathédrale d'Oran? L'archiprêtre, Mgr Mathieu, livre à ses lecteurs une de ses poésies, « Ne cueillez pas les violettes » et présente l'auteur comme « notre jeune concitoyen, glorieux mutilé de guerre... on sent combien chez lui est puissant le patriotisme uni à un véritable talent poétique ».

A partir de cette découverte, faut-il en déduire que Claude-Maurice Robert, blessé au début de la Grande Guerre (certains disent au Maroc!) a perdu son avant-bras gauche et a trouvé à Oran refuge loin des zones de combat? Sans aucun doute! D'ailleurs, en février 1917, le même archiprêtre écrit encore : « Nous serons toujours heureux d'ouvrir les colonnes de notre modeste feuille aux œuvres d'un soldat qui met toute son âme et toute sa foi, tout son patriotisme dans ses œuvres. »

Nous avons de cette époque quelques vers de jeunesse dédiés à des amis d'Oran Nicolas Mazella, Georges Mathieu Saint-Laurent, Robert Lemoine. Son audace lui fait même adresser au général Gouraud, résident de France au Maroc, un sonnet intitulé « Nous, les mutilés » à cause de leur semblable blessure. Il n'oublie pas Mgr Légasse, évêque d'Oran, pour lequel il écrit « Régénération ».

Claude-Maurice Robert nous apparaît, à cette époque, comme un jeune plein d'idéal, cela se conçoit en temps de guerre. Dès qu'il le peut, il entreprend ses voyages. Il nous parle de sa rencontre avec Lucie, le 23 mai 1917, à l'Hôtel de France de Tlemcen. Epris de la beauté des paysages auxquels la lumière crue d'Afrique du Nord donne un éclat particulier, il se rend à El Oued, dans le Souf constantinois et pousse jusqu'à Nefta, près du chott Djérid. Il n'explore pas le pays en empruntant les automobiles de ce temps, mais cheval, mulet, chameau sont ses montures pour parcourir ces régions sauvages et séduisantes, si bien décrites dans ses ouvrages. Il adopte alors le costume saharien et le genre de vie des nomades. Après le grand Sud, il remonte dans l'Aurès, les vallées du Massif Chaouïa et, traversant les steppes du Hodna, il rejoint Bou Saâda. Ce voyage lui inspire *Le Pèlerin de l'espace*.

Le Sud marocain ne lui est pas étranger. Si on le trouve à Mogador en 1939, il a déjà parcouru cette région d'Agadir au Tenesrouft, comme il a traversé la partie nord de l'Afrique de Tanger à Tripoli.

Durant des années, il pratique ce « vagabondage productif ». C'est à Laghouat qu'il séjourne le plus souvent, car la liaison est directe avec Alger où il a ses relations littéraires. Il y vit modestement, habitant une maison de pisé, comme les gens du pays, servant de guide aux touristes épris d'exotisme, fortunés ou moins fortunés, amateurs des sites pittoresques du Sud algérien.

Parmi ces touristes, il rencontre les « grands » : Gide, Montherlant, avec lesquels il noue des liens amicaux.

Comme l'a écrit G. Bardiau : « Claude-Maurice Robert, sous le nom de Maroussie, dit Colle d'Epate, servit de modèle à Montherlant pour *Un assassin est mon maître...* et dans *La Chienne de Colomb Béchar* (dans *Service inutile*), c'est sous les traits de la Chienne qu'est représenté C.-M. Robert. »

Montherlant nous a laissé un portrait critique de notre poète : « Monsieur Manuel Maroussie, célibataire, sans profession, trente-sept ans, Français de France à coup sûr ! aux yeux bleus, teint rose, une courte barbe de cuivre. Avec cela, gandoura, chéchia, pieds nus dans des nails. Très bel homme, et la barbe levée, impériale... ils



l'appelaient Colle. Pour Colle d'Epare, parce qu'il était censé être collant. On ne savait ni d'où il venait, ni ce qu'il avait fait, ni de quoi il subsistait. Il vivait quelque sept mois par an au Sahara... Il parlait couramment l'arabe. »

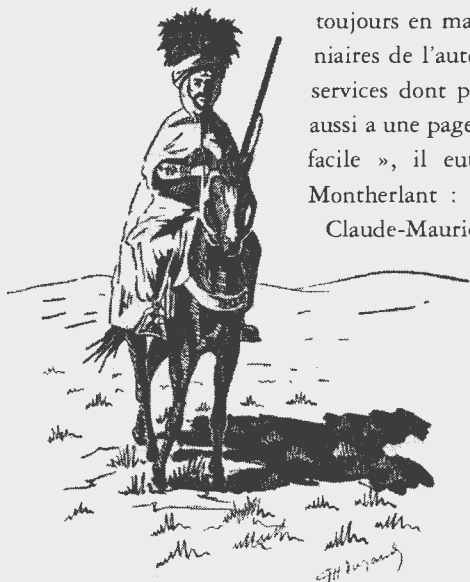
L'amitié de ces deux êtres ne fut pas sans nuages. Montherlant l'a traité de « goujat », de « menteur », de « tapeur ». Sans doute, Claude-Maurice Robert,

toujours en manque d'argent, sait profiter des largesses pécuniaires de l'auteur du *Maître de Santiago*. Se faisait-il payer les services dont parle Jules Roy dans ses *Mémoires barbares*? Lui aussi a une page sévère dans cet ouvrage. Critiquant « sa poésie facile », il eut connaissance de ses relations serviles avec Montherlant : « Et à la question "Pourquoi l'aimez-vous?"

Claude-Maurice Robert répondit : "Parce que je suis comme lui." »

Avec Gide, c'est une amitié moins tumultueuse. Il a beaucoup d'admiration pour l'auteur des *Nourritures terrestres* et, sans doute, pour les mêmes intérêts affectifs. Il scelle cette amitié par son livre *Reconnaissance à André Gide*.

Dans un tout autre genre, Claude-Maurice Robert est fasciné par d'autres personnages. Le Père de Foucauld qui, bien avant lui, vécut au Sahara, lui inspire une biographie, *L'Ermite du*



Hoggar. Isabelle Eberhardt, une sorte de consœur dans l'aventure saharienne, le tourmente. Il compatit à la souffrance et à l'incompréhension de la noyée d'Aïn Sefra, surnommée dans son œuvre « l'Amazone des sables ». Enfin, il est en relation, en 1920, grâce à la Société des écrivains d'Afrique du Nord, avec le poète tunisien Marius Scalesi. Celui-ci est mort à Palerme dans un asile. Il a laissé un seul livre, mais bouleversant, *Les Poèmes d'un maudit*. De cette vie d'un homme souffrant et révolté, Claude-Maurice Robert nous donne *La Passion de Marius Scalesi*.

Notre poète a aussi beaucoup d'admiration pour Anna de Noailles dont il connaît bien l'œuvre pour en faire une conférence, quelques jours avant sa mort, le 21 mars 1963, à Alger, salle des Actes. Elle est intitulée *L'Amour dans la poésie française : de Sapho à la comtesse de Noailles*.

Pour en terminer avec son œuvre poétique, il faut signaler aussi qu'il a écrit des pièces de théâtre et qu'il a obtenu, en 1934, le Grand Prix littéraire de l'Algérie pour son livre *L'Envoûtement du Sud*, préfacé par le professeur Emile Gautier.

Fiunt oratores, On devient orateur. La seconde partie de la maxime peut également lui convenir, car il est l'orateur remarqué, recherché pour les conférences qu'il fait dans les grandes villes d'Algérie. Il sait enchainer ses auditeurs en parlant de Racine, de Rostand. Son verbe est empreint de passion et l'élégance de son style apparaît toujours, même lorsqu'il montre son intransigeance par rapport à ses amitiés.

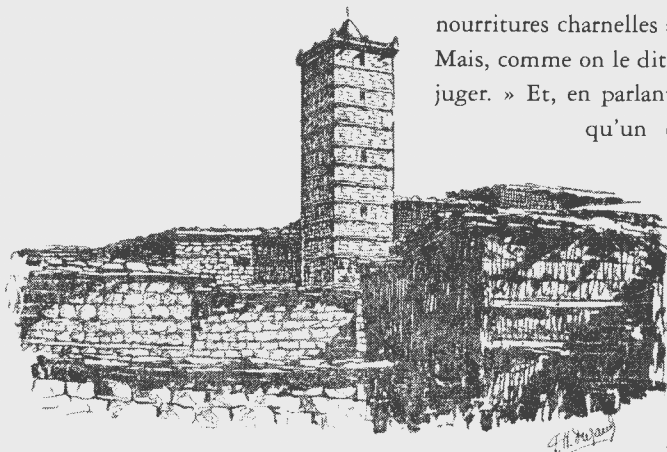
Il évoque, lui-même, un jour cette anecdote. Venant de parler du poète de *Bérénice*, à l'occasion d'une conférence faite à Tlemcen, un maire des environs de la ville lui tient ce propos : « Je n'ai pas tout compris, mais c'était bien beau tout de même. » Il est reçu, à l'occasion de ses conférences, par l'élite intellectuelle des villes d'Algérie. Et ses amis, il les entraîne aussi dans ses périple. C'est ainsi que Montherlant visite Tlemcen en sa compagnie en 1932 et 1937. A la suite de ce dernier voyage, le futur membre de l'Académie Française publie, dans *Candida*, deux articles sur « La Perle du Moghreb ».

Claude-Maurice Robert, amoureux de cette cité, reprochera à Gide de n'avoir jamais évoqué cette ville dans ses écrits et regrettera qu'Isabelle Eberhardt n'en donne qu'une page dans la relation d'un voyage à Oujda.

Dans cette ville, il a fait une dizaine de séjours à partir de 1917. Il écrit, en 1954, son *Tlemcen, jardin d'Eden* pour nous conter une merveilleuse promenade à travers la capitale des Abd el Wadites et ses siècles d'histoire. Il y revient pour la dernière fois, en octobre 1958, pour corriger les épreuves de son ouvrage et il appelle alors de tous ses vœux la fraternisation des Français et des Musulmans, condamnant « cette crise de démence ».

Au terme de cette étude, on est en droit de s'interroger sur le silence qui entoure Claude-Maurice Robert et son œuvre. Les anthologies ne le mentionnent pas. Ceux qui veulent garder la mémoire de la littérature française au Maghreb non plus ! Sa personnalité, à la fois trouble et attachante en serait-elle la cause ? Le double personnage, ou le personnage qui évolue à la fois dans la spiritualité et dans les





nourritures charnelles a peut-être été sévèrement jugé. Mais, comme on le dit souvent : « On peut admirer et juger. » Et, en parlant de lui, Jules Roy « apprenait qu'un écrivain n'est pas forcément l'homme de son œuvre ».

Claude-Maurice Robert se définissait comme « un hédoniste insatiable ». Bardiau dit : « une sorte de clochard des sables ». On raconte qu'il se nourrissait, comme Jean le Baptiste, de dattes, de sauterelles et d'eau !

En effet, vivant d'une maigre pension, due à cette blessure reçue comme sentinelle dans un poste avancé de la Marne ou du Maroc, *Chi lo sà ?*... il avait de quoi se réjouir, un jour, de prendre en compagnie de Montherlant « le seul repas décent qu'il faisait depuis quatre jours ». Il attendait, toujours avec impatience, des Editions Chaix, ses droits d'auteur.

Et cependant cet homme qui allait à la messe le dimanche à Alger, savait aussi se présenter bien habillé dans « un complet gris perle, le col de chemise ouvert, un brin de jasmin à la boutonnière ». A Tlemcen, il séjournait dans les meilleurs hôtels de la ville, avertissant : « Que Basile avale sa bave : j'ai payé ma note en partant. »

On a parlé de « sa poésie facile », mais pas de son érudition : car il était capable de citer Omar Khayyam et les poètes du XIXe siècle, les historiens arabes du Moyen Age et les écrits spirituels chrétiens. Marginal dans les années 30, il avait trouvé un autre style dans les années 50.

Il avait subi à cette époque une grave opération dont il se remettait, vivant à Alger, écrivant encore pour *L'Echo d'Alger* et *La Dépêche d'Algérie*.

Il meurt subitement le 20 avril 1963 à Alger.

Il avait écrit :

« partir pour le plaisir de partir :

N'être qu'un pèlerin qui s'émerveille et va. »

« Je ne saurais plus vivre ailleurs qu'en Algérie

Mon cœur et mon esprit ont ici leur patrie :

Vivant, je veux y vivre et mort j'y veux dormir. »

Dans un essai, publié récemment, *La Noblesse des vaincus*, un jeune académicien se demande si les écrivains mal-aimés ont affronté « le fécond échec » ? Peut-être Claude-Maurice Robert aurait-il fait partie de cette noble cohorte des « Vaincus ». ■

POÉSIES DE JEUNESSE

Rimes héroïques.

La Petite Réfugiée.

Ne cueillez pas les violettes.

Aux pieds du Sacré-Cœur.

Lettre à un collégien.

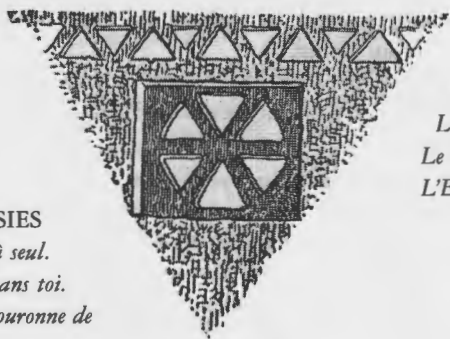
Antithèse.

Régénération (à l'évêque d'Oran).

A un congrégationniste.

Lettre au Petit Jésus.

Nous les Mutilés (au général Giraud).



POÉSIES

Seul à seul.

Moi sans toi.

*La Couronne de
ronces.*

*Le Pèlerin de l'espace,
de Tripoli à Tanger,
Soubiron, 1939.*

A cor et à cri, Chaix, 1939.

Les Chants du centaure, Chaix, 1944.

Le Buisson ardent.

Versets pour Leïla.

Fais ton royaume de ce monde, 1959.

J'aime aimer.

OUVRAGES

*Dans le silence de la lumière. Voyage aux
oasis, Soubiron, 1934.*

*L'Envoûtement du Sud. D'El Kantara à
Djanet, Baconnier, 1934.*

L'Amazone des sables (Isabelle Eberhardt).

*La Passion de Marius Scalesi (poète de
Tunis)*

L'Ermite du Hoggar (Père de Foucauld).

*Le long des oueds de l'Aurès, Baconnier,
1959.*

La Féerie saharienne, 1952.

Tlemcen, jardin d'Eden, Baconnier, 1959.

Reconnaissance à André Gide.

La Croisière du soleil.

THÉÂTRE

Le Cœur en vacances.

Tout n'est plus rien.

Le jour naît de la nuit.

OUVRAGES NON PUBLIÉS

La Vocation du Sud

Le Trèfle à quatre feuilles

L'Evangile de la joie.



donné mission secrète à Jules Gervais-Courtellemont de se rendre à La Mecque pour en rapporter un maximum d'informations.

Ce jeune Français était un homme entreprenant. Fils adoptif, par mariage, d'un ancien officier reconverti en colon dans la plaine de Relizane, il fit ses études au lycée d'Alger. Il y fut l'ami de Cottens, de Jules et Julien Borgeaud, de Léon Gauthier (futur professeur de philosophie musulmane à Alger) : tous se rencontraient au sein de la société Concordia, association littéraire d'étudiants.

Grâce à Léon Gauthier, Jules Gervais-Courtellemont s'initia tôt (vers 1880) à la photographie qui, à la fin du XIXe siècle, n'avait pas encore ses lettres de noblesse en tant qu'art – mais notre jeune homme contribuera plus tard à les lui attribuer. Il avait donc environ dix-sept ans.

C'est alors qu'il commença à beaucoup voyager, et à prendre de nombreux clichés, aussi bien en Espagne ou au Maroc qu'en Algérie même. Son intérêt était orienté particulièrement vers les scènes villageoises, la manière de vivre des autochtones, leurs costumes et leur habitat, mais aussi vers les monuments historiques ou les paysages. Bref, il voulait garder des traces, un témoignage sans fard ni interprétation des civilisations qu'il traversait.

Il fonda *L'Algérie Artistique et Pittoresque*. Il s'agissait d'une revue, d'abord bimensuelle à ses débuts (janvier ou février 1890), puis mensuelle à partir du milieu de 1891. Le siège social en était 14 rue des Trois-Couleurs à Alger ; le directeur en était Eugène Larade. De fait, les photographies qui paraissaient dans sa revue étaient, pour l'époque, un témoignage extraordinaire sur les villes et les villages maghrébins. Très fréquemment on se surprend encore à arrêter son regard sur une Algérienne songeuse ou sur un merveilleux étal d'artisan. Et on se prend à rêver à ce monde exotique. Jules Gervais-Courtellemont résolut d'associer la phrase à l'image, pour garder aux fervents de sa jeune patrie le spectacle de ses richesses. Ces sites qui l'avaient ravi, il en prendrait l'empreinte ineffable et, ne pouvant les arracher aux coups du temps et à la main de l'homme, il les sauverait de l'oubli. C'est un peu la même idée qui viendra plus tard à l'esprit d'Albert Kahn dont on peut voir l'œuvre photographique à Boulogne-Billancourt, au musée qui porte son nom.

Plus de cent clichés, au fur et à mesure des livraisons, dont de nombreux hors-texte, nous replongent dans l'Afrique du Nord du XIXe siècle – essentiellement l'Algérie, sauf pour Tunis et Tanger. Au sommaire des diverses livraisons, on peut lire : *Dans le sud-Oranais, L'alpinisme en Algérie, En rhamadan, Tlemcen, Boufarik, Blida, Djerad, etc., La maison mauresque*, et aussi la publication inédite du conte de Pierre Loti *Les Trois Dames de la Kasbah*, de la nouvelle *Farfana ou Alger-Hiver* de Paul Margueritte (ancien élève du lycée d'Alger et que Jules Gervais-Courtellemont avait dû connaître alors ainsi que son frère Victor). Dans la liste des collaborateurs, on trouve les noms d'Alphonse Daudet, François Coppée, Guy de Maupassant, Jules Lemaître – tous célèbres à l'époque. C'est assez dire que *L'Algérie Artistique et Pittoresque* pouvait se targuer d'être une revue de haute tenue.

donné mission secrète à Jules Gervais-Courtellemont de se rendre à La Mecque pour en rapporter un maximum d'informations.

Ce jeune Français était un homme entreprenant. Fils adoptif, par mariage, d'un ancien officier reconverti en colon dans la plaine de Relizane, il fit ses études au lycée d'Alger. Il y fut l'ami de Cottens, de Jules et Julien Borgeaud, de Léon Gauthier (futur professeur de philosophie musulmane à Alger) : tous se rencontraient au sein de la société Concordia, association littéraire d'étudiants.

Grâce à Léon Gauthier, Jules Gervais-Courtellemont s'initia tôt (vers 1880) à la photographie qui, à la fin du XIXe siècle, n'avait pas encore ses lettres de noblesse en tant qu'art – mais notre jeune homme contribuera plus tard à les lui attribuer. Il avait donc environ dix-sept ans.

C'est alors qu'il commença à beaucoup voyager, et à prendre de nombreux clichés, aussi bien en Espagne ou au Maroc qu'en Algérie même. Son intérêt était orienté particulièrement vers les scènes villageoises, la manière de vivre des autochtones, leurs costumes et leur habitat, mais aussi vers les monuments historiques ou les paysages. Bref, il voulait garder des traces, un témoignage sans fard ni interprétation des civilisations qu'il traversait.

Il fonda *L'Algérie Artistique et Pittoresque*. Il s'agissait d'une revue, d'abord bimensuelle à ses débuts (janvier ou février 1890), puis mensuelle à partir du milieu de 1891. Le siège social en était 14 rue des Trois-Couleurs à Alger ; le directeur en était Eugène Larade. De fait, les photographies qui paraissaient dans sa revue étaient, pour l'époque, un témoignage extraordinaire sur les villes et les villages maghrébins. Très fréquemment on se surprend encore à arrêter son regard sur une Algérienne songeuse ou sur un merveilleux étal d'artisan. Et on se prend à rêver à ce monde exotique. Jules Gervais-Courtellemont résolut d'associer la phrase à l'image, pour garder aux fervents de sa jeune patrie le spectacle de ses richesses. Ces sites qui l'avaient ravi, il en prendrait l'empreinte ineffable et, ne pouvant les arracher aux coups du temps et à la main de l'homme, il les sauverait de l'oubli. C'est un peu la même idée qui viendra plus tard à l'esprit d'Albert Kahn dont on peut voir l'œuvre photographique à Boulogne-Billancourt, au musée qui porte son nom.

Plus de cent clichés, au fur et à mesure des livraisons, dont de nombreux hors-texte, nous replongent dans l'Afrique du Nord du XIXe siècle – essentiellement l'Algérie, sauf pour Tunis et Tanger. Au sommaire des diverses livraisons, on peut lire : *Dans le sud-Oranais, L'alpinisme en Algérie, En rhamadan, Tlemcen, Boufarik, Blida, Djerad*, etc., *La maison mauresque*, et aussi la publication inédite du conte de Pierre Loti *Les Trois Dames de la Kasbah*, de la nouvelle *Farfana ou Alger-Hiver* de Paul Margueritte (ancien élève du lycée d'Alger et que Jules Gervais-Courtellemont avait dû connaître alors ainsi que son frère Victor). Dans la liste des collaborateurs, on trouve les noms d'Alphonse Daudet, François Coppée, Guy de Maupassant, Jules Lemaître – tous célèbres à l'époque. C'est assez dire que *L'Algérie Artistique et Pittoresque* pouvait se targuer d'être une revue de haute tenue.



Alger : café-restaurant de l'Oasis des Palmiers
entre la mer et le Jardin d'Essai



Alger : boulevard de la République (1890?)

Elle comprenait en général seize pages de texte illustré de nombreuses photographies prises par Gervais-Courtellemont, avec un ou deux hors-texte, qui sont des témoignages remarquables sur l'Algérie d'alors : paysages ou maisons de villes ou de villages, mais aussi scènes de rues et Algériens ou Algériennes de tous âges et de toutes conditions.

Parallèlement à cette activité, Gervais-Courtellemont tenait boutique de photogravure, toujours rue des Trois-Couleurs : « *Spécialité de portraits instantanés absolument inaltérables et du plus bel effet artistique. Prix inférieurs à ceux de la photographie ordinaire malgré une supériorité incontestable tant au Point de vue Artistique qu'à celui de l'Inaltérabilité des Epreuves.* »

Au cours des années précédentes, il avait parcouru non seulement toute l'Afrique du

Nord de Bizerte à Tanger, l'Espagne (en 1889), mais aussi une grande part du bassin méditerranéen, notamment en compagnie de Charles Lallemand, son futur beau-père, qui écrit le texte descriptif de Bizerte et de Tunis pour trois livraisons de *L'Algérie Artistique et Pittoresque* (de novembre 1892 à janvier 1893). C'est ensemble qu'ils allèrent d'Alger à Constantinople – titre qu'ils donnèrent à un ouvrage en quatre très beaux volumes : texte de Charles Lallemand, photographies de Gervais-Courtellemont.

Il lui restait une ambition. Il voulait compléter son étude d'ensemble des pays de l'islam par la description de la ville sainte – ville interdite aux chrétiens sous peine de mort : La Mecque. Pas un Français n'avait pu pénétrer dans la capitale musulmane depuis que Léon Roche, cinquante ans auparavant, avait donné un compte rendu du voyage qu'il avait effec-

tué à la demande du maréchal Bugeaud en 1837. Pendant trois ans, Gervais-Courtellemont rumina ce projet. Les difficultés se trouvèrent aplanies grâce à sa persévérance et à sa patience, les unes après les autres. Entre temps, il s'était converti à la religion musulmane. Il fit donc le pèlerinage de La Mecque, à la fois comme fidèle et comme espion au service du gouverneur général de l'Algérie sous le nom de Abd Allah ben el Bachir. Seul l'amour peut vaincre toutes les difficultés, dit-on. Or Gervais-Courtellemont aimait l'Orient d'amour. Il fallait l'entendre parler de ces pays alors bien lointains : *« L'Orient ! L'Orient d'où sont sorties les religions, les langues, les plus nobles races humaines et qui est peut-être le berceau de l'humanité tout entière. »*

« Ces pays où la vie battait jadis avec intensité sont aujourd'hui les plus immobiles de la terre. Leurs habitants, on les croirait endormis, accomplissant comme en rêve tous les actes de la vie. »

« Ils ne nous ressemblent en rien. Leurs villes sont tristes et leurs cimetières gais. Ils honorent les vieillards et méprisent l'argent quand ils ne sont pas encore corrompus au contact de nos civilisations. De père en fils depuis des siècles ils se transmettent leurs traditions, leurs rites et jusqu'à leur costume, rien n'est changé chez eux depuis le commencement des âges. »

« Et ces peuples aux vêtements légers et multicolores, à la démarche souple, aux traits fins, réguliers et fiers, n'ont pour nous que du mépris, pour nous, barbares habillés de noir, qui venons les bousculer, les dépouiller ou les détruire. »

« Moi, j'aime l'Orient et son ciel bleu, j'aime l'islam dans sa foi naïve et j'admire, n'osant la partager, son inébranlable espérance. »

Son ouvrage sur La Mecque, qu'il publiera peu de temps après son retour, comprendra 34 clichés. Il réussit à photographier en cachette la Pierre Noire, le palais du Grand Chérif, une vue générale de la ville, des maisons. Il avait, raconte-t-il *« parcouru les rues et les bazars en toute sécurité, le plus souvent guidé (...). Piloté, (je n'avais) qu'à échanger quelques salams et quelques politesses, ingurgiter docilement les innombrables tasses de thé offertes en tous lieux et en toutes circonstances chez les amis, chez les marchands (...), partout »*. Dès son retour, Gervais-Courtellemont remit son rapport au gouverneur général. Parmi ses suggestions, la plus originale était, sans aucun doute, celle qui consistait à soutenir l'action du prince d'Aremberg en vue de la construction d'une mosquée à Paris (en 1894 !) : dans toute l'Europe de l'ouest, il n'en existait alors qu'une seule (toute petite) à Londres...

En 1895, Jules Gervais-Courtellemont était à Paris. Il avait quitté Alger sans esprit de retour, à la suite de déceptions de tous ordres : on peut facilement imaginer que ses amis se firent plus rares.

L'année 1895 ne s'acheva pas sans apporter une joie immense au ménage : un fils leur naquit le 8 décembre. Les parents n'étaient plus très jeunes : lui avait trente-deux ans, elle trente-cinq. On prénomma l'enfant Charles. Mais l'acte de naissance nous éclaire sur l'amour et la fidélité que Jules portait à l'islam. Ce fils eut trois prénoms sur l'acte d'état-civil : Victor, Charles, Abdallah, dans l'ordre. Ce troisième prénom, choisi à l'évidence par volonté de

Jules, tenait à marquer sa conversion jusqu'en sa descendance.

Quelques années de répit. Puis, avec sa femme, il entreprit en 1902, un voyage d'exploration en Chine qui allait durer une année. Ils furent le premier couple européen à pénétrer au Tibet et à descendre le cours du Yang-Tsé-Kiang en jonque. Naturellement, Gervais-Courtellemont visita les communautés musulmanes à chaque occasion. Et sa femme a raconté la vie des femmes musulmanes chinoises dans le détail. Plus tard (en 1923), Jules Gervais-Courtellemont dit ce qu'il pensait des habitudes musulmanes dans ce domaine. Dans la place faite à la femme dans le monde arabe, il voyait une cause supplémentaire à la décadence de sa civilisation : la mise à l'écart de la vie sociale de la femme, sa claustration, lui avaient donné une infériorité intellectuelle qu'il nugeait « navrante ». Il donnait raison aux musulmans modernes qui s'efforcent de réagir contre ces usages, y compris le port du « *voile sévère qui masque leur visage* ». Il pensait que « *le relèvement de leur civilisation en dépend* ». Reconnaissons que ce discours, en 1923, n'était pas celui de *l'establishment*...

Retour de Chine, désireux de tirer profit de ses voyages passés, Jules Gervais-Courtellemont organisait des séances de projection de ses photographies en couleurs prises au cours des années : Italie, Espagne, Flandres, sites et monuments célèbres, la France historique et pittoresque, le Spitzberg, les chefs-d'œuvre des musées, « *Visions d'Orient* ».



Jules et Hélène Gervais-Courtellemont devant leur tente pendant leur exploration au Yunnan tibétain

Après l'exposition à Paris, Galerie d'Orléans et à l'Office Colonial, des produits rapportés du Yunnan, Jules écrivit des communications aux chambres de commerce, aux sociétés de Géographie de Paris, de Toulouse, sur l'Indochine et les rapports avec la Chine. Il collabora à divers journaux et revues. Il publia son *Voyage au Yunnan*, ainsi qu'une *Géographie pittoresque et monumentale des colonies françaises*, chez Flammarion, incomplète d'ailleurs : seuls l'Algérie, Madagascar et le Tonkin y sont décrits.

Il ouvrit également une boutique de photographe : « Photo-Couleurs ». Mais ici intervint vraiment son esprit créateur, toujours à l'affût du détail qui nous rend admiratifs. Jules Gervais-Courtellemont créa un

modèle de cadre avec passe-partout interchangeable : cela permettait, avec un seul cadre, d'examiner successivement un nombre illimité de clichés ! Ancêtre de la projectionneuse de diapositives, la visionneuse était inventée ! Son créateur est resté anonyme jusqu'à ce que nous retrouvions photographie et description de cette invention au hasard de nos recherches sur notre photographe.

Gervais-Courtellemont s'était adonné à la nouvelle technique de la photographie en couleurs (autochromes) dès l'invention des frères Lumière.

C'est en 1909 ou 1910 qu'il travailla pour Albert Kahn. Aucune trace écrite ne semble avoir été conservée de cette collaboration. Cependant, dans les catalogues du Musée Albert Kahn de Boulogne-Billancourt, les 87 premières photographies enregistrées sont sous les noms de Courtellemont et Souvieux. Elles ont toutes pour thème l'Algérie (Alger, gorges de la



Constantine : rue Perrégaux (18887)



Biskra : rue des Ouled Nail's (1889)

Chiffa, Bou Saada, Constantine, Biskra, Ouled Naïl, etc.) et la Tunisie (Tunis, Carthage). De belles photos – très belles même en ce début de siècle.

Pendant la Grande Guerre, il poursuivit son œuvre de photographe-reporter, bien qu'il ne fut pas sur le front. Il publia le résultat de son travail : 240 photographies en couleurs dans ses *Champs de bataille* de la Marne et de Verdun. Ruines, tranchées, tombes glorieuses, trophées, uniformes, généraux, matériel de guerre, Indiens, troupes noires, etc. Cet ouvrage, annoncé comme « *unique dans les annales de l'édition mondiale* » était vendu en douze livraisons bimensuelles.

Après la guerre il voyagea encore, surtout en Espagne et en Afrique du Nord. Il prit beaucoup de clichés en couleurs. Certains d'entre eux (466) furent publiés dans la revue américaine de renommée mondiale, *National Geographic Magazine*. La National Geographic Society de Washington en conserve près de 2 300. Quant à la Cinémathèque Robert Lynen de la ville de Paris, elle possède près de 3 000 de ses autochromes, en cours de restauration, dont 300 d'Afrique du Nord : 95 d'Algérie, 111 du Maroc, 21 de Tunisie – toutes d'avant 1930. Découvertes récemment, elles furent l'occasion de déclarer en Sorbonne que leur auteur était « *l'une des deux figures majeures de l'autochromie française* ».

Dans les années vingt, Jules Gervais-Courtellemont devint un farouche adversaire de la colonisation après en avoir été un défenseur sincère jusqu'à la Grande Guerre. Nous n'avons pas encore trouvé les véritables raisons de ce changement soudain.

Par contre, il resta fidèle à la religion qu'il avait adoptée dans ses jeunes années. Depuis la guerre, il vivait à Coutevroult, Seine et Marne. Un samedi de 1931, le 31 octobre, en s'éveillant, son premier regard fut, comme chaque matin, pour sa fenêtre. La veille, il avait plu inlassablement. « Ah ! cria-t-il à sa femme, le soleil ! Hamdoulilah ! Le soleil ! » Quelques minutes de suffocation et sa tête retomba sur l'épaule de sa compagne. L'âme de Jules Gervais-Courtellemont s'échappait vers le soleil.

Dans la « chambre chinoise », on le mit à reposer sur un grand lit de parade. Selon son désir souvent exprimé, on l'enveloppa de l'irham du pèlerin. Le sculpteur François Cogné, tout en le veillant, dessina un dernier portrait de son ami. Son somptueux manteau d'Arabie recouvrait ses épaules ; son turban de La Mecque était plié à son côté ; et, dans sa main à l'anneau d'argent, il tenait le certificat attestant que « *Hadj Abd Allah ben el Bachir est croyant pour de vrai et désireux de rien que du désir du salut* ». ■

BIBLIOGRAPHIE

Guy COURTELLEMONT, *L'Algérie Artistique et Pittoresque en photographies d'il y a cent ans*, Ed. Lacour, Nîmes, 1992.

Guy COURTELLEMONT, *Le Pionnier photographe de Mahomet*, Ed. Lacour, Nîmes, 1994.

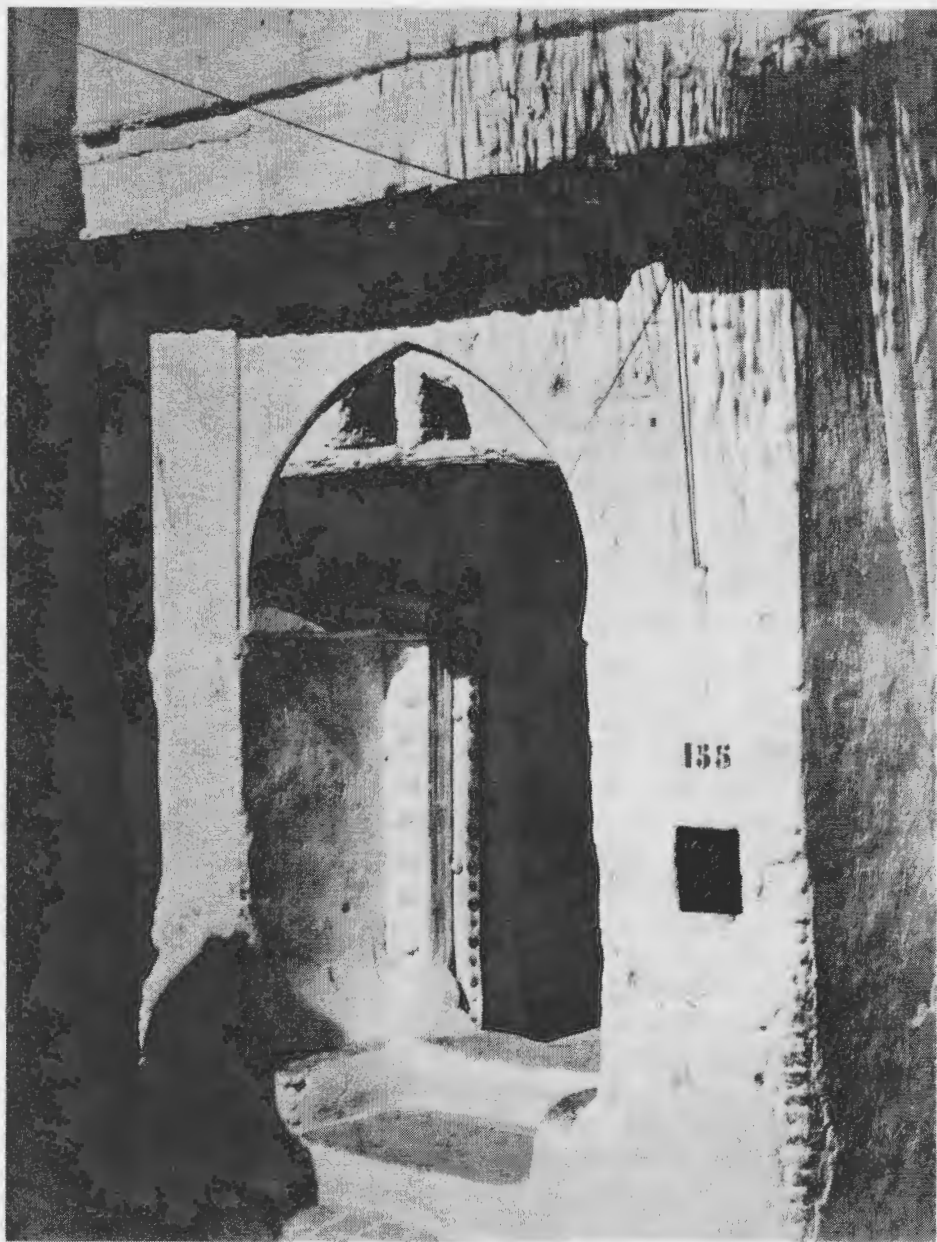
Guy COURTELLEMONT, « Jules Gervais-Courtellemont, Autochromist », in *History of Photography*, Londres, 1996.

Photographies en Algérie au XIX^e siècle

Une excellente exposition que l'on peut voir actuellement à Paris nous permet de parler d'un art moins connu que la peinture mais dont le réalisme et la beauté nous séduisent. Dans ce réalisme, il est vrai, entre une part importante de formalisme, en particulier dans la présentation de personnages qui « posent » manifestement. Ceci est d'ailleurs assez commun à l'époque. Mais la réalité des visages, des costumes en font des documents fort intéressants, même si les portraits sont souvent faits en studio. Les photographes ont aussi su trouver *in situ* des paysages dont l'esthétique ne peut faire oublier les difficultés de ces photographes pionniers. Ils se sont aussi essayés au reportage, suivant l'armée dans l'Aurès, photographiant les Spahis ou les voyages de Napoléon III.

Le choix que nous avons fait pour notre Jardin des arts parmi les œuvres exposées n'a obéi à aucun autre critère que le plaisir de regarder des images belles, étonnantes. D'autres que nous ont pu longuement épiloguer sur la signification de ces images. Sont-elles colonialistes ou non ? Les photographes ont-ils voulu adresser un message ou ont-ils été victimes d'une idéologie ambiante ? Il est toujours facile d'en discuter. C'est, je pense, détourner le sens même de l'expression artistique qui est notre principal souci. Ce qui est intéressant, c'est de découvrir ce que des photographes, dès le milieu du XIX^e siècle, ont eu envie d'immortaliser, comment ils l'ont fait et la satisfaction que nous avons de voir leurs œuvres. Nous sommes heureux de cette initiative car si l'on voit souvent des expositions de peinture, la photographie de cette époque est encore à faire découvrir.

Vous pouvez lire, dans ce même numéro, l'histoire d'un photographe algérois de cette époque, Jules Gervais-Courtellemont et nous avons, dans notre n° 12, évoqué un autre photographe, Jean Geiser, plus connu grâce à ses cartes postales. Pour être complets il faut aussi signaler, dans notre n° 12, un grand article sur les premières photographies sahariennes et les techniques adoptées.



Charles Marville. *Porte de maison mauresque dans la Casbah d'Alger.* 1851.
Papier salé d'après négatif papier. 31 x 24,5 cm. Coll. Philippe et Marie de Thézy.



Jean Geiser
Mauresque en costume de ville
 Vers 1880
 Papier albuminé. 24,8 x 18,6 cm.
 Coll. particulière



Félix-Jacques Moulin
Juives de Tétouan habitant Oran
 1856-1858
 Photographie albuminée. 21,9 x 16,3 cm.
 Service historique de l'armée de terre. Vincennes

Anonyme
(Entourage de Le Gray)
Mosquée de la Pêcherie,
Alger
 Vers 1853
 Tirage papier salé,
 d'après négatif
 papier ciré
 27,9 x 41,8 cm
 Marc Pagneux, galerie
 « La Photographie de
 collection »





Louis-Jean Delton
Abd-el-Kader à cheval
(avec dédicace de l'émir,
7 septembre 1865)
 Tirage sur papier
 albuminé
 20 x 21 cm
 Musée de l'Armée, Paris



Emile Fréchon
Aux portes du désert. 1890-1895
 23 x 29 cm. Collection particulière

BREF INVENTAIRE DES PROCÉDÉS TECHNIQUES ET DES MODES DE TIRAGE

- 1837-39 **Le daguerréotype**
Mis au point par Louis Mandé Daguerre, ce procédé, qui consistait à fixer l'image sur une plaque de cuivre plaqué d'argent, présentait l'inconvénient de ne pas être reproductible.
- 1839 **Le calotype ou négatif papier**
L'Anglais William Fox Talbot élabore le procédé du calotype, appelé plus tard talbotype. Ce procédé, donnant une image inversée ou négative sur papier, permettait la fabrication d'un grand nombre d'images positives.
- 1847-50 **Le cliché verre à l'albumine ou au collodion**
En 1847, Abel Niepce de Saint-Victor décide d'utiliser le verre à la place du papier qui manquait de finesse comme support du négatif; la plaque recevait une préparation à l'albumine, c'est-à-dire au blanc d'œuf, avant d'être sensibilisée au nitrate d'argent. L'avantage résidait dans la transparence qui permettait plus de précision dans l'image et plus de contrastes dans les valeurs.
- 1834-41 **Le papier salé**
Image positive sur papier, cette technique doit son nom à la présence de sel marin et de sel d'argent dans la préparation. Son apparence est plus ou moins mate. L'image était obtenue après exposition d'une vingtaine de minutes au soleil.
- 1857-50 **Le papier albuminé**
A l'opposé du papier salé, le papier albuminé a une surface brillante; il a été employé par tous les photographes, même longtemps après l'avènement du gelatino-bromure. Très rapide, il s'imprimait au jour en vingt secondes.
- 1855-66 **Le papier au charbon**
Une couche de gélatine bichromatée additionnée de charbon végétal pulvérisé a permis de belles matières photographiques, malgré les difficultés de mise en œuvre du procédé.
- 1874 **Le cliché au gelatino-bromure d'argent**
Les plaques au gelatino-bromure d'argent furent commercialisées à partir de 1880 et remplacèrent progressivement les techniques antérieures. Grâce à une plus grande sensibilité permettant de faire des vues instantanées, cette technique est à l'origine des films employés aujourd'hui.



Jean Geiser
Coiffeur arabe. Vers 1880
 Papier albuminé. 27,5 x 19,5 cm
 Courtesy of Throckmorton Fine Art, New York



Gustave de Beaucorps
Joueurs d'échecs, Alger. 1859
 Epreuve sur papier à l'albumine. 9,3 x 6,2 cm
 Collection particulière



Gustave de Beaucorps
Le photographe Gustave de Beaucorps avec le chef du Bureau arabe de Biskra
 1859
 Epreuve sur papier à l'albumine
 19 x 34 cm
 Collection particulière

**Jakob August
Lorent**
*Rue des remparts
à Alger*
1859
Papier albuminé
54 x 43,5 cm
Société française
de photographie,
Paris



L'exposition « Photographes en Algérie au XIXe siècle » est actuellement présentée au Musée de la Seita, 12, rue de Surcouf, 75007 Paris, jusqu'au 11 juillet. Elle est ouverte tous les jours, sauf les lundis et les jours fériés, de 11 heures à 19 heures. Le catalogue de l'exposition est un véritable album : 160 illustrations, texte sur les vestiges archéologiques d'Algérie par Mounir Bouchenaki, directeur du Centre du patrimoine mondial, après une présentation de Jean-Dominique Comolli, directeur de la Seita, puis des textes sur le thème de l'exotisme dans la peinture et la photographie par Itzak Goldberg. Le catalogue, vendu à l'exposition, est aussi disponible par correspondance : 180 F + 15 F. de port. Disponibles également une série de 22 cartes postales : 110 F + 15 F. de port. Tél. : 01 45 56 66 34. Fax : 01 45 56 66 67.

Repères bibliographiques

Janine de la Hogue

La Mouna, une brioche qui vient de loin, par Claude Arrieu. Aldus Pyrégraph. 48 F.

La mouna, en Algérie, en particulier dans l'Oranais et le Constantinois, tout le monde connaissait. Coutume, phénomène social, cette habitude festive et gustative avait pris le nom d'une brioche particulière. Délicatement parfumée, sucrée, parfois surmontée d'un œuf dur, la mouna est prétexte à la fête, point d'orgue d'un repas très méditerranéen, poivrons, tchout-chouka, paella, etc.

Claude Arrieu, lui-même né à Oran qu'il n'a quitté qu'en 1962, a choisi de s'y intéresser d'une autre manière, recherchant l'étymologie et l'origine de la mouna. Il a retrouvé le sens profondément religieux de cette origine, plongeant dans l'Antiquité, interrogeant les civilisations agraires, trouvant des coïncidences troublantes, faisant ressortir le syncrétisme religieux. Cette originale façon de goûter la mouna est très documentée et ouvre la voie à d'autres recherches. Mais il me semble entendre mon ami Martinez me dire, mi-sourire mi-chagrin : « Poh! Poh! Poh! ma fille, c'est pour nous faire regretter encore plus les mounas, la chaleur sous les pins, la fraîcheur du bord de l'eau! Heureusement qu'on s'est rapatrié les recettes! » Car des recettes, il y en a autant que de familles et, pour chacun, « sa » recette est la seule, l'authentique.

La Villa Abd-el-Tif, un demi-siècle de vie artistique en Algérie, 1907-1962, par Elisabeth Cazenave. Association Abd-el-Tif. 350 F.

Dans la présentation qu'il fait de la fondation, Pierre Pruvost, ancien pensionnaire de la villa

Abd-el-Tif en 1951, dit ceci : « Nous n'avions pas la prétention de sauver l'art figuratif. Il nous suffisait d'en faire, pour nous convaincre de la pérennité de notre démarche. Les Abd-el-Tif sont restés obstinément à l'écart des modes. C'est, je pense, le mérite qu'on leur accordera un jour. Peintres et sculpteurs, ils n'ont cessé d'exprimer librement le volume et le mouvement, la forme et la couleur, dans la tradition française du goût et de la mesure, dans la diversité de leur art et de leur talent. » Très bien définie dans son esprit par Pierre Pruvost, qu'était-elle, cette villa? « Au mois de février 1905, au cours d'un dîner offert à l'illustre maître Camille Saint-Saëns, le gouverneur général Jonnart fait part à ses invités, officiellement, de son intention de restaurer, à ses frais, une villa en ruines, la villa Abd-el-Tif, située sur les hauteurs boisées du Jardin d'Essai, entre le quartier de Hamma et celui du Ruisseau, dans un site admirable, et d'en faire une succursale de la Villa Médicis... » C'est-à-dire que Jonnart voulait attirer les peintres amoureux des sites d'Algérie et leur donner la possibilité de se livrer à leur art sans les contraintes habituelles. Après avoir ainsi planté le décor, défini les buts et les règlements, Elisabeth Casenave nous parle des peintres eux-mêmes, de leur vie, de leur œuvre et de leur carrière. C'est le dictionnaire des artistes. Avant cela, elle raconte la manière dont ils vivaient à la villa, qui s'occupait d'eux et comment. D'importantes annexes et une bibliographie complètent cet ouvrage d'un intérêt certain qui avait fait l'objet d'une thèse et mérité à son auteur le titre de docteur-ès-lettres.

Islam-Occident, par Georges Hirtz. Préface de Boutros Boutros-Ghali, secrétaire général de la Francophonie. PSR Editions. 160 F.

En sous-titre : les voies du respect, de l'entente, de la concorde.

Dans un liminaire, l'auteur interroge : « Comme dans une tragédie sans cesse recommencée, l'Islam et l'Occident seraient-ils condamnés à une impossible relation ? {Ainsi} un monde limitrophe du nôtre, un monde dont l'histoire et la nôtre se sont souvent associées ou opposées, demeure incompris, étranger, énigmatique et fâcheusement redouté... Inexpiable querelle de famille ? Affrontement irrémédiable ? Ou bien y aura-t-il place un jour pour une véritable appréciation mutuelle, pour une convivialité franche et dénuée de réticences ? ... Il n'en demeure pas moins que des hommes de bonne volonté, des êtres à l'intention pure et au cœur blanc, ont réussi, sans renoncer à leurs convictions spirituelles, à jeter des ponts entre les deux rives, à établir entre elles des communications de compréhension, de fraternité généreuse. » Georges Hirtz nous donne ainsi quatre exemples : « La seconde vie de l'émir Abd-el-Kader », « Le général Juchault de Lamoricière ou le dépassement de la violence », « Aurélie Picard Tidjani et son mari Si Ahmed Tidjani ». Ces quatre vies lui apparaissent comme des exemples de recherche de respect mutuel et d'entente. L'ouvrage, fort intéressant, reflète admirablement les convictions de Georges Hirtz qui aurait tant voulu voir la paix s'installer dans ce pays qui est le sien, entre gens honnêtes et sans parti pris.

L'Armée française vue par les peintres, 1870-1914, par François Robichon Herscher, Ministère de la Défense. Préface de Raoul Girardet.

Dans sa préface, Raoul Girardet souligne un fait, celui de l'importance relative de l'image pour les historiens : « Ce n'est que très exceptionnellement qu'elle s'impose à lui comme une source documentaire au même titre et aussi possible-ment utilisable qu'un texte écrit ou qu'un

ensemble de données statistiques. Au mieux lui apparaît-elle comme une *illustration* venant compléter ou concrétiser l'apport essentiel qui demeure celui des archives, des correspondances et des mémoires... C'est dans cette perspective qu'il faut souligner l'importance de cet album – et non seulement au regard de l'historien du fait militaire mais aussi, et beaucoup plus largement, pour la compréhension même de quelques dizaines d'années de vie française. Les images ici rassemblées n'ont pas seulement valeur d'illustration. Parallèlement à d'innombrables textes littéraires... c'est un apport d'une étonnante richesse qu'elles viennent offrir à la connaissance d'une époque et à celle d'une société. » Curieusement, la peinture militaire n'existe réellement que depuis la Révolution. Auparavant, les tableaux étaient des représentations globales, où l'individu, le soldat n'avait pas d'existence propre, il était l'armée. Les peintres deviennent attentifs à la vie du soldat sur les champs de bataille et en campagne. Les détails pittoresques, la vie quotidienne, les scènes ordinaires commencent à intéresser les peintres et c'est là que l'aspect documentaire prend toute sa valeur. L'album est divisé en chapitres qui font l'objet d'un article : Les peintres de la vie militaire, Honneur au courage malheureux, L'armée de la République, L'aventure coloniale, Grandeur et réalité de la vie militaire, Vers la guerre. A la fin de l'album, après une postface de Bruno Foucart, on peut trouver les biographies des peintres représentés pour la période 1870-1914, ce qui est fort intéressant. Ce très bel album donne une autre vision que celle que nous avons habituellement. Ce sont de véritables et très beaux reportages, reproductions soutenues par de très bons textes.

Quel gâchis ! Tome II : 1954-1957,

par Jean Coutelen. Editions du Panthéon, 27 cité industrielle, 75011 Paris. 120 F. Préface de Georges Hirtz.

L'auteur intitule ce deuxième tome : *Dans la tourmente*, le premier tome ayant eu pour titre *Avant*

la tourmente, 1942-1954. Il a été administrateur des services civils de l'Algérie de 1942 à 1962 et il a donc été un témoin privilégié de cette époque, côtoyant des personnalités et même parfois les « surveillant ». Dans un premier chapitre qu'il intitule « Observations préliminaires », l'auteur consacre une grande partie à souligner et à réfuter les erreurs publiées dans le livre de Pierre Miquel, paru chez Fayard et consacré à la Guerre d'Algérie, puis il parle de Mitterrand et de ses opinions. Enfin il répond à l'interrogation « Qui a déclenché, financé, armé l'insurrection du 1er novembre 1954 ? » « En réalité, c'est un groupuscule de militants qui a décidé, préparé rapidement et déclenché sans argent et pratiquement sans armes, les attentats insurrectionnels du 1er novembre 1954. » Dans les autres chapitres, Jean Coutelen s'attache à démontrer le gâchis que représentent les dernières années de la présence française en Algérie. Un livre à lire attentivement et à méditer. Importantes annexes.

Putsch-Algérie 22 avril 1961,

par Jean-Hubert Levame. Editions Heindal.

L'originalité de cet ouvrage est de nous raconter le putsch d'Alger à travers les événements vécus au jour le jour par un médecin et racontés par journées ou même demi-journées du 1er au 24 avril 1961. L'auteur nous fait partager les souffrances des combattants, les heurts avec les « rebelles » et, en contrechant pourrait-on dire, les nouvelles qui parviennent sur le terrain et des bribes de réunion. Le héros de l'histoire, Benjamin le médecin, dans l'effolement d'un combat avec des blessés a égaré une serviette qu'on lui avait remise et qui, peu à peu, lui paraît être de la plus haute importance. Cet incident privé vient se greffer aux événements nationaux et prend une dimension énorme. Cet ouvrage, très « vécu », se lit d'une traite, on y retrouve cette impression de chaos historique qu'ont connue ceux qui ont vécu cette période avec, toujours, la vie quotidienne qui vous pousse à agir comme si... Le titre ne dit pas vraiment ce qu'est

le livre. C'est plutôt « En marge du putsch » qu'il aurait fallu titrer. C'est un livre qu'il faut lire et faire lire. Illustrations en noir et blanc.

La Belle et ses hommes, par Joseph Sendra.

Utilisant la fiction, Joseph Sendra a voulu raconter un épisode qui aurait pu avoir lieu dans les derniers mois de la présence française en Algérie. Des militaires de grades différents prennent le maquis pour essayer de maintenir cette présence française et cela sous le commandement d'une créature de rêve, une femme énergique et respectée de tous. Le cadre d'une splendeur sauvage, le djebel de l'Oranais, accentue encore le côté dramatique de ce dernier combat.

Azra ! par Gérard Meulien.

Editions Jean Curutchet. 125 F.

Un livre de témoignage en forme de récit. L'auteur s'est engagé aux côtés des derniers défenseurs de l'Algérie française mais a dû achever son service militaire en France. A son retour en Algérie après l'indépendance, il est arrêté et torturé par la Sécurité militaire algérienne et restera de longs mois à Barberousse. Il raconte ce qui lui est arrivé comme s'il s'agissait d'un autre, ce qui donne au récit un crédit certain.

Azougar, fragments de vie dans l'Atlas.

par Henri Keller. Préface de Herda Mohsine.

Ed. L'Harmattan.

Dans sa préface, Herda Mohsine nous dit : « A travers son roman, Henri Keller a su nous décrire, avec beaucoup de talent et de sincérité, cette période que nous avons vécue ensemble à Imini. Lui, l'Européen occupant un poste important à la mine – il était ingénieur –, moi le petit enfant marocain qui avait beaucoup d'admiration et de respect pour les Azougar, pour leur gentillesse et leur ouverture d'esprit... Les souvenirs d'Imini ne me quitteront plus jamais. » Une histoire, des histoires à lire avec amitié.

La Femme sacrilège, par *Elie-Georges Berreby*. Editions des Ecrivains. Collection Scalper. 139 F. En Algérie, un an après l'indépendance, un jeune journaliste né lui-même à Alger revient, engagé par un journal quotidien algérois. Sa grand-mère veuve d'un rabbin vit encore à Bab-el-Oued et ne souhaite pas quitter cette terre où ses ancêtres étaient déjà présents bien avant l'arrivée des Arabes. A travers l'histoire de ce jeune garçon, l'auteur nous fait vivre cette première année de l'indépendance, dans un climat dur, éprouvant pour ceux qui avaient connu une si grande liberté. Naturellement ce jeune juif agnostique va vivre un amour extrême avec la fille d'un maître soufi, elle-même héroïne de l'indépendance. Peu à peu on voit cette fille orgueilleuse, fière d'avoir été un élément important de la lutte contre les Français, se départir de sa morgue, souffrant des ratages de sa révolution, désespérée de ses combats inutiles. Jusqu'au bout on pourra penser qu'elle va tout abandonner pour suivre en France celui qu'elle aime vraiment... Terrible préfiguration de l'Algérie actuelle, ce roman, par moments, est cruel mais force à réfléchir. Dernières paroles du héros : « Je monte dans le dernier bus qui conduit à l'avion. Aujourd'hui, j'emporte avec moi l'enfer. »

Le Cœur aux doubles racines,

par *Mauricette Torrent*. Editions de la pierre d'aigle. 120 F.

Parmi les personnes à qui Mauricette Torrent a dédié son livre, il est un couple privilégié qui s'est battu pour fonder à Perpignan un musée de l'Algérie française. Elle leur a dit : « A monsieur et madame Brasier. Le musée algérieniste et Sidi-Ferruch sont les fruits des sentiments qui vous ont unis pour la vie. Et qui, comme eux iront au-delà. Seule la force d'un amour sincère et profond pouvait enfanter sur une terre quelque peu hostile ces réalisations exceptionnelles. Elles sont mémoires de l'histoire de notre pays, l'Algérie. De la France et, pour ceux qui vous connaissent, d'un couple exceptionnel. Vous côtoyer est un

privilège. Le vent longtemps, très longtemps, murmura sur les côtes de la Grande Bleue : Roger... Hélène... Brasier! » Mauricette Torrent fait la connaissance du ménage Brasier en juin 1998 et c'est pour elle une révélation : « Et là commence pour moi la plus longue leçon d'histoire de ma vie, mais aussi la plus passionnante » Elle décide alors d'écrire et de soumettre ses écrits à ses nouveaux amis : « Je souhaiterais de tout mon cœur que ma plume ait le pouvoir de faire passer l'émotion, la chaleur, la sincérité avec laquelle vous avez parlé de notre pays pendant de longues, de très longues minutes. »

Quel est le sens du titre de ce livre : le cœur aux doubles racines? Les premières racines, celles de l'enfance, sont celles qui plongent dans l'Algérie natale de Mauricette Torrent, une petite fille qui, semble-t-il, s'était identifiée à son patronyme. En effet cette enfance a été vécue comme un jeune torrent qui découvre son chemin en dévalant les pierres, la petite fille faisant l'école buissonnière de douar en douar sous la protection lointaine d'un ouvrier qui essaie de lui faire comprendre qu'elle devrait pourtant donner l'exemple. Cette racine d'enfance lui amène des souvenirs parfois cocasses : « Maman me taillait dans les tricots de marin, dans l'étamine qui servait à confectionner les drapeaux et les toiles de parachute que papa récupérait, mon trousseau de bébé. J'étais donc un petit marin parmi tous les marins de la base de Thiersville. Je devins leur mascotte, qu'ils choyaient et pouponnaient, chacun à son tour. » L'autre racine a poussé en Roussillon, berceau de sa famille, région qui recueille Mauricette et ses parents à l'indépendance. Cette racine a pu se développer grâce à la mer, aux pêcheurs, ceux qui sont revenus d'Algérie et ceux qui sont nés à Barcarès, si proches les uns des autres. On sent bien dans ce livre que Mauricette Torrent a laissé les souvenirs venir en foule, l'envahir et elle les restitue, à sa manière de fleuve qui

court en s'engouffrant dès qu'il trouve un passage. Ce qui donne un récit vivant, ample, parfois décousu lorsque la douleur d'une mémoire encore fragile désoriente la narratrice. On arrive à la fin du livre un peu étourdi de tant de vivacité mais plein de sympathie pour cette jeune femme qui « croche » la mémoire avec ses doubles racines, mémoire personnelle et mémoire de tous ceux qui ont souffert en Algérie pour la France.

Les étés perdus, par Jean Pélégri.

Le Seuil. 130 F.

Ce dernier ouvrage de Jean Pélégri, je l'ai perçu comme une sorte de bouquet qu'il voulait déposer sur la tombe de son pays, un bouquet pour lui dire tout son amour, tout ce que ce pays avec ses différences lui avait donné. Camarades d'enfance différents avec qui il mène des amitiés bien séparées qui, peu à peu, se rencontrent et s'affirment. Une jeune femme russe, très belle, un peu névrosée occupe une grande partie du récit, à la fois très réelle et même charnelle et pourtant mythique. Cette enfance, ce qui embaume le bouquet, c'est la Mitidja, le pays natal de Jean Pélégri et la source de son inspiration qui convient, je dirais plutôt source de vie. Jean Pélégri n'a jamais quitté la Mitidja. Il l'a emportée avec lui et toute son œuvre s'en est nourrie. Parmi tous ses ouvrages, j'ai toujours privilégié *Le Maboul* (Gallimard), cette histoire terrible, cruelle même d'un colon si aimé de ses ouvriers qu'au moment où il doit partir, à cause de l'indépendance, l'un d'eux, son frère, son ami, le tue, ne pouvant se résoudre à le voir partir. Dans *Les Étés perdus*, l'histoire a une dimension plus touffue qui permet moins de s'attacher à un personnage, même à ce Pierre dont le caractère nous apparaît mieux au fur et à mesure du déroulement de sa vie. Il est présent au tremblement de terre d'Orléansville, participe aux campagnes d'Italie, de France et d'Allemagne, les femmes nullement farouches traversent sa

vie; ses amis ont chacun leur chemin parfois tragique et les dieux tutélaires semblent abandonner son pays. Un présage de mort le visite mais au fond de lui il ne peut y croire : « Entre des dunes et dans le creux d'une oasis familière il était assis sous des palmiers, dans l'ombre d'un grand soleil immobile et... il était en train de regarder une tombe, *la sienne*. Une simple tombe faite de sable et bordée de cailloux. Sur ce rectangle de sable, avec un doigt, il écrivait quelque chose – de droite à gauche – peut-être son nom, celui qu'il ne connaissait pas encore et, en même temps, tout en l'écrivant, il savait de façon certaine et avec l'évidence irrécusable du songe, qu'il était également allongé sous la mince couche du sable. Allongé et si tranquille que lui, face à la tombe et aux cailloux, était tout aussi tranquille, tout aussi heureux... Heureux peut-être parce qu'il n'était que le petit buissons d'épines brûlé par le vent. » Nostalgique, nourri de mille souvenirs, ce récit des étés perdus, perdus comme on perd un être cher, m'a donné envie d'offrir à Jean Pélégri une aloès pour compléter son bouquet.

Lettre à nos enfants, 83 ans de Tunisie,

par Jean-Pierre Zeller. 2 tomes.

250 F chez l'auteur.

5 mai 1881-5 mai 1964, c'est cette période que Jean-Pierre Zeller a choisi de nous raconter. Il nous dit dès l'abord pourquoi il a écrit ces deux ouvrages. « Depuis plusieurs années, j'ai été pressenti par de nombreux jeunes, fils de mes contemporains français, tunisiens bien entendu, mais aussi juifs ou italiens, maltais, grecs, devenus, pour certains, Français au fil du temps, pour retracer ce que fut l'épopée française durant ces quatre-vingt-trois années où elle a commencé par apporter sa civilisation, puis tenté de faire cohabiter entre elles ces populations cosmopolites; gageure en pays musulman... Cet ouvrage n'a pas la prétention d'être l'œuvre d'un maître à penser, accordant

un satisfecit à la colonisation, mais le fruit de nombreuses recherches dans les archives, documents du passé, commentaires ou simplement observations sur les événements de l'époque, relatant les réalisations ou problèmes de cette cohabitation à la fin si douloureuse pour la France protectorienne... La fin de cet ouvrage laisse à l'auteur une insatisfaction, celle de n'avoir pu tout écrire sur ce pays et, surtout, de n'avoir pu le faire avec toute l'émouvance qu'exige un tel sujet... Que cette œuvre de souvenance adressée à ceux qui ont vécu en Tunisie, y vivent ou qui y sont attachés par leurs racines familiales, laisse un témoignage dans toute sa rigueur sur l'exactitude des faits passés. » Avant d'aborder l'histoire de ces quatre-vingt-trois ans, l'auteur remonte loin dans le passé de la Tunisie avec l'arrivée des Phéniciens à la fin du deuxième millénaire avant J.-C. Pour mieux cerner cette intéressante étude, il faut lire la table des matières. Dans le tome I, deux parties, l'origine de la Tunisie, l'intervention française, colonisation officielle, colonisation individuelle et aussi la période 1914-1939. Le deuxième tome en deux parties également étudie les guerres 40-48 et, naturellement, tout ce qui se passe en Tunisie, les Américains, les Allemands, la libération. La quatrième partie est consacrée à la fin de l'Empire. A la fin d'un ouvrage de cette importance il convient d'en tirer des conclusions. Ce que fait l'auteur dans un épilogue. La chronologie des événements permet de situer plus facilement toutes les périodes de l'histoire. Egalement à la fin de cette étude, une bibliographie.

Jean Sénac, clandestin des deux rives, par Jamel-Edine Bencheikh, Christiane Chaulet-Achour. Séguier. Les Colonnes d'Hercule. 99 F.
« En 1973 le poète algérien Jean Sénac a été retrouvé assassiné dans sa cave-vigie... *Toute fin de poète est violente*, écrivait alors Jamel-Edine Bencheikh... Ce sont leurs textes que les

poètes nous laissent comme viatique. Celui-ci est précieux quand la route est semée d'ornières et de pièges... Le trajet de vie de Jean Sénac est fascinant pour qui s'intéresse aux années algériennes de rupture et espère en l'utopie d'une Algérie plurielle. *Ici nous n'écrivons qu'en péril.* (Cela) est presque toujours d'une actualité bouleversante lorsqu'il s'agit de décrire cette Algérie en train de se faire avec ses dysfonctionnements annonciateurs des impasses tragiques. » Ces quelques lignes sont tirées de l'avant-propos, définissant ce qu'a été la vie de Jean Sénac, né en 1926 à Béni-Saf dans l'Oranais. Son engagement poétique, sa vocation, se doublant très vite d'un engagement politique. Ce qui l'amène à prendre en 1962 la nationalité algérienne et à devenir une personnalité littéraire de premier plan, contrairement à certains écrivains d'Algérie ayant affiché des convictions pro-algériennes et s'étant empressés de venir en France après l'indépendance. Ne partageant en aucune façon les options politiques ni les mœurs de Jean Sénac, je n'en suis que plus à l'aise pour saluer son talent et déplorer sa mort tragiquement absurde.

Vérités tentaculaires sur l'OAS et la Guerre d'Algérie, par le docteur Jean-Claude Pérez. Editions Jean Curutchet. 145 F.

Ce livre nous parvient au moment où la revue est déjà sous presse. Mais nous voulons néanmoins le signaler pour que nos lecteurs soient informés de sa parution au moment de l'année où peut-être ils seront plus disponibles. Nous en parlerons dans le n° 21. ■

De ruelles en palais

Fès 1889

Pierre Loti

En 1889, Julien Viaud accompagnant un ministre français, Pierre Loti a l'opportunité d'une ambassade au Maroc. Après douze jours de chevauchées à travers le pays, il arrive avec ses amis dans la mystérieuse ville de Fès. Il demande et il obtient, au lieu de loger comme ses amis auprès du ministre, d'occuper une maison qu'un ami médecin lui prête dans Fès le vieux. Il abandonne immédiatement ses vêtements européens et achète des cafetans, des burnous, des costumes plus habillés, des ceintures, des turbans, de grosses cordelières en soie pour tenir le poignard et se fait expliquer la manière de se vêtir de façon à pouvoir circuler en liberté et observer les gens et les choses.

Dix heures, le moment de s'habiller pour aller déjeuner chez le ministre, à l'ambassade. Et c'est un de mes amusements d'y aller en costume arabe : là, dans les allées du jardin d'orangers ou dans la cour aux arceaux dentelés, il fait beau promener ses burnous, ses cafetans, sur les pavés de faïence, et se prendre un moment pour un personnage d'Alhambra.

Le soleil a séché les boues de la ville et éclairci la teinte des vieux murs ; dans l'obscurité des petites rues, de longs rayons magnifiques tombent, çà et là la blancheur des voiles ou des burnous qui passent.

Précédé d'un ou deux domestiques, en homme comme il faut, je sors de ma maison, avec la lenteur grave qui convient au lieu où je suis, au costume que j'ai adopté. Quand j'ai tiré, derrière moi, par son lourd frappeur, ma toute petite porte cloutée et bardée de fer, je fais grincer, dans la serrure vieille de plusieurs siècles, une clef qui pèse trois livres. Puis je m'en vais, d'abord par d'étroits passages couverts, qui semblent plutôt des chemins de ronde que des rues et où l'on devine pourtant, à je ne sais quelle transparence de la pénombre, le calme resplendissement de lumière qu'il doit y avoir ailleurs, là où le ciel paraît. Je rencontre deux ou trois passants qui marchent comme moi pieds nus, sans faire de bruit : au moment où nous nous croisons, chacun de nous se plaque au mur, effaçant les épaules, et cependant nos voiles se frôlent.

Deux fois je tourne sur ma droite ; je traverse un petit bazar de fruits et de légumes, égale-



ment couvert ; puis, sur ma gauche, j'arrive dans une rue plus large, à air libre, celle-ci, et où je vois enfin l'incomparable ciel bleu, entre deux rangs de vieilles murailles blanches qui sont des murailles de mosquées ; le côté du soleil est éblouissant ; le côté de l'ombre est bleuâtre et comme cendré. Un peu abandonnées et en ruine toutes deux, la mosquée de droite et la mosquée de gauche ; mais, au milieu de leurs murs informes sous les recrépissages et les couches de chaux, leurs portes sont demeurées intactes et délicieuses ; elles ont gardé leurs encadrements de mo-

saïques ; leurs rosaces, étrangement compliquées, ou bien toutes simples, comme de larges marguerites épanouies ; leurs séries de dessins étoilés, dont les mille facettes de faïence brillent de couleurs très vieilles et pourtant très fraîches.

A quelques pas plus loin, le mur de l'ombre se crevasse du haut en bas, puis cesse, complètement éboulé, laissant voir une sainte cour où des morts dorment sous des dalles de mosaïques envahies par l'herbe et les pavots sauvages. Et d'ailleurs, en passant là, il faut obliquer du côté du soleil, pour éviter certaine cigogne sans cesse occupée à faire son ménage, dans un immense nid au bout d'un tout petit minaret, et qui vous jette sur la tête des brins d'herbes sèches ou des plâtras.

Je ne sais d'où vient que j'ai un tel enchantement à traverser chaque jour ce bout de rue, sous ce soleil encore matinal, entre ces deux vieilles mosquées. J'éprouve une sorte de jouissance



d'art à me représenter tout ce que ce lieu a de peu accessible, de peu banal, et à y ajouter par ma présence un détail de plus, qui serait noté par un peintre ; je crois que c'est surtout pour le plaisir de passer là et de m'y prendre au sérieux dans des vêtements de vizir, que j'ai ces fantaisies changeantes de cafetan aurore ou de cafetan bleu pâle, voilé sous des draperies blanches que retiennent des cordelières en soie de couleurs très cherchées. Je m'applique à être assez vraisemblable, ainsi costumé, pour que les passants ne me regardent point, et hier, des montagnards berbères, me prenant pour un chef de la ville, m'ont ravi en me saluant en arabe. Il y a une grande dose d'enfantillage dans mon cas, je suis forcé de le reconnaître ; à ceux qui hausseront les épaules,

j'avouerai cependant que cela ne me semble pas sensiblement plus bête que de se complaire aux adorables élégances d'une jaquette anglaise, d'un veston...

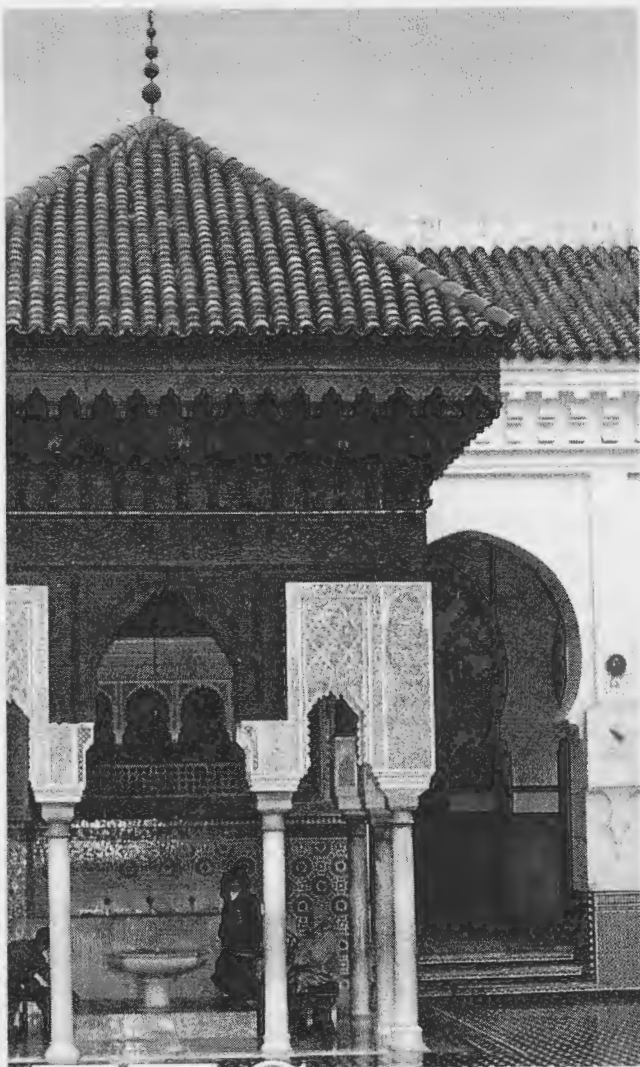
Sorti, par un tournant sur la droite, de cette rue préférée, j'arrive bientôt, à travers d'autres étroits couloirs, à la petite porte basse de l'habitation du ministre. Là, dès le seuil, je suis au milieu des gardes, toujours les mêmes ; au milieu des caïds, des cavaliers, qui nous ont suivi depuis Tanger, et qui ont dressé leurs tentes parmi les rosiers fleuris du jardin, sous les orangers et sous le clair ciel bleu.

Après le jardin délicieux, un corridor où, dès l'entrée, j'entends le bruit de l'eau jaillissante, et enfin j'arrive dans la grande cour intérieure à deux étages qui est la merveille du logis : un pavé de mosaïques, où des milliers de petits dessins bleus, jaunes, blancs et noirs, brillent d'un éclat mouillé ; tout alentour, une série d'arcades mauresques festonnées en dentelles et, à l'étage supérieur, au-dessus de ces cintres et de ces arabesques de pierre, une galerie en bois de cèdre tout ajourée.

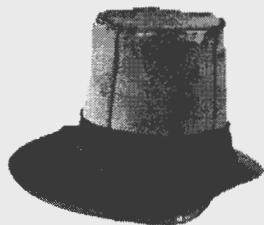
L'eau jaillit d'une vasque en marbre blanc qui est au centre, et aussi d'une exquise fontaine murale, plaquée à l'un des côtés. Cette fontaine est une sorte de grande ogive de mosaïques où s'enchevêtrent des dessins étoilés d'une forme rare; une bande de faïences blanches et noires encadre toute la broderie de ces rosaces multicolores, et au-dessus, en couronnement, des pendentifs d'une blancheur neigeuse retombent comme des stalactites de grotte.

Les appartements s'ouvrent sur cette cour par d'immenses portes de cèdre; intérieurement, les murs en sont garnis, jusqu'à mi-hauteur, de tentures mélangées, velours bleu et velours rouge, avec des broderies d'or imitant de grands arceaux.

Là, je retrouve le ministre, avec tous ses autres compagnons de voyage, et, à sa table, servie à l'européenne, un peu de la bonne gaieté de nos repas sous la tente. Un moment je reprends pied dans le monde moderne; il semble que ce palais soit devenu un petit recoin de la France... L'heure du café et de la cigarette d'Orient vient après; cette heure passe à l'ombre d'une véranda à colonnes, devant le très vieux kiosque du jardin, enseveli sous la chaux blanche. Ici, l'on a vue sur le tranquille petit bois d'orangers entouré de hauts murs, et encombré, parmi les broussailles et les roses, de tentes bédouines. ■



As-tu vu la casquette, la casquette... du père Bugeaud ?



Toujours à propos de cet
Homme si célèbre
On fait allusion
Mais en souriant
A une célèbre casquette
Subitement remplacée par un...

Bonnet de nuit, en 1841 !
Une manière trop réductrice
Gênante presque, qui
Effaçait toute une période
Autrement plus intéressante
Une devise : *ense et aratro*
Donne la mesure de son idéal.

Quelques repères pour une mémoire

Il y a cent cinquante ans mourait à Paris, victime d'une épidémie de choléra, le maréchal Thomas-Robert Bugeaud de la Piconnerie, duc d'Isly.

Il avait rencontré l'Algérie, pour la première fois, à cinquante-deux ans.

Le contact fut assez peu chaleureux et les actions de Bugeaud peu adroites, en particulier le fameux traité de la Tafna avec Abd-el-Kader, aux termes suffisamment ambigus pour en faire, de part et d'autre, des lectures bien différentes. Or, curieusement, quatre ans plus tard, c'est Bugeaud que l'on nomme gouverneur général de l'Algérie. Et, comme l'a fort bien dit Pélissier de Reynaud, « on s'attache toujours à un pays où l'on exerce le pouvoir ». Cette fois il est bien décidé à réussir. Son action est tout entière résumée dans la devise qu'il adopte : *ense et aratro*, par l'épée et la charrue. Son heure de gloire sonne à la bataille de l'Isly à laquelle il doit son titre de duc et qui voit la perte d'Abd-el-Kader.

Homme assez fruste, il fut très controversé mais il faut croire qu'il s'était attiré la sympathie des foules puisque c'est dans l'enthousiasme qu'une souscription permit de lui élever une statue, inaugurée à Alger en 1852 et qui est maintenant en Dordogne, à Excideuil.

