

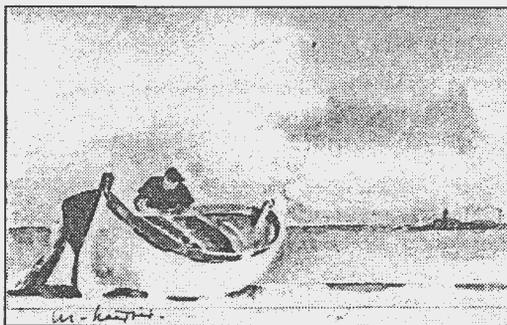
# m é m o i r e

---

# plurielle

LES CAHIERS D'AFRIQUE DU NORD

24



Le voyage, nous en rêvons tous et, parfois, nous réalisons nos rêves. Certains, dans la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle et même dès 1830, n'ont pas hésité à affronter l'inconnu, dans des conditions souvent difficiles, pour découvrir l'Algérie, le Maroc et la Tunisie. C'est le thème de ce

numéro de *Mémoire Plurielle*. Parmi ces voyages il en est un qui n'a pas été vraiment souhaité mais qui nous a semblé original. Vous en jugerez. Que ces récits vous soient une bonne introduction à des vacances agréables. C'est ce que l'équipe de *Mémoire Plurielle* vous souhaite. La jolie barque, peinte par notre ami Maurice Négrié, qui illustre cette page, nous y invite.

---

N° 24. Juin 2000. Paraît tous les trimestres.  
Publication éditée par Mémoire d'Afrique du Nord.

# La parole

nous appartient

---



**Espace historique** 3  
Il était une fois le voyage  
Michèle Salinas



**Ecrivain public** 17  
Tanger, premier contact avec l'Afrique  
Eugène Delacroix



**Hommes singuliers** 22  
Bougie et l'archiduc d'Autriche  
Jacques Augarde

**Le jardin des arts** 28  
Les hôtels Transat, une architecture variée  
Présentation Georges Rozet



**Point livres** 39  
Repères bibliographiques  
Jeanine de la Hogue

**Les chemins de mémoire** 42  
Terminus Lambèse  
A. Ranc

**Brève** 48  
Constantine vue par Maupassant (1881)

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 : Jeanine de la Hogue

Comité de rédaction : Jeanine de la Hogue

Bienvenue Amoros, André Appel, Marc Baroli, Anne-Marie Briat, Odette Goinard,  
Jean-Claude Léonard, Yves Richardot.

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 : F. PAICHER

Impression : Instaprint, à Tours

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

## Il était une fois le voyage

Michèle Salinas



Laghouat, le courrier à la prise d'eau,  
l'aventure était toujours au rendez-vous !

L'âge d'or du tourisme en Algérie se situe, assez curieusement, dans la période qui a suivi 1830. Michèle Salinas a consacré un important travail universitaire puis un ouvrage, aux voyages et voyageurs en Algérie de 1830 à 1930. Nous avons été fascinés par les pionniers d'avant 1900, ces voyageurs qui nous paraissent si téméraires, nous qui aimons le confort et redoutons les difficultés. Michèle Salinas nous offre ici une sorte de panorama de ces premiers voyages et des conditions dans lesquelles ils s'effectuaient.

Le voyage a longtemps été le privilège des Anglo-Saxons. Le gentilhomme anglais représente le type même du voyageur qui part pour parfaire son éducation. Au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle une donnée nouvelle intervient : le bon plaisir. Le romantisme a exalté le voyage dans l'espace et le temps. Il est pour toutes les générations du siècle un besoin, voire une illusion et une mode.

Le besoin d'un ailleurs prometteur se transforme progressivement en tourisme. Le mot a été créé par les Anglais qui explorent par « désœuvrement et par curiosité ». On se retrouve dans les villes d'eau, en été :

Plombières, Vichy ; il est bon d'aller à Deauville ; la Côte d'Azur est un centre d'hivernage très apprécié. Il faut avoir visité l'Italie, la Palestine, l'Orient, l'Algérie : les courants historiques se mettent en place.

Si l'Anglais reste le voyageur par excellence au point de faire dire aux pays d'accueil, à l'Algérie elle-même, qu'être anglais est une profession plus qu'une nationalité, les Français sortent de plus en plus hors de leurs frontières. Ce n'est cependant qu'au début du XX<sup>e</sup> siècle que le tourisme se généralise dans certaines catégories sociales. Les voyageurs « occasionnels » : militaires



Une fantasia de Mozabites, l'un des spectacles les plus prisés des voyageurs.

et conquérants, et c'est en ce sens qu'ils nous intéressent, ont, eux, fait l'expérience de l'Algérie; Victor Piquet, dans *L'Algérie française*, rappelle que « cette première vision de l'intérieur était saisissante parce qu'elle révélait à nos yeux une Algérie inattendue ». Ils ont contribué à affiner les données brutes, souvent fausses, en tous les cas livresques.

L'Algérie, sans conteste, engendre des craintes; la conquête n'a pas fait oublier les Etats barbaresques, loin s'en faut! Le récit des cruautés turques, la haine des indigènes pour le Chrétien, le *Roumi*, sont toujours présents dans les mémoires; les légendes, les fables ont la vie dure.

En fait, plusieurs types de facteurs interviennent dans la décision de voyager, souvent pour la freiner. Sans être déterminant, l'éloignement peut jouer. Il faut traverser la Méditerranée aux saisons les plus difficiles : le printemps et l'automne. Cependant on va bien en Palestine, en Egypte!

La méconnaissance des lieux, l'ignorance du pays, des populations, des mœurs, a donné

lieu à toute une fantasmagorie populaire peu propice à « une invitation au voyage ». L'idée d'un danger, né du mythe barbaresque, retient nombre de voyageurs en puissance dans les vingt premières années de la conquête. Avec la connaissance, le danger s'estompe sans jamais disparaître totalement. Le pays est peu accueillant : le manque d'hygiène, les marais, deux causes de fièvres qui provoquent la mort de nombreux soldats et colons. Pourquoi aller dans un pays contracter une maladie dont on ne se remettra pas? Ainsi Alexis de Tocqueville, obligé de retourner en France avant d'avoir atteint Constantine, ainsi Henri Duveyrier.

S'il échappe aux maladies, le voyageur peut succomber sous les griffes des bêtes sauvages ou après la morsure d'un serpent ou encore la piqûre d'un scorpion. Les guides Joanne précisent bien la limite des régions où vivent ces derniers et la vipère cornue : la lefa. Gustave Flaubert, de Tunisie en Algérie par l'intérieur, en mai 1858, traverse une région « sûre mais peu

fréquentée » où vivent les lions, mais il « désire peu en rencontrer de près du moins ». A tous ces dangers réels ou supposés s'ajoutent les rigueurs du climat. Les métropolitains ont d'abord cru que l'Algérie avait un climat très doux, l'exemple même du mythe africain de Tartarin de Tarascon, et grande fut la surprise des soldats lorsqu'ils eurent à subir les conditions climatiques.

Pour le voyage, deux périodes sont vivement conseillées : le printemps et l'automne. Les guides essaient de vaincre les hésitations en atténuant les motifs de crainte, en minimisant les dangers, les difficultés...

Les voyageurs quant à eux réduisent ou amplifient les risques, sans mauvaise foi, victimes bien souvent de leur imagination ou de leur passé culturel. Les descriptions des régions traversées et des indigènes ne sont pas toujours favorables et risquent de décourager les éventuels voyageurs.

Les voyageurs occasionnels – conquérants, pacificateurs et explorateurs – ont, sans aucun doute, apporté leur contribution à l'élaboration des différentes images de l'Algérie quand ils ne les ont pas créées eux-mêmes. En 1830, c'est une véritable rencontre qui s'effectue entre les premiers métropolitains et les

**C. MOYENS DE TRANSPORT.**

**1<sup>er</sup> Bateaux à vapeur.**

**MESSAGERIES MARITIMES.**

**De Marseille à Alger et vice versa.**

De Marseille, le samedi, 4 h. du soir; à Alger, le lundi, 7 h. du matin.  
D'Alger, le mardi, 4 h. du soir; à Marseille, le jeudi, 3 h. du matin.

**PAIX DES PLACES :**

1 <sup>re</sup> classe. 70 fr.	2 <sup>e</sup> classe. 50 fr.	3 <sup>e</sup> classe. 24 fr.	4 <sup>e</sup> classe. 14 fr.
-----------------------------------	----------------------------------	----------------------------------	----------------------------------

Coucher et nourr. Coucher et nourr. Couch. sans nourr. Sur le pont, s. nourr.

La C<sup>ie</sup> des Messageries maritimes a supprimé son service des paquebots de Marseille à Oran; mais, d'accord avec la C<sup>ie</sup> des chemins de fer algériens, elle délivre des billets à prix réduits pour l'aller comme pour le retour sur le paquebot de Marseille à Alger, et le chemin de fer d'Alger à Oran et aux gares intermédiaires, de Relizane, de Saint-Denis-du-Sig et de Sainte-Barbe-du-Tlelat. La délivrance des billets se fait à Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28, et à Marseille, rue Canoeillère, 16.

1 <sup>er</sup> et. chemin de fer. 1 <sup>re</sup> cl. bat. 65 fr.	2 <sup>e</sup> cl. chemin de fer. 1 <sup>re</sup> cl. bat. 2 <sup>e</sup> cl. bat. 80 fr. — 60 fr.	3 <sup>e</sup> cl. chemin de fer. 1 <sup>re</sup> cl. bat. 4 <sup>e</sup> cl. bat. 33 fr. — 24 fr.	s. nourr. sur le pont.
--	--	--	------------------------

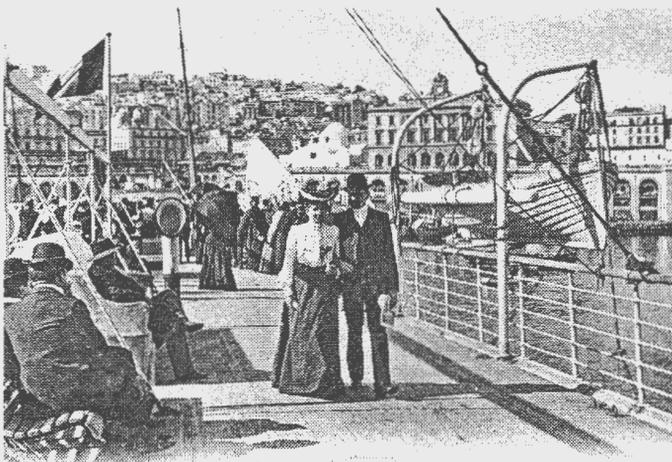
**COMPAGNIE VALÉRY FRÈRES ET FILS.**

**1<sup>er</sup> De Marseille à Alger et vice versa.**

De Marseille, le mardi, 5 h. du soir, à Alger, le ven., à 4 h. du matin.  
le samedi, 3 h. — à Marseille, le ven., à 4 h. —  
D'Alger, le mercredi, — à Marseille, le ven., à 4 h. —  
— le samedi, — le dimanche, à 8 h. —

Prix des places, comme ci-dessus.

Extrait de « Itinéraire de l'Algérie de Tunis à Tanger », Guides Joanne, Hachette, 1874. En dehors des Messageries Maritimes et de la compagnie Valéry Frères et Fils, la Compagnie de navigation mixte et la Société générale des transports maritimes à vapeur effectuaient également la traversée en direction d'Alger, Oran, Bône, Philippeville, Tanger et Tunis.



Alger, le pont du steamer de la Compagnie Générale Transatlantique. Arrivée ou départ, c'est un lieu magique...

Etats barbaresques, peu connus et vaincus; à ce titre, militaires et explorateurs sont des voyageurs dont il faut tenir compte. Ils ont joué un rôle certain dans la connaissance métropolitaine du pays, même si de multiples influences politiques et militaires déforment plus ou moins leurs visions. L'Algérie ainsi exportée est celle des officiers, des administrateurs, des fonctionnaires. Au contact d'une partie ou de la totalité du pays lors des déplacements, ils ont une vision très subjective, marginale, militaire et cependant importante. Des rapports sont souvent envoyés aux quotidiens français; c'est l'occasion de transformer, parfois par opportunité, la réalité.

Non moins importants sont les explorateurs. De nombreuses missions ont été envoyées par la métropole ou ont reçu

l'agrément. Les savants, les explorateurs suivent de près ou précèdent les militaires. Louis-Philippe, prenant exemple sur Napoléon lors de l'expédition en Egypte, fait mener de front l'expédition militaire et l'exploration scientifique. En 1837 est constituée une commission qui commence ses travaux en 1840 et publie les résultats des recherches du capitaine de génie Carette. En 1881 se tient à Alger un congrès scientifique.

Les nombreuses missions sahariennes ont eu un double intérêt, culturel et touristique: elles ont permis de rectifier un bon nombre d'erreurs, de légendes et, par là même, d'ouvrir la voie aux futurs voyageurs épris de grands espaces, de solitude et d'infini. En général, les explorateurs obéissent à une triple motivation: la passion de l'aventure,



Blida, tourisme en montagne par temps de neige. Rien ne rebute le voyageur, même si le vêtement n'est pas vraiment approprié!

de l'inconnu ; la passion de la recherche scientifique et le désir absolu de rejoindre les pays noirs, d'ouvrir à nouveau les voies commerciales.

Leur importance n'est plus à démontrer. En plus des nombreux écrits, des rapports, des relevés, ils permettent aux voyageurs de réaliser un vieux rêve, atteindre les contrées désertiques, et font du même coup reculer les limites de l'Algérie connue. Tous se révèlent être des voyageurs « peu communs », consciencieux de leur mission et véritables esthètes. Si, pour Schirmer, l'exploration du Sahara a été « une énorme dépense d'argent, d'héroïsme, de vies humaines et comme résultat, néant (du point de vue économique) », elle a permis de relever de nouveaux circuits qui seront utilisés par des compagnies de voyages.

Pour être complet, il faut ajouter les diplomates, les délégations gouvernementales chargées d'enquêter sur la situation politico-économique de la colonie et les responsables politiques. En 1846, le comte de Salvandry, ministre de l'Instruction publique, se rend en Algérie pour obtenir du maréchal Bugeaud des concessions sur un programme de colonisation jugé trop excessif par le gouvernement métropolitain. Ce sera l'occasion de ramener des impressions sur le pays.

En septembre 1879, des parlementaires font le voyage. En 1892, une délégation sénatoriale, présidée par Jules Ferry, va se rendre compte sur place de l'œuvre accomplie ou à accomplir. Napoléon III effectue deux voyages : en septembre 1860, en mai 1865. C'est la première fois qu'un chef

suprême se rend en Algérie ; il est suivi le 15 avril 1903 par Emile Loubet, alors président de la République ; en avril et mai 1922 par Alexandre Millerand et par Gaston Doumergue en mai 1931.

Il est incontestable qu'après la Première Guerre mondiale l'Algérie retient l'attention de la métropole. Du 1er janvier au 30 juin 1930, 59 congrès se tiennent dans la colonie. L'ensemble de ces métropolitains a pu avoir « une vision rapide mais complète des visages multiples et divers de la France africaine ».

Les missionnaires catholiques ont, à leur tour, joué un rôle, notamment le cardinal Lavigerie. La Société des missionnaires d'Alger (les Pères blancs) est organisée en 1874. Leur voyage, leur installation dans le Sud sont sécurisants. Mais certains ont payé de leur vie leur mission et leur action, ainsi les pères Paulmier, Menoret, Bouchart, Richart, Morat, Pouplart, et le Père de Foucauld. L'abbé Bargès, savant orientaliste, professeur à la Sorbonne, a publié une monographie de Tlemcen très enrichissante du point de vue de l'architecture musulmane.

Tous ont participé, à des niveaux divers, à l'élaboration de l'Algérie vue de France. Chacun a eu sa part dans la construction de stéréotypes, de visions.

L'évolution de l'espace touristique algérien dépend pour une grande partie de l'effort d'adaptation des espaces à parcourir aux voyageurs potentiels à travers des itinéraires conseillés. De 1874 à 1900, des voyages de six semaines sont recommandés dans une des trois provinces, ce qui permet aux touristes de se faire une idée des régions qui se

succèdent du nord au sud.

En 1898, des circuits de huit jours sont conseillés à tous ceux qui ne disposent pas d'un temps suffisant pour des visites plus importantes. Dans ce cas, la visite se resserre près des centres d'Alger, d'Oran, de Constantine. En 1903, des circuits sont mis en place, comme le grand circuit, peu adapté aux touristes pris par le



Le marché kabyle est une source d'étonnement et de dépaysement.

temps, celui de l'est et celui de l'ouest. Chacun met le voyageur en mesure d'apprécier les différentes Algéries : européenne, arabe, romaine, exotique et naturelle. En 1930, les mêmes circuits sont élargis à l'ouest dans la province d'Oran et dans le centre.

Le Sud, jusqu'en 1900, est un complément de voyage ; Paul Lallemand s'ingénie à démontrer qu'« avoir fait le trajet jusqu'à Biskra et ne pas aller à Touggourt c'est comme si le touriste venait en France sans voir Paris ou allait en Italie sans voir Rome. Touggourt donne vraiment une idée exacte de ce que sont les villes du désert et le trajet de Biskra à Touggourt offre tout l'attrait d'un petit voyage d'exploration ». Après 1900, il est un but touristique.

Si l'on compare les itinéraires conseillés et les itinéraires réalisés, il y a peu de différences ; les voyageurs s'écartent peu des circuits pro-

posés. Une nuance est cependant à préciser : ce sont les touristes ayant fait un voyage original, ou du moins jugé tel, qui écrivent et, suivant la période où il a été effectué, il est aventureux ou pas. Il est certain qu'Eugène Fromentin, Henri Duveyrier, Guy de Maupassant et Emile Masqueray ont été, à leur manière, des précurseurs : ils ne se sont pas conformés aux itinéraires recommandés mais ont créé un précédent bien souvent repris par les guides.

Il faut supposer que tous les autres voyageurs qui n'ont pas écrit se sont contentés de rester dans les limites étroites d'un parcours fortement banalisé. Touristes et guides peuvent et doivent s'enrichir mutuellement ; les rédacteurs de ces derniers n'hésitent pas à faire appel aux premiers et surtout aux militaires, aux explorateurs, aux savants.

Si l'on s'arrête aux voyageurs eux-mêmes, nombreux sont ceux qui séjournent un mois et plus, parfois même une année entière, tel Eugène Fromentin. Certains reviennent par goût : Eugène Fromentin, Ernest Gay, André Gide, pour ne citer que les principaux; d'autres par nécessité : Gautier pour l'inauguration de la ligne Alger-Blidah en 1862. Quelques-uns se fixent dans la colonie pour une durée plus ou moins longue, voire définitive : Isabelle Eberhardt, Louis Bertrand, Henry de Montherlant, le Père de Foucauld, Dinet.

Des visites plus ponctuelles sont proposées par les guides, visites qui exigent tout de même d'un mois à six semaines en 1874. En 1898, des circuits de quinze jours, d'une semaine sont conseillés. Cette réduction notable du séjour procède d'au moins trois évolutions : accroissement, progrès, aménagement.

Des compagnies de navigation mettent dès 1845 des services réguliers entre la France et l'Algérie. En 1846 sont établies deux lignes entre Marseille, Alger et Oran; un courrier par semaine joint Alger à Oran.

Deux périodes peuvent être distinguées : avant et après 1900. Seule la première nous intéresse ici. Chacune d'elles est déterminée par des données conjoncturelles à la fois politiques, économiques, coloniales et touristiques, difficiles à délimiter. A la multiplicité, l'éparpillement et la confusion qui semblent caractériser la première succèdent la concentration, la rationalisation et la coordination de la deuxième.

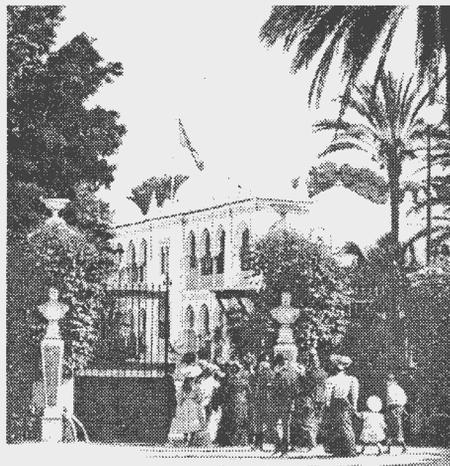
Avant 1900 et plus précisément en 1898, six compagnies, plus de nombreuses lignes inté-

rieures, se partagent le trafic; Le Havre, Dunkerque rivalisent avec les ports méditerranéens. En tout vingt-cinq traversées sont proposées par semaine en 1898; il y en avait onze en 1874; il en reste dix-sept en 1930.

Un autre facteur, et non des moindres, conditionne le voyage en Algérie : les moyens de transport mis à la disposition des voyageurs métropolitains. Le temps et l'argent ne sont rien sans eux. De leur existence, de leur confort, de leur facilité dépend la plus ou moins grande invite au voyage. Le tracé des voies de communication peut, dans le même temps, concourir, dans une certaine mesure qui reste à préciser, à déterminer les espaces algériens plus ou moins parcourus, créant ainsi des zones d'intérêt touristique inégal.

Trois catégories de chemins modulent trois voyages : les routes carrossables, les sentiers arabes, les pistes.

Les routes permettent les voyages en dili-



Alger, une visite au Palais d'été fait partie du programme du voyage.



Les gorges de Chabet el Akra, le défilé de la mort à Kerrata.

gence et conduisent à toutes les villes principales à partir des années 1860. Tous les centres européens, toutes les fermes européennes sont reliés à des routes importantes, ce qui ne répond pas toujours à l'aspiration des voyageurs désireux de rencontrer et de connaître autre chose que l'Europe, voire la France.

Pour ceux qui sont véritablement à la recherche d'un ailleurs, il y a les sentiers arabes que l'on parcourt à dos de mulet ou d'âne. Ce moyen de locomotion facilite

l'accès aux villages arabes. Encore faut-il que le voyageur ne soit pas rhumatisant ou trop attaché à un relatif confort ! Ce voyage peu confortable, mais ô combien pittoresque, offre l'inédit, l'inconnu. Louis Veuillot qui, en convoi, rejoint Médéah « à travers champs et guérets sur le territoire ennemi Hadjoute », « en pays sauvage », découvre, explore : « La terre, couverte d'une végétation désordonnée, ne portait d'autres traces de la main de l'homme que quelques coupures de terrain pratiquées par nos sapeurs dans les expéditions précédentes et déjà recouverts de ronces et de hautes herbes. »

Les pistes, quant à elles, entraînent le voyageur au rythme des caravanes, des convois, des expéditions.

En fait, d'un « voyage confortable » à un « voyage spar-

tiate », le choix est varié et les combinaisons multiples. Ainsi que l'affirme Victor Piquet, il est incontestable que la route dans un tel pays « fait des miracles » ; faut-il encore qu'elle soit carrossable ou du moins en état. En dehors de l'effort constant que manifeste la métropole pour créer, aménager, améliorer les voies de communications, déséquilibre et disparité sont les deux constantes du réseau routier en Algérie.

Le déséquilibre procède à la fois des condi-

tions d'élaboration de l'ensemble routier, qui privilégie pour diverses raisons certaines régions, et de ses manques qui obligent les voyageurs à emprunter, non sans hésitation parfois, des sentiers et des pistes. Deux étapes marquent l'élaboration du réseau : de 1830 à 1860, c'est la mise en place; après 1860, il acquiert une structure définitive.

La mise en place du réseau remonte à la conquête. Les premières routes construites par le génie militaire ont un but essentiellement militaire : déplacement des colonnes, ravitaillement des troupes et liaisons entre les places occupées à l'intérieur et la côte, d'où leur dénomination de routes stratégiques.

Un handicap sérieux surgit très vite : le pays est vaste et tout est à faire, l'évolution des tracés suit de très près l'évolution des troupes et l'exploration, ce qui a pour résultat de laisser des régions, des massifs entiers impénétrés et de n'être pas toujours le tracé idéal ou, du moins, le plus facile.

Pour cette raison, les routes dites stratégiques sont destinées à être modifiées ou abandonnées.

Après 1860, la conquête étant terminée dans son ensemble et la mise en valeur déjà avancée, des routes nationales rem-

placent les routes stratégiques. En 1864, la loi fixe cinq routes nationales; l'ensemble routier est amélioré en 1866. Deux grandes voies relient désormais la frontière marocaine à la frontière tunisienne, l'une par l'intérieur, l'autre, non encore terminée, longeant la côte, et des voies de pénétration sont tracées. En 1880, le réseau est à peu près complet et donne la physionomie des voyages.

La structure de l'ensemble routier fait ressortir un déséquilibre entre le nord et le sud du pays et des manques. Toute la zone littorale présente un quadrillage très serré qui va en se relâchant vers le sud. La colonisation a modelé le réseau routier : au-delà du Tell, les transversales se raréfient, de larges plages sont sans voie d'accès : le Sud oranais, les Aurès et le Sud en général.

Ces « zones arabes », peu touchées par la mise en valeur européenne, sont sillonnées de sentiers et de pistes. Dans ces conditions, les circuits sont difficiles à élaborer, les voyageurs sont bien souvent



Ruines romaines  
de Timgad,  
l'arc de Trajan.

obligés de suivre la même route pour l'aller et le retour.

Pour accéder aux zones oubliées, il ne reste que les sentiers arabes à dos de mulet ou d'âne et les pistes. Outre la précarité de tels moyens de transport, ceux qui les empruntent doivent satisfaire à l'approvisionnement en vivres et en effets de campement et surtout ne compter que sur leurs propres ressources malgré les quelques villages et caravansérails qui jalonnent ces chemins. S'ils y perdent en confort et en sécurité, ils y gagnent en pittoresque et en sensations nouvelles. En 1857, Henri Duveyrier, au cours de son premier voyage, franchit le Chélif entre Boghar et Fondouk dans une caisse attachée à une corde qui traverse le fleuve et qu'on tire au moyen d'autres cordes.



Les femmes des Ouled-Nail, dont les riches parures ne manquaient pas d'étonner le voyageur.

Plus au sud, les pistes traditionnelles offrent un voyage très aléatoire, pas toujours très sûr, mais présentant un intérêt sans cesse grandissant.

Au XIX<sup>e</sup> siècle, les « touristes » s'engagent peu dans les régions désertiques. Le voyage peut s'effectuer soit en caravane, et le chameau reste la monture préférée du sportif, soit en convoi avec des animaux de bât.

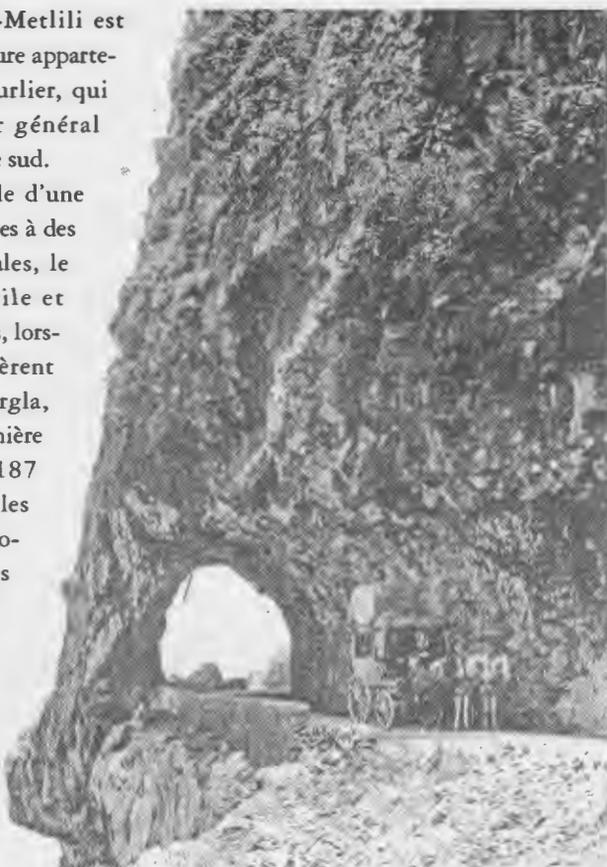
Les chemins et surtout les pistes posent un problème difficile à résoudre : l'imprécision du tracé, des itinéraires, du kilométrage. Cette difficulté, propre à l'ensemble du pays jusqu'aux années 1880, se cantonne exclusivement, par la suite, dans les régions peu pénétrées et surtout le Sud. En 1874, le guide Joanne mentionne qu'il ne peut donner les distances réelles ; celles communiquées par l'administration algérienne ne correspondent pas toujours au kilométrage réel ; les cartes du dépôt de la guerre et des colonnes expéditionnaires sont incomplètes. L'exactitude, la précision s'accroissent dans la partie nord de l'Algérie. Dans le Sud, le tracé, les distances restent plus incertains.

L'incertitude est liée à deux facteurs essentiels : la méconnaissance des lieux, d'une part, et la voie de communication qu'est la piste dans une région étendue, monotone, aux paysages faussement semblables, d'autre part. Les points de repère sont, avant les poteaux indicateurs, les ossements de chameaux ou d'hommes et les poteaux télégraphiques et téléphoniques ; autant de fils d'Ariane surprenants et inquiétants que tiennent à mentionner voyageurs et rédacteurs.

Progressivement, des tracés sont aménagés, des routes plus ou moins carrossables sont construites. Au début des années 1880, une route est ouverte de Laghouat au Mزاب. En

1884, le tronçon Ghardaïa-Metlili est emprunté par la première voiture appartenant au député d'Alger, Bourlier, qui accompagne le gouverneur général Tirman dans son voyage vers le sud. Malgré l'amélioration notable d'une partie non négligeable des pistes à des fins commerciales et coloniales, le parcours reste long, difficile et pénible; de nombreuses étapes, lorsqu'elles sont possibles, s'avèrent vitales. De Laghouat à Ouargla, soit 307 kilomètres, une première partie, jusqu'à Guerrara (187 kilomètres), fréquentée par les indigènes, ne pose pas de problèmes particuliers; après Guerrara et jusqu'à Ouargla, les 120 kilomètres restants se font en une seule étape à travers « une aridité effrayante ». De Laghouat à Ouargla par Ghardaïa, il faut cinq à six jours de marche sans eau.

Les transversales sont, dans leur presque totalité, oubliées des projets d'aménagement, ce qui restreint considérablement les possibilités de voyage. En 1881, Guy de Maupassant note au-delà de Boghari et Bou Saada : « Aucune carte précise n'existe encore de ces contrées. On n'a que de sommaires relevés topographiques faits par les rares officiers qui passent de temps en temps, les indications approximatives des sources et des puits, les notes griffonnées vivement sur le pommeau de la selle et les



Route de Bougie à Djidjelli, entrée des Grandes Falaises, un exemple des travaux d'équipement réalisés à travers le pays.

rapides dessins faits à l'œil, sans instrument d'aucune sorte. »

De l'état des routes, des sentiers et des pistes dépend le voyage, la facilité à effectuer les déplacements. Leur existence demanderait un entretien constant, ce qui n'est pas toujours le cas; de là naît la disparité du réseau routier.

Le nom de routes stratégiques, qui a prévalu jusqu'aux années 1880, a de quoi

rebuter les voyageurs par l'idée de précarité, de difficulté, qu'il développe. Les premiers guides mettent en garde les voyageurs : « La route d'Oran, en partant de Tlemcen, est carrossable; mais juste autant que peut l'être une voie ouverte par l'armée pour le passage des prolonges et de l'artillerie, où les voitures légères et suspendues courent le grand risque d'être brisées dès le premier accident de terrain, peu ou point de remblais et de déblais. »

De 1830 à 1860, les routes sont peu nombreuses, mal entretenues et peu sûres, multipliant les aléas du voyage. Après 1860, l'accroissement et l'amélioration du réseau routier permettent de meilleurs déplacements. Les routes empierrées ne posent pas de problèmes particuliers mis à part le fait que l'Algérie, pays accidenté, ne permet pas de tracé rectiligne et qu'en hiver, tient à préciser le *Guide Bleu*, « certaines routes se maintenant à des altitudes notables, où la neige tombe en abondance, on serait exposé à se trouver aux prises avec de réelles difficultés ». Les autres voies sont aussi tributaires du temps : s'il fait beau, elles sont praticables; la pluie, au contraire, les détériore complètement.

Nombreux sont les touristes qui, sortis des régions bien pourvues en voies de communication carrossables, se plaignent de l'état des routes, incomplètement ou pas du tout empierrées, devenues fondrières ou marécages sous l'action subite des eaux : « Mais quels sentiers ! », « Quels chemins ! », « Quels sentiers, Bon Dieu ! », déplore et peste Charles de Mauprix qui se rend chez

les Traras en 1888, à l'ouest de Tlemcen; près de l'oued Bekou, « quel affreux pays dès qu'on quitte l'intérieur de la rivière ! » Arba est le centre vital et le nœud de tous les sentiers et pistes, « mais quels sentiers ! à peine praticables aux mulets et, en maints endroits, coupés constamment par les ravinelements ». Que ce soit pour aller chez les Oulad Haroun, chez les Beni Ouarsous ou pour parcourir la région Trara, obligation est faite d'emprunter des chemins impossibles, escarpés, ravinés, laissés à l'abandon. De Lorral, visitant la même région en 1875, faisait le même constat : « Le chemin devient de plus en plus difficile; nos chevaux, arabes pourtant, dont le pied est si sûr, glissent sur les dalles humides du sentier, et nos regards plongent non sans appréhension dans des abîmes de cent mètres de profondeur. » Au pied de Nador, « la route devient affreuse; des ornières de 60 centimètres de profondeur la ravinent ». Antonin Héron de Villefosse (1880), en route pour Tébessa, dans le département de Constantine, haut lieu romain peu visité, s'engage dans le défilé d'Halloufa et doit effectuer quarante kilomètres « au milieu d'une plaine détrempée par les pluies, et qui, en certains endroits, est devenue un vaste marais... Il faut descendre pour pousser à la roue... »

L'oued Hamadja, rivière d'ordinaire à sec, grossie par les pluies, arrête les voyageurs qui sont réduits à passer « trois mortelles heures » à regarder l'eau couler. A Ain Chabrou, ils sont en plein marécage : « Il faut mettre pied à terre et marcher de notre

mieux au milieu des touffes de kaf qui nous déchirent les jambes. »

La plus ou moins grande facilité d'accès détermine des espaces touristiques dissemblables parcourus par un type de voyageur assez précis. Jusqu'en 1865, l'espace algérien offre deux possibilités de voyage à deux catégories de visiteurs : l'Algérie littorale, sans risque, avec dans un premier temps très peu d'accès aux villes intérieures, et l'Algérie difficile, présentant l'attrait d'un voyage aventureux et très dangereux, d'où l'obligation de suivre les convois, les expéditions.

De 1865 à 1900, l'Algérie sûre, littorale, s'élargit ; l'Algérie de pénétration aux voies rudimentaires recule mais offre toujours un séjour aléatoire. Après 1900, trois zones de parcours sont définies : l'Algérie touristique littorale, l'Algérie de pénétration plus accessible et le Sahara qui conserve l'aspect aventureux, bien que parcouru par les auto-circuits.

Dans tous les cas, jusqu'en 1930, et ce malgré les progrès incontestables réalisés dans les transports, le voyage en lui-même absorbe une grande partie du temps de séjour. Les données matérielles qui permettent le voyage, d'une part, et la proposition d'itinéraires, d'autre part, délimitent l'Algérie visitée ou à visiter et par là même dessinent en creux l'Algérie délaissée.



CAHIER ICONOGRAPHIQUE

Michèle Salinas, en exergue de l'avant-propos de son ouvrage *Voyages et Voyageurs*, avait cité quelques phrases de Maupassant. Nous avons pensé que ce petit texte faisait une excellente conclusion à cet article, comme pour nous engager à prolonger le rêve de voyage au-delà de 1900 : « Le voyage est une espèce de porte par où l'on sort de la réalité connue pour pénétrer dans une réalité inexplorée qui semble un rêve.

Une gare! Un port! Un train qui siffle et crache son premier jet de vapeur! Un grand navire passant dans les jetées, lentement, mais dont le ventre halète d'impatience et qui va fuir là-bas, à l'horizon, vers des pays

nouveaux! Qui peut voir cela sans frémir d'envie; sans sentir s'éveiller dans son âme le frissonnant désir de longs espaces? » ■

Michèle Salinas, *Voyages et voyageurs au XIX<sup>e</sup> siècle*, Editions Privat, 1989.

### Bibliographie sommaire

Peyssonel, *Voyages dans les Régences d'Alger et de Tunis, Relation d'un voyage sur les côtes de Barbarie 1724-1725*, publié par Dureau de la Malle, Paris 1838.

Abbé Poirer, *Voyage en Barbarie ou Lettres écrites de l'Ancienne Numidie pendant les années 1785 et 1786*, Paris 1789.

Carbonne, *Histoire de l'Afrique et de l'Espagne sous la domination des Arabes*, 1765.

Abbé Raynal, *Histoire philosophique et politique* 1828.

J. T. Merle, *Anecdotes historiques et politiques pour servir à l'histoire de la conquête d'Alger en 1830*, Paris 1831.

Guides Joanne, Louis Piesse : *Itinéraire historique et descriptif de l'Algérie comprenant le Tell et le Sahara*, Hachette, Paris 1862.

Victor Piquet : *L'Algérie française, un siècle de colonisation 1830-1930*, Armand Colin, Paris 1930.

Emile Ficheur : *Itinéraire de la Grande Kabylie*, A. Jourdan, Alger 1886, Club alpin français.

Paul Lallemand, *Excursions sur le réseau de l'Est algérien*, Jourdan, Alger 1889.

Charles Desprez, *L'Hiver à Alger : le logement, le climat, la ville*, Imprimerie de Caro, Meaux 1861.

Louis Veuillot, *Les Français en Algérie, souvenir d'un voyage fait en 1841*, Alfred Mame et fils, Tours 1880.

Théophile Gautier, *Loin de Paris*, Michel Lévy frères, Paris 1865.

Edmond et Jules de Goncourt, Pages retrouvées, G. Charpentier, Paris 1886.

Eugène Fromentin : *Une année dans le Sabel*, Michel Lévy frères, Paris 1859. *Un été dans le Sahara*, Michel Lévy frères, Paris 1858.

Gustave Flaubert, *Œuvres complètes*, tome II, p. 291-347, Ed. Conard.

Guy de Maupassant, *Au Soleil*, V. Havard, Paris 1888.

Henri Richardot, *Sept Semaines en Algérie et en Tunisie, avec l'itinéraire et les dépenses de voyage*, Combet, Paris 1905.

Général du Barail, *Mes souvenirs 1830-1851*, Plon Nourrit, Paris 1898.

Gabriel Esquer, *Correspondance du maréchal Clauzel, gouverneur général des possessions dans le Nord de l'Afrique (1834-1835)*, Larose, Paris 1848.

Carette, *Exploration scientifique de l'Algérie 1840-1842*, publiée par ordre du gouvernement, Imprimerie royale, Paris 1844-1867 (39 vol.).

Henri Duveyrier, *Journal d'un voyage dans la province d'Alger, février, mars, avril 1857*, Augustin Challamel, Paris 1900.

Achille Filias : *Etat actuel de l'Algérie, géographie physique et politique*, Tisier, Alger 1862. *Géographie de l'Algérie*, Hachette, Paris 1888.

Paul Leroy-Beaulieu, *Algérie et Tunisie*, Guillaumin et Cie, Paris 1887.

Pellissier de Reynaud, *Annales algériennes*, Anselin, Paris 1836-1839 (3 volumes); édition enrichie, Dumaire, Paris 1854 (3 volumes).

Jules Daumas, *Mœurs et coutumes de l'Algérie, Tell, Kabylie, Sahara*, Librairie Hachette, Paris 1853.

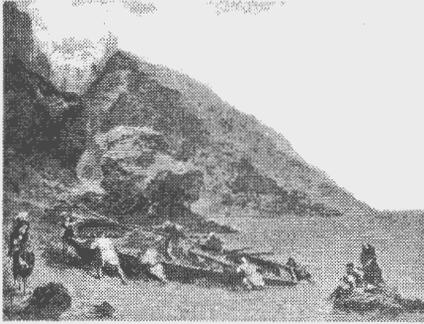
Louis Adrien Berbrugger, *L'Algérie historique, pittoresque et monumentale*, J. Delahaye, Paris 1843 (3 volumes).

Emile Masqueray, *Souvenirs et visions d'Afrique*, A. Jourdan, Alger 1914.

Gabriel Esquer, *Iconographie de l'Algérie du XVI<sup>e</sup> siècle jusqu'à 1871*.

## Tanger, premier contact avec l'Afrique

Eugène Delacroix



Tanger vue de la mer en 1858.

On connaissait surtout le récit du voyage de 1832 de Delacroix en Afrique du Nord par des lettres à ses amis et des carnets qu'il emporta sur place où, au jour le jour, le texte se mêle étroitement à l'image. C'est pourquoi la publication d'un ouvrage, *Souvenirs d'un voyage dans le Maroc*<sup>1</sup>, réunissant deux manuscrits inédits de Delacroix est d'un intérêt capital. Il s'agit d'une édition critique où tous les ajouts, toutes les coupures, ratures et repentirs divers sont

répertoriés et étudiés à la fin du texte. On peut ainsi comprendre le travail de l'écrivain, sa difficulté à traduire par la plume ce que son dessin exprimait si aisément. Cette édition critique est due, pour l'introduction, à Barthélémy Jobert, maître de conférences à l'université Paris IV - Sorbonne, et pour la transcription, notes et variantes, à Laure Beaumont-Maillet, conservateur général, chargée du département des Estampes et de la Photographie à la Bibliothèque Nationale de France, et Sophie Join-Lambert, conservateur au musée des Beaux-Arts de Tours. Le court extrait que nous donnons ici, avec l'aimable autorisation de la Bibliothèque Nationale et des auteurs, nous intéresse particulièrement car il illustre bien le choc ressenti par les premiers voyageurs en Afrique, découvrant, si près d'eux géographiquement, des peuples, une civilisation qu'ils sentent confusément très éloignée de la leur. Dans cet extrait, nous avons respecté, comme l'a fait l'éditeur, l'orthographe de Delacroix, parfois surprenante mais qui n'enlève rien au style vivant, rapide de ces notes sur Tanger.

---

1. *Souvenirs d'un voyage dans le Maroc*, par Eugène Delacroix. Collection Arts et Artistes. Gallimard. Edition de Laure Beaumont-Maillet, Barthélémy Jobert et Sophie Join-Lambert.



BIBLIOTHÈQUE NATIONALE, DÉPARTEMENT DES ESTAMPES

*Juive d'Alger, gravure d'Eugène Delacroix.*

La terre d'Afrique dans presque toute la longueur du canal paraît comme zébrée par des divisions tracées par des cactus et des aloès et qui semblent des haies naturelles autour des champs où il ne manque que des propriétaires et des laboureurs. Quoique le temps fût beau depuis quelques jours le vent n'était que médiocrement favorable de sorte que nous avançons très lentement et que nous mîmes un jour et une nuit à faire le trajet du détroit. Enfin avec les premières lueurs du jour le 24 janvier nous aperçûmes Tanger et la vue des monts qui le dominant dans le lointain. Après tous les sondages et tâtonnements pour mouiller convenablement le

navire, aux premiers rayons du soleil nous jouissions de l'admirable aspect d'une ville moresque. A la vérité c'était encore comme à travers le brouillard grisâtre et d'une manière confuse, mais le vent pendant la nuit était devenu favorable et les voiles doucement enflées par le souffle du matin nous portèrent bientôt rapidement vers la rade. On jetta la sonde à plusieurs reprises. Cette rade est vaste et semble convenablement abritée. Elle n'est pas cependant sans danger suivant les marins. Elle offre presque partout de mauvais fonds pour l'ancre, et nous y allions avec les précautions convenables.

Le soleil levant nous montra enfin le terme de notre traversée.

Nous vîmes Tanger et sa casba placée comme en vedette au-dessus du port. De longues courtines crénelées en descendent jusqu'à la ville qui est resserrée dans une petite vallée qui s'étend et se relève un peu en partant du bord de la mer.

L'aspect d'une ville mauresque a quelque chose de charmant. Elle n'est pas comme autant de menaces vers le ciel hérissée comme les nôtres d'affreux toits pointus et les murs n'en sont point criblés de fenêtres et de lucarnes qui à une certaine distance

n'offrent à l'œil que de la confusion. Arrivez par mer devant Brest, Fécamp, Le Havre ou tout autre port d'Europe, vous apercevez confusément un tas de maisons grisâtres dans lesquels l'œil ne distingue aucune forme. Les villes mauresques au contraire sont entourées de hautes murailles qui en dessinent l'assiette et n'offre point à l'œil ces faubourgs et ces constructions misérables attenantes à la ville même qui empêche d'en saisir l'ensemble et de voir jusqu'où elle s'étend.

Le jour de notre arrivée était un dimanche. Ce jour-là les consuls des différentes nations arborent leur pavillon dont les couleurs flottantes tranchent vivement sur la blancheur des maisons. On voit aussi s'agiter sur les tours des mosquées de petits drapeaux qu'on élève aux différentes heures de la prière. Je n'avais encore jamais rien vu de semblable et ce spectacle m'enchantait. Je pénétrais en idée au milieu de ces édifices. Nous nous passions des lorgnettes pour tâcher de les distinguer les uns des autres et pour apercevoir les habitans et le mouvement du port. Nous fîmes le salut d'usage auquel la ville répondit en hissant un pavillon rouge qui est le pavillon marocain. La manière dont le salut nous fut rendu obtint l'approbation des marins, fort pointilleux de l'étiquette, qui ne s'attendaient pas à tant de régularité. Seulement, bien que les intervalles entre chaque coup fussent fort bien observés, on les voyait partir de trois ou quatre batteries différentes.

Nous vîmes bientôt sortir du port un grand canot qui nous amenait notre consul. L'équipage du canot se composait de Maures dont nous vîmes pour la première fois les figures. Les matelots sourirent à la vue de cet équipage bariolé qui se composait d'hommes de tout âge et de toute couleur. Quelques-uns portaient le costume des marins, c'est le même dans tous les états barbaresques. C'est celui des Maures d'Alger, c'est-à-dire la veste brodée et le gros caleçon fixé par une ceinture. D'autres étaient couverts de la *gelabia*, sorte de vêtement à l'usage du peuple et très commun dans le Maroc seulement. C'est une grande soutane ou plutôt une espèce de sac à capuchon et à manches ordinairement râppé et tout d'une pièce qui habille un homme de pied en cap et lui donne assez l'air d'un moine. Ce vêtement d'une étoffe grossière est une espèce de guérite dans laquelle le Maure peut braver toutes les intempéries des saisons. Quand il n'a pas besoin d'agir, il retire ses mains sous cette souquenille grossière et s'abrite dans son enveloppe comme une tortue sous son écaille.

Le consul étant monté à bord fut reçu par nous et le commandant de la corvette. Les sauvages, ces figures étranges qui l'avaient amené, furent en un clin d'œil sur le pont, en grim pant comme des chats le long des flancs du bâtiment et sans le secours des échelles. Cette irruption subite et leur air turbulent et curieux formait le contraste le plus parfait avec le calme et la tenue militaire de nos matelots qui se

laissaient examiner avec beaucoup de tranquillité par ces hôtes couleur de suie. Il n'est pas de voyageur qui ne se livre à l'avance à la stérile occupation de deviner dans son imagination la physionomie des hommes et des choses qu'il va chercher. Pendant les longues heures de calme et d'ennui que la mer nous avait faites, j'avais lu une relation déjà ancienne sur le Maroc et je bâtissais là-dessus un monde très arrêté et très précis que la vue de la première rue de Tanger devait faire évanouir complètement. Nous avions la bonne fortune, pour des voyageurs, d'arriver sans transition chez un peuple tout nouveau pour nous et sur lequel les renseignements manquaient presque entièrement. Dans les voyages par terre, chaque objet nouveau que l'on découvre prépare l'esprit à ceux qu'il ne voit pas encore et rend moins brusque le changement des mœurs et des costumes.

Le lendemain vint enfin et le 25 janvier, par le plus beau soleil du monde, nous abordâmes la marine de Tanger. Il fallut que nos matelots nous prissent dans leurs bras avec de l'eau jusqu'au-dessus des genoux pour nous mettre à terre. On croira difficilement que le port d'une des villes remarquables de cet empire n'a pas même un débarcadère qui permette de descendre à pied sec. Le port de Tanger n'est qu'une plage entourée de bâtiments et sans doute que pas une voix ne s'est élevée depuis des siècles contre cet inconvénient bizarre.

Nous n'y primes pas beaucoup garde nous-mêmes tant notre curiosité était excitée par l'appareil militaire que le pacha avait déployé en notre faveur. Il nous attendait lui-même dans un petit bâtiment ouvert qui était à cinquante pas du rivage et avait près de lui deux ou trois dignitaires ou officiers. Rien ne nous avait préparé à la majestueuse simplicité de cette réception. Au lieu de l'oripeau et du luxe si l'on veut dont notre imagination paraît à l'avance une cohue de pachas, de spahis, de bimbareri en costume de parade ou de théâtre, nous voyons devant nous trois ou quatre beaux vieillards à barbe blanche, couverts de la toge comme des sénateurs de Rome, sans armes ni ornements quelconques.

Les soldats qui fesaient la haie avaient presque le même costume, sauf qu'ils étaient un peu moins cachés dans leurs draperies. Le blanc domine dans tous ces costumes et relève à merveille les figures noires ou brunes cuivrées.

Ordinairement un caftan de drap d'une couleur vive comme écarlatte, jaune soufre, bleu tendre descend un peu au-dessous du genou et il est recouvert par un caftan de même forme en percale blanche ou en bazin qui ne laisse apercevoir celui de dessous que par quelques ouvertures un peu vers le bas à cause de l'irrégularité des plis qui se drapent à partir de la ceinture et aux manches, qui sont larges et se retroussent au moindre mouvement, laissant le bras libre et entièrement nu.

Sur cette espèce de pardessus éclatant de blancheur et qui laisse deviner seulement

le vêtement de dessous, ils portent des cordons de soie de couleurs gaies, qui passent en sautoir sur la poitrine et soutiennent ou le sabre, ou un poignard suspendu au côté, ou une espèce de sac ou sabredache en cuir très bien travaillé. Une ceinture très étroite en cuir et en velours très bien travaillé, rouge, jaune ou vert clair, serre la taille avec une élégance toute militaire. Quelquefois à cette ceinture sont suspendus d'autres cordons qui soutiennent en s'entortillant une poire à poudre en forme de corne qui est un meuble très incommode mais d'effet très gracieux.



MUSÉE DES ARTS DÉCORATIFS

La *gelabia* que Delacroix qualifie de soutane, de sorte de guérite.

Les jambes sont nues et les pieds chaussés de pantoufles d'une forme antique et uniformément jaunes qui remontent jusqu'au coup de pied à la manière de la chausse des Anciens. Le turban est toujours blanc et se roule en laissant le front très découvert sur une calotte élevée et pointue rouge sang de bœuf qui est la coiffure des soldats.

Sur tout cela se drape le burnous dont les bords rejetés par derrière dégagent les bras et descendent sur l'épaule en fesant les plis en tuyaux que nous admirons dans les statues et qui me paraissent auparavant des inventions de sculpteur. Le burnous n'est pas d'une étoffe molle et n'écrase pas la tête comme à Alger, où l'on a l'habitude de le serrer à la tête par un ignoble cordon noir qui le retient au turban et en dénature la forme. Il est comme empesé et forme sur la tête une pointe presque toujours élevée qui ajoute à la taille et donne à l'entournure quelque chose de fort imposant.

Cette description qui paraîtra peut-être un peu longue est absolument nécessaire pour faire comprendre l'espèce de bonheur enthousiaste que j'éprouvai à la vue d'un spectacle si peu attendu. ■

## Bougie et l'archiduc d'Autriche

Jacques Augarde



Louis Salvator de Habsbourg Lorraine, archiduc d'Autriche, a relâché à plusieurs occasions dans la rade de Bougie, appréciant le charme de la ville et de son environnement.

Son mouillage de 1897 se prolongea en raison d'avaries dues à la collision de son yacht avec un petit bateau de la société Francheschi-Achaque-Schiaffino et Compagnie. Il profita de ce séjour pour parcourir l'agglomération et ses abords immédiats, son carton à dessin à la main. Les gravures réalisées, à partir des dessins exécutés sur place, illustrent son ouvrage au titre flatteur *Bougie, la perle de l'Afrique du Nord*. Edité à Prague en 1899 et traduit, cent ans plus tard, par notre compatriote Viviane Jambert (éditions de L'Harmattan), c'est un livre qui montre une admiration profonde pour le site et une sympathie réelle pour les habitants. Jacques Augarde en a écrit la préface et nous a autorisés à en publier ici un extrait.

Le Prince impérial avait une forte et singulière personnalité. Il était le troisième et avant-dernier fils du grand duc de Toscane Léopold II de Habsbourg Lorraine et de Marie-Antoinette de Bourbon des Deux-Siciles.

Louis Salvator était né au palais Pitti, à Florence, le 4 août 1847, un an avant l'agitation européenne, dont le « réveil des nationalités » constituait l'essentiel.

La famille grand-ducale, après avoir fui, reprit le contrôle de l'Etat, pour en être finalement déposée en 1859.

Les Habsbourg Lorraine avaient régné cent vingt-deux ans sur la Toscane : soit de 1737 à 1859. Léopold II, après avoir abdiqué, pour la forme, en faveur de son fils Ferdinand, concourant ainsi à la marche irréversible vers l'unité italienne, retourna dans l'Empire et s'y établit, tout en faisant de fréquents séjours à Rome. Le jeune Louis Salvator était âgé de douze ans, au moment où il abandonna définitivement les rives de l'Arno. Il résida successivement à Munich, à Schlackenwerth, à Brandys et à Venise.

Une atesse de la Maison d'Autriche devait obligatoirement servir dans l'armée. Il reçut sa formation militaire à l'Académie militaire de Saint-Etienne, en Hongrie, d'où il sortit avec le grade d'officier au 58<sup>e</sup> régiment d'infanterie, puis à l'Académie navale, où il obtint un brevet de capitaine. Il reprit des études supérieures au Thérésianum de Vienne et à l'université de Prague, où il s'adonnait à plusieurs disciplines : droit, philosophie, sciences naturelles.

A vingt-deux ans, François-Joseph le nommait gouverneur de la Bohême. Obtenant assez rapidement d'être déchargé de cette responsabilité, il se retira dans sa villa de Zendis, à Muggia, aux environs de Trieste, réalisant bientôt son rêve : devenir explorateur.

Dès son adolescence, il s'était fait remarquer par une intelligence déliée, un esprit curieux, avisé, et la pratique de quatorze langues – ce qui lui avait valu le titre d'« archiduc érudit ». Pour la première fois, pendant l'été 1867, il visita les îles d'Ibiza, Minorque et Majorque, qui exercèrent sur lui une impérative séduction. Il allait, dès lors, parcourir le monde avec son yacht, la *Nixe*, construit en 1872, mesurant 51 mètres et jaugeant 135 tonneaux. Après son naufrage, en 1893, au cap Caxine, dû à une erreur de pilotage de son capitaine Rafaël Vich, il remplaça son premier bateau par la *Nixe II*, presque aussi important, mesurant 49 mètres et jaugeant 181 tonneaux. En 1870, au décès de son père, il recevait en héritage le château de Brandys, qui avait été à la fin du XVI<sup>e</sup> siècle et au début du XVII<sup>e</sup> la résidence de l'empereur d'Allemagne Rodolphe II de Habsbourg.

Les revenus du domaine lui permirent de se consacrer sans restriction à ses activités culturelles.

Quoique ayant déserté la Cour, il n'en continua pas moins d'avoir des relations avec elle. Le protocole des Habsbourg était très astreignant. A Florence, dès cinq heures du matin, de même que pour les dignitaires, les enfants étaient appelés à saluer leurs parents et à baiser la main du Grand Duc ; à cette obligation matinale s'en ajoutaient d'autres, fastidieuses pour des enfants, si bien qu'en 1855, Louis Salvator âgé de huit ans et sa sœur Maria Louisa Annunciacion, son aînée d'un peu plus d'un an, fuirent le palais pour se réfugier chez des paysans des environs.

Leur mère Marie-Antoinette adoptait volontiers le style de vie de celle que la légende a surnommée « Sissi », s'écartant des fonctions officielles, au point d'être qualifiée d'« impératrice errante ». Cette dernière, d'ailleurs, appréciait son neveu. Elle lui rendit visite aux Baléares à deux reprises.

Le fils de Léopold avait dédié tous ses ouvrages aux membres de la famille et il ne manquait jamais, lors de ses passages dans la capitale, de demander audience à François-Joseph. Pas une fois, il ne fit défaut à la fête donnée le 18 août par l'empereur aux siens, à l'occasion de son anniversaire. Il n'entreprenait pas un déplacement sans recevoir, au préalable, son accord.

Majorque était devenu sa résidence principale. Il s'y était installé afin de poursuivre ses recherches, en vue de publier un ouvrage sur les Baléares qui, encore de nos jours, fait référence.

Ses propriétés de Son Marroig et de Miramar furent dues à son désir d'implantation dans l'île la plus importante de l'archipel.

Le lieu est splendide et, à la suite de son voyage de 1838 avec Frédéric Chopin, George Sand en donne une description enthousiaste dans *Un hiver à Majorque*.

Louis Salvator avait l'amour de la nature et s'intéressa, entre autres, aux aspects souterrains, très importants dans l'île. Ses grottes sont remarquables et, en 1896, il invita le célèbre spéléologue français Edouard-Alfred Martel à venir les explorer et à en établir le relevé général. Une des plus connues, dans l'enceinte de laquelle se trouve le lac Martel, un des plus vastes du monde, s'ouvre à Manacor.

Installé définitivement dès 1872, il y demeura jusqu'à la veille de la guerre, en 1913. Ses propriétés couvraient 3 500 hectares et étaient groupées autour de Miramar, sur les communes de Valdemossa et Deia. Une autre se trouvait à Saint-Elm. Il y dépensait des sommes substantielles, en achetant des terres jouxtant sa propriété, pour éviter l'abattage des arbres, qu'il avait horreur de voir tomber sous la hache des bûcherons. Les paysages lui paraissaient incomparables, et il fit beaucoup pour la promotion des Baléares. Presque partout la côte escarpée descend vers des eaux diaphanes. Sur les pentes en terrasses s'élèvent des oliviers centenaires et des pins maritimes. Ce décor est dominé par la Sierra Tramuntana, coiffée d'un ciel toujours lumineux.

Les jardins de ses demeures étaient l'objet de ses soins attentifs. Dans celui de Son Marroig, romantique à souhait, Louis Salvator avait fait construire un petit temple en marbre de Carrare.

Des belvédères situés à environ 300 mètres, on pouvait découvrir d'éblouissants couchers de soleil, qu'il aimait faire admirer à ses visiteurs. De là, on pouvait rejoindre la plage de la Foradada, où le prince amarrait souvent son yacht.

Généreux et sociable, désireux de faire connaître son pays, il avait, dans une maison nommée *Cado Mado Pilla*, aujourd'hui disparue, autorisé toute personne qui le désirait à séjourner trois jours, à titre gracieux. L'invité avait à sa disposition le gîte, la lumière, l'huile, les olives et les fruits. Paul Morand a bénéficié de cette hospitalité et il le raconte dans *Méditerranée, mer des surprises* : « *L'hospederia* est une cabane avec un lit, on y accède par les branches d'un figuier, on se nourrit de figues, et on a la plus belle vue à pic sur la mer de

cobalt de tout le littoral. » Séduit, lui aussi, par cette région située au nord de Palma, il la désignait sous le vocable de « Tyrol méditerranéen ».

Louis Salvator avait circulé un peu partout en Europe. Ses croisières lui permirent de longs voyages, dont un autour du monde. Une halte en Tasmanie, au sud de l'Australie, avait été signalée par plusieurs chroniqueurs. On le trouvait dans les ports de la Méditerranée orientale, et dans toutes les îles. Parmi elles et parmi les côtes, rien ne lui était étranger.

Il alla aussi à Constantinople, en Terre sainte, en Egypte, à Chypre. Il visita les Grandes Expositions de Vienne, Bruxelles, Milan et Philadelphie et... relâcha en Californie.

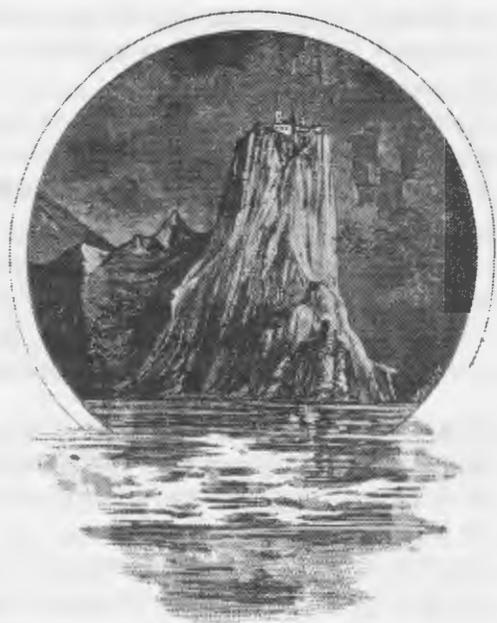
En 1881, il est fait citoyen d'honneur des Baléares et, quatre ans plus tard, nommé membre honoraire de l'Académie des sciences de Vienne.

L'Archiduc n'était pas un voyageur dilettante comme on en connut beaucoup au XIX<sup>e</sup> siècle : il se déplaçait pour connaître, pour découvrir, en véritable scientifique, et aucun domaine ne lui échappait. Il se passionnait pour la géographie, la géologie, la biologie, la zoologie, la botanique, l'ethnographie, l'anthropologie, l'archéologie, comme pour le folklore et d'autres aspects des lieux qu'il a visités ou dans lesquels il a vécu.

Il identifia, à Majorque, un insecte ainsi qu'une fleur, nommée depuis *sexifraga ludovici salvadoris*, et un arbuste, le lamudol bord, aussi dénommé *rhamnus ludovici salvatoris*.

Ses terres étaient cultivées avec beaucoup d'attention et de ses vignes il tirait du moscatello et du malvasia, primés dans les Expositions universelles de Paris, Madrid et Barcelone.

Sa vie était pourtant, sur plusieurs points, assez mystérieuse. L'homme était grand, vigoureux, blond aux yeux bleus. Sa tenue vestimentaire, peu appréciée chez les Habsbourg, n'empêchait pas la famille d'admirer « l'oncle Baléares » et de reconnaître la valeur de ses études. Assez original, il a inspiré des romanciers. Jules Verne, rencontré à Venise, demeura son ami et, dans *Clovis Darventor*, on reconnaît son personnage. En 1997, l'écrivain italien Elio Russo, dans son livre *Ginestre du Punta Lazzaro*, raconte un épisode de la vie du Prince, dans l'île de Stromboli.



Le cap Carbon vu de l'est,  
dessin et gravure exécutés par l'Archiduc.

A Majorque, Louis Salvator avait fait la connaissance d'une douce et belle paysanne de Valdemossa, Catarina Homar, dont le charme le captiva. Dévouée et complaisante, celle-ci l'accompagna dans plusieurs voyages.

Lorsqu'elle mourut en avril 1905, il lui consacra un livre, édité à Palma de Majorque, et fit ériger, en son honneur, un monument à Miramar.

Sur un mur de la chapelle de l'Estaca, il fit placer un ex-voto portant cette inscription :

*A l'inoubliable mémoire  
de Catarina Homar  
Qui, pendant tant d'années, fut l'âme de cette maison.  
Louis Salvator a apposé cette plaque  
Demandant à ceux qui viennent ici de prier pour elle.*

On lui prêta de nombreuses aventures, et il aurait eu plusieurs enfants non reconnus, mais qui eurent après sa mort une part non négligeable de son important patrimoine. Le principal de ses biens revint, selon ses vœux, aux enfants d'Antonio Vivès Colom, qui étaient en fait les siens.

Son œuvre est considérable : soixante-quinze volumes formant cinquante-deux ouvrages, dont un certain nombre a été réédité de son vivant. Le premier, rédigé en français et dédié à sa mère, avait pour titre *Excursion artistique dans la Vénétie et le littoral*. Heinrich Mercy, de Prague, l'avait composé – comme il le fit plus tard pour l'essentiel de sa production littéraire.

On lui doit des poèmes en frioulan, des fables en majorquin, des guides en différentes langues ou des reproductions de costumes traditionnels de Dalmatie. Il s'est attaché à dépeindre les endroits visités avec une prédilection pour les îles et côtes de la Méditerranée. C'est ainsi qu'il écrivit, en français, et qu'il publia à Paris *Bizerte, son passé, son présent, son avenir*. Dans l'ensemble de ses livres apparaît son goût du savoir, son désir de la recherche et la faveur de l'exotisme, le tout dominé par une sensibilité poétique à la fois délicate et subtile.

Il fréquentait des gens modestes – marins, pêcheurs, manutentionnaires, artisans, paysans, ouvriers –, s'intéressant à leurs problèmes, s'efforçant de les aider à les résoudre. Il résultait de cette attitude une réelle popularité, et son souvenir est conservé encore aujourd'hui dans les Baléares avec reconnaissance et ferveur.

Retiré en 1913 sur ses terres de Bohème, Louis Salvator y décédait deux ans plus tard, le 12 octobre 1915, peu de temps avant la disparition de François-Joseph à Schönbrunn, le 21 novembre 1916. Il souffrait d'éléphantiasis et d'ulcères des jambes. Atteint de gangrène, il disparaissait au moment où commençait l'effondrement de la dynastie qui avait régné sept siècles en Europe danubienne. Embaumé, il fut transféré en 1918 à Vienne, dans la crypte des Capucins, la nécropole des Habsbourg. ■

## *Souvenir d'un archiduc*

*L'œuvre de l'Archiduc a peu été analysée, sauf par des rédacteurs locaux. Toutefois, le personnage ayant pris, de nos jours, une appréciable dimension, des recherches ont été effectuées, permettant de mieux faire connaître l'homme de culture qu'il fut. Parmi les essais les plus exhaustifs, on peut citer celui de Juan March Cencillo, publié par José J. de Olaneta, Editor, de Palma de Majorque, en 1983, réédité en 1991, 1995, et pour la quatrième fois en 1998.*

*Une société fondée voici quelques années dans la cité reconquise au XIII<sup>e</sup> siècle par Jacques I<sup>er</sup> d'Aragon, sous le nom d'Association des amis de l'Archiduc, présidée en ce moment par Joan Estrany Obrador, organise des manifestations pour préserver Louis Salvator de l'oubli, au moins dans un pays qu'il avait aimé et le cas échéant défendu.*

*Son souvenir s'accroît dans les îles et sur les rivages si souvent parcourus. En 1997, du 9 au 17 mai, un colloque a été réuni à Lipari, dans la principale île de l'archipel éolien, situé au nord de la Sicile, comprenant en outre Vulcano, Salina, Alicudi, Filicudi, Panarea et Stromboli, dont le volcan toujours en activité domine les deux bourgades de San Bartolomeo et San Vincenzo, descendant de manière attrayante de la montagne vers la mer Tyrrhénienne aux eaux limpides.*

*Cette manifestation était centrée sur l'explorateur, dont on fêtait le cent cinquantième anniversaire, de même que le centième de l'impression à Prague, en huit tomes, d'une étude vouée à une plus sûre information sur l'archipel. Un volume était consacré à chacune des sept îles, et un à l'ensemble insulaire.*

*Pendant ces journées, des développements eurent lieu sur les thèmes suivants : « Les îles éoliennes cent ans après le témoignage de Louis Salvator d'Autriche, la Méditerranée et les îles éoliennes au XIX<sup>e</sup> siècle » et « Les îles éoliennes, des descriptions des voyageurs cultivés au tourisme de masse ». L'examen de ces questions sur le plan scientifique fut suivi de tables rondes animées, et accompagné d'une exposition – l'ensemble des manifestations étant résumé dans un ouvrage de vulgarisation très instructif et pédagogique titré Biographie, bibliographie et documentaire.*

*Se sont ainsi retrouvés des savants, des universitaires, des chercheurs venant des Baléares, de Barcelone, de Messine et de Naples, de Florence, de Sienne, de Pise et de Trieste. Le sujet est loin d'être épuisé, tant ce prince insatiable se révèle, par ses nombreuses publications, apte à enrichir notre pensée.*

*Dans son intervention au colloque de Lipari, S.A.I.R. Radbot de Habsbourg Lorraine, archiduc d'Autriche, confirmait le rôle joué par son grand-oncle dans l'approche des problèmes posés aux hommes établis au bord de cette mer, jadis appelée par les Latins « Mare Nostrum ».*

*Lors de l'assemblée générale de l'association Mémoire d'Afrique du Nord, l'archiduc Radbot de Habsbourg a fait un pittoresque portrait de son grand-oncle et, à l'occasion de la parution du livre sur Bougie, a rappelé l'intérêt de Louis Salvator pour cette ville et pour l'Afrique du Nord.*

## Les hôtels Transat, une architecture variée

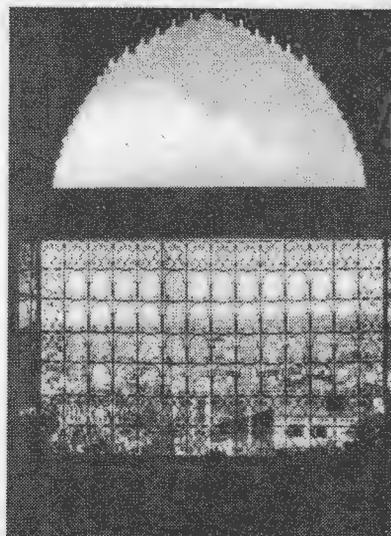


Dans l'article de Michèle Salinas, nous avons pu apprécier l'intrépidité des voyageurs-pionniers. Peu sensibles, semble-t-il, au confort, ils privilégiaient la découverte, le voyage sportif. Par la suite, à partir des années 20, une certaine catégorie de voyageurs découvrent l'Algérie mais réclament le confort qu'ils connaissent dans leurs villes, que ce soit la France ou l'étranger. La Société de Voyages et des Hôtels nord-africains, organisation touristique de la Compagnie Générale Transatlantique, a fort bien compris ces nouveaux voyageurs. Les hôtels de cette chaîne touristique ont été conçus, en effet, non seulement pour répondre à une demande de confort mais, fort intelligemment, ils ont été réalisés dans un souci esthétique respectant le site et le style local. C'est à ce titre que nous vous présentons, dans ces pages de notre Jardin des Arts, quelques exemples particulièrement réussis de cette nouvelle conception hôtelière. Ces pages sont dues à une plaquette publiée par la Société des Voyages et Hôtels nord-africains et présentée par Georges Rozet.

## Au Maroc



Le Mamounia, luxueux «Transat» de Marrakech (ci-contre et à droite).

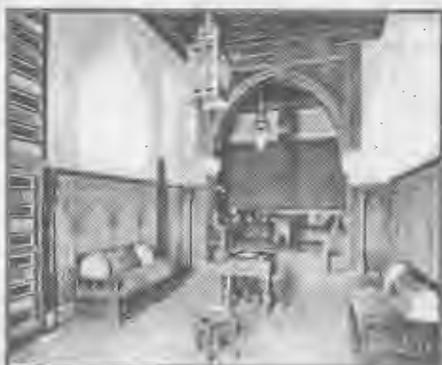
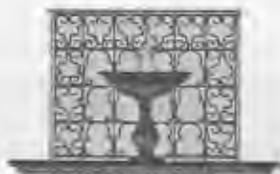


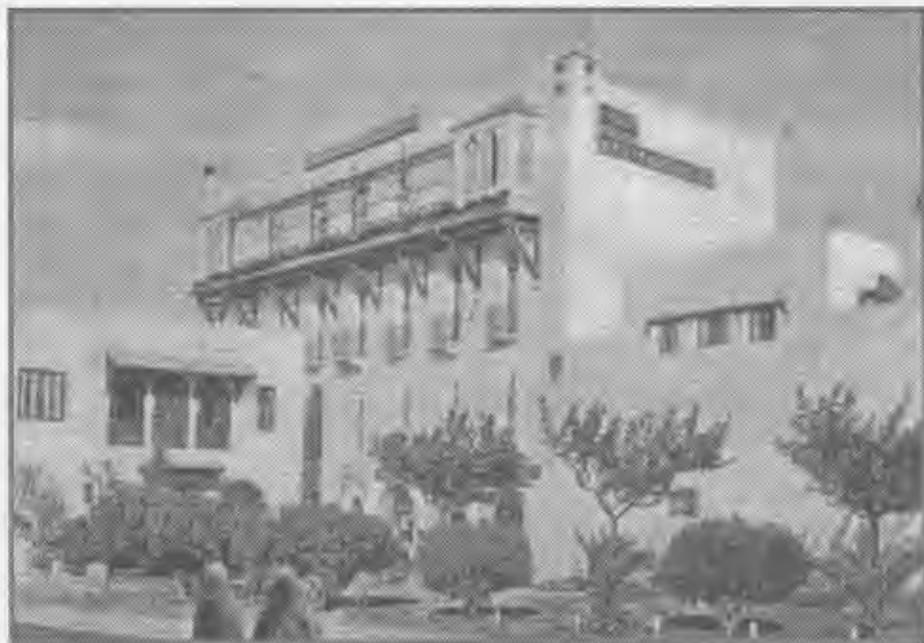
Le fer forgé joue un rôle important dans la décoration du palais Jamaï de Fès.





Ancienne demeure  
d'un pacha,  
le palais Jamaï de Fès  
est une superbe  
réussite architecturale.





**Rabat, l'hôtel  
Les Oudaïas  
et son magnifique  
jardin intérieur  
(ci-dessus et ci-contre).**



**A droite, l'hôtel  
Transatlantique  
de Casablanca,  
une architecture  
sobre dans l'esprit  
des réalisations  
de l'époque.**



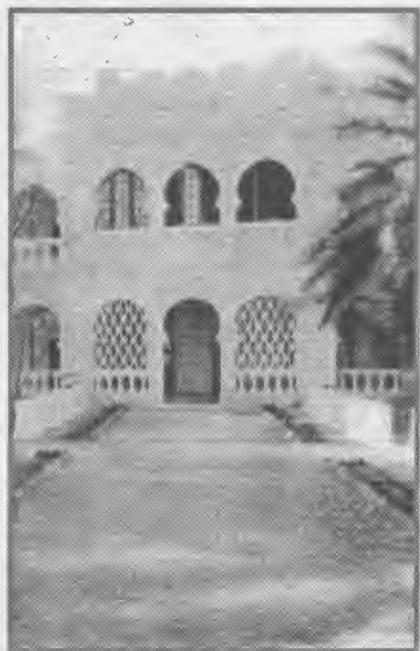
## En Algérie

Sur les hauteurs verdoyantes d'Alger-Mustapha, l'Algeria, qui sera par la suite transformé en appartements.





Au cœur du M'Zab, l'hôtel de Ghardaia fut conçu dans le style austère du pays (ci-dessus).  
Décoration nettement plus saharienne pour celui d'El Golea (à droite).





Architecture typiquement soudanaise pour le Transat de Timimoun, à proximité de la célèbre oasis (ci-dessus).



A gauche, la terrasse de l'hôtel de Beni-Abbès. Ci-dessous, le « camping » de Ksabi.



Gîte original  
dans l'ancien fort  
de Taghit, dont  
on a conservé  
l'enceinte fortifiée.



L'hôtel de Beni-Ounif de Figuig,  
première étape saharienne  
de la Boucle du Grand Erg.



A El Oued, étape des «six roues»  
qui franchissent les dunes  
du Souf, l'hôtel s'harmonise  
à la curieuse architecture  
de la «ville aux mille coupoles»  
(ci-dessous).





L'hôtel de Constantine, est plus classique mais s'intègre bien au paysage (ci-dessus).



Hôtel troglodyte de Rhoufi, l'une des trois haltes jalonnant la traversée des canyons de l'Aurès. Le bâtiment se fond remarquablement dans le paysage.



## En Tunisie

L'hôtel de Tozeur est une sorte de grande villa saharienne. Le voyageur apprécie le repos que lui offre la galerie qui prolonge l'hôtel.





A Aïn Draham, une pittoresque  
étape forestière aux Chênes  
(ci-dessus). L'architecture sait  
se faire montagnarde.



Une architecture sage,  
assez peu typique  
pour l'hôtel Transatlantique  
de Tunis.



## Repères bibliographiques

Janine de la Hogue

### Les Corsaires barbaresques. Fin d'une épopée 1800-1820, par Daniel Panzac.

Coll. Méditerranée, CNRS Editions, 160 F.

C'est au XVI<sup>e</sup> siècle que la mer a commencé à jouer un rôle important en Afrique du Nord. C'est l'époque où arrivent les Ottomans. Et les ports d'Alger, Tunis et Tripoli deviennent les capitales des nouvelles Régences ottomanes. «C'est enfin par la guerre sur mer, rapidement transformée en guerre de course, que s'est affirmée la puissance de ce que les Européens ont appelé, par la suite, les Régences barbaresques... Du début du XVI<sup>e</sup> siècle aux premières décennies du XIX<sup>e</sup> siècle, les corsaires barbaresques ont alimenté la peur des riverains du nord de la Méditerranée et hanté l'imagination des Européens... Soudain, en 1806, au beau milieu des guerres du Premier Empire, la course barbaresque, en plein essor, cesse presque complètement.» Daniel Panzac nous explique les raisons de cet arrêt, essentiellement dues à un changement de politique vers des impératifs commerciaux et, malgré une tentative de reprise de la course, c'est l'échec qui amène la ruine des Régences barbaresques. Très documenté, l'ouvrage, après avoir fait l'historique de la course en Méditerranée, nous permet de comprendre tous les dessous d'une histoire complexe.

### Alsaciens et Lorrains en Algérie. Histoire d'une migration, 1830-1914,

par Fabienne Fisher. Coll. Histoire des Temps coloniaux, éditions Jacques Gandini, 135 F.

«En 1871, l'implantation des Alsaciens et des Lorrains en Algérie n'en est déjà plus à ses premiers essais puisque cette présence est contemporaine des premières années de colonisation... Dans cette première période d'installation qui recouvre une quarantaine d'années environ (1830-1870), deux facteurs se présentent comme les principaux générateurs de départs ; le premier, de nature démographique, se caractérise par l'existence d'un potentiel humain excédentaire dans les régions de l'Est français, et le second, de nature poli-

tique et économique, semble être le plus souvent la conséquence du premier.» On remarque, à cette époque, la présence, sur les listes d'émigration, d'Allemands, de Suisses à côté d'Alsaciens et de Lorrains. Nombre d'entre eux, prévus tout d'abord pour l'Amérique, se laissent convaincre de gagner l'Algérie. Les autorités françaises ne font guère de différence entre Allemands, Suisses et Alsaciens ou Lorrains. L'ouvrage, qui a obtenu la distinction «Africa 1830-1962», décernée par le Cercle algérieniste de Bordeaux-Gironde, s'appuie sur les archives réunies à Aix-en-Provence au CAOM, mais aussi sur une bonne lecture d'ouvrages qui figurent d'ailleurs en annexe dans une excellente bibliographie. Un important appareil de notes de fin de chapitre est fort intéressant.

### Méhariste dans le Hoggar en 1947, par René Valentin. L'Harmattan. 110 F.

Très attiré par le désert, sur le point d'être démobilisé à la fin de la Seconde Guerre mondiale, René Valentin reçoit enfin une réponse des autorités sahariennes et signe un engagement pour servir dans les unités méharistes. Il écrit, presque au jour le jour, l'histoire de cet engagement, son espoir d'abord, puis la déception, malgré une certaine camaraderie. Refusant de «rempiler», il fera une demande d'affectation à la gendarmerie et terminera sa carrière militaire comme officier supérieur dans cette arme. Quelque peu de nostalgie pour ses rêves passés et le regret des cailloux et des sables du Hoggar mais aussi de sa jeunesse.

### Un maréchal méconnu, Franchet d'Esperey, le vainqueur des Balkans, 1918, par Pierre

Gosa. Nouvelles Editions Latines. 180 F.

Cette biographie a reçu le prix Dubail, décerné par la Société d'entraide de la Légion d'honneur au titre de livre traitant un sujet d'histoire. Né à Mostaganem, saint-cyrien, officier de l'armée d'Afrique, Franchet d'Esperey commence une carrière mouvementée. Il ira successivement en Tunisie, en Extrême-Orient, en

Chine, au Maroc où il rencontre Lyautey, faisant preuve partout où il passe d'un entrain, d'une intelligence qui donneront toute leur mesure aux Balkans où Franchet d'Esperey est commandant en chef des armées d'Orient. Il n'est pas ménagé par une opinion publique qui ne comprend pas grand-chose à ces batailles «se déroulant dans des contrées lointaines aux noms bizarres et dont le véritable vainqueur demeurait mystérieux... Une juste réparation s'imposait... En février 1921, Louis Barthou, ministre de la Guerre, propose à Alexandre Millerand, devenu président de la République, de remettre le bâton de maréchal à Franchet d'Esperey... Le général se voyait reconnu comme l'incontestable vainqueur du front d'Orient et le libérateur de Reims en 1914.» Il avait fallu quatre ans pour cette reconnaissance et pour faire taire les polémiques injustes. Cette excellente biographie nous fait découvrir une figure attachante, une personnalité aux nombreuses facettes et qui est restée trop longtemps méconnue. Merci à Pierre Gosa de ce nécessaire devoir de mémoire.

### **Les Archives inédites de la politique algérienne 1958-1962, par Maurice Faivre.**

L'Harmattan, coll. Histoire et perspectives méditerranéennes, 230 F.

Maurice Faivre a terminé sa carrière militaire comme général de brigade. Il connaît bien l'Algérie et s'est, de tout temps, intéressé à l'histoire. Parmi ses ouvrages touchant à l'Algérie, on peut citer *Un village de harkis, monographie d'un village kabyle, Les Combattants musulmans de la guerre d'Algérie, Le Général Ely et la politique de défense de la France*. Le général Faivre a écrit de nombreux articles et prononcé des conférences. Il était donc tout à fait désigné pour nous aider à démêler l'écheveau terriblement embrouillé de la politique algérienne que la France a menée à partir des années 1958 et jusqu'à l'indépendance de l'Algérie. Voici comment il présente son ouvrage: «Trente ans après l'indépendance, et conformément à la loi du 3 janvier 1979, les archives se rapportant à la politique algérienne de la France ont été ouvertes en juillet 1992, à l'exception des documents pouvant mettre en cause la sûreté de l'Etat, la Défense nationale, la sécurité et la vie privée des personnes, qui ne seront ouvertes qu'en 2002... S'agissant d'une guerre, il était normal que l'intérêt se porte d'abord

sur les archives militaires. Mais l'Armée exerçant en Algérie des fonctions administratives et ayant pris des options politiques, tout en étant soumise aux décisions du gouvernement, les documents administratifs et politiques doivent être ensuite recherchés dans les archives de la présidence de la République et des ministères concernés, notamment Défense, Intérieur, Affaires étrangères, Affaires algériennes. L'historien qui veut comprendre l'enchaînement des événements et des décisions doit donc parcourir les lieux de mémoire où sont conservés les documents officiels... Les archives non militaires sont, elles aussi, réparties entre plusieurs dépôts... Il n'est pas possible de publier in extenso l'ensemble de ces documents. On remédiera à cette difficulté, en première partie par l'analyse de quelques thèmes, éclairés par les déclarations des responsables, afin de mieux comprendre l'évolution de la politique algérienne. Ces thèmes sont : Le Comité des Affaires algériennes, Pouvoir civil et information, Négociations : cessez-le-feu, garanties et coopération, La Force locale et les auxiliaires de police, La Fin des harkis, Les Effectifs et opérations militaires, La Défense des frontières.»

Le général Faivre, après cette présentation, rappelle brièvement l'évolution depuis 1954 et évoque le déroulement de la coopération entre la France et l'Algérie jusqu'en 1966. Dans une deuxième partie, il publie des commentaires «croisés» de personnalités diverses, une troisième partie reproduit les archives les plus significatives. Il est inutile de souligner l'importance de ce travail exceptionnel, référence incontournable pour tout chercheur, tout historien et source d'information pour toute personne désireuse de comprendre la complexité des événements de cette époque.

### **Administrateur civil au Sahara, une vie au service de l'Algérie et des Territoires du Sud 1942-1962, par Charles Kleinknecht.**

L'Harmattan. 180 F.

L'auteur, alsacien, est entré à l'École de la France d'Outremer et a commencé sa carrière comme administrateur en Afrique du Nord, à Zemmora, Aïn-Sefra, Géryville, Ghardaïa. Il sera sous-préfet de l'arrondissement du M'Zab jusqu'à l'indépendance de l'Algérie. Il a donc une excellente expérience de ce métier trop peu connu et qu'ont exercé avec cœur et intelligence les administrateurs français en Algérie

dans des circonstances parfois difficiles. Dans sa présentation, l'auteur nous dit, mieux que je ne saurais le faire, pourquoi, après tant d'années, il a voulu faire partager ses souvenirs, ce passé qui n'est pas mort. « Suite à une sérieuse alerte de santé, dans la solitude de mon lit d'hôpital, j'ai décidé, à 75 ans, d'écrire l'histoire de ma vie et de porter témoignage des événements vécus au cours d'une existence mouvementée... Je pense avoir acquis... une expérience précieuse des hommes et la conviction que le respect de l'autre est le premier des devoirs... J'ai éprouvé le besoin de me remémorer les endroits où j'ai vécu, le travail accompli, les impressions ressenties au contact de groupes humains aux origines, religions, traditions souvent opposées, dans des circonstances exaltantes et dangereuses, les amitiés nouées avec les uns et les autres et rompues par le destin. » Cela donne un ouvrage vivant, passionnant, reflet de cette vie faite de rencontres avec « aussi bien des grands responsables de la politique de la France que les plus humbles fellahs et bédouins de notre Algérie perdue ».

### **Le syndrome de Galois, par Michel Alibert.**

Lettres du Monde, 120 F.

« On aurait dit un sexe de femme. Pour ce que j'arrivais à en distinguer, c'est-à-dire pas grand-chose, malheureusement. La comparaison n'aurait pas sauté aux yeux de tout le monde. Elle n'engageait que moi. Je voyais d'ici la tête de ma mère si j'avais tenu ce propos devant elle. *Tu as l'esprit mal tourné*, voilà ce qu'elle m'aurait dit. Elle usait toujours de cette périphrase autrefois, pour éluder les sujets tabous ; le sexe en premier car, dans son esprit, ce n'était pas un sujet de conversation, du moins en présence des enfants. » Ce n'est pas non plus le sujet du roman que nous donne à lire Michel Alibert. Mais l'ironie légère de ces premières phrases est là pour cacher une souffrance de l'auteur que l'on vient d'opérer de la jambe, d'où cette comparaison plutôt « hardie » d'une tranchée pratiquée dans sa cuisse et... d'une partie anatomique féminine ! quant au syndrome de Galois, je ne saurais vous en parler ! Tout ce que je peux vous dire, c'est qu'il était mathématicien, inventeur d'une théorie géniale, mort dans un duel au pistolet parce qu'il avait passé sa dernière nuit à refaire des équations au lieu d'apprendre à tenir un pistolet. Mais là encore, ce n'est pas vraiment le sujet de ce roman à vrai dire

presque autobiographique, où le sexe, les mathématiques, l'amitié, le besoin de se dévouer, mais que cela ne se sache pas surtout, le désintéressement et, peut-être un peu, la peur de la mort autant que le souvenir très diffus de l'Algérie.

*Donnez-moi quelques planches  
Pour me faire un cercueil  
Il est tombé de la branche  
Le gentil écreuil  
J'n'ai pas aimé ma mère  
J'n'ai pas aimé mon sort  
J'n'ai pas aimé la guerre  
J'n'ai pas aimé la mort.*

Rôle de critique pour un roman ? Après tout, le mieux, c'est que vous le lisiez pour vous en faire vous-même une idée !

### **Rivages d'Algérie, textes et illustrations par Simone Rinaudo.** Editions Santa Maria, 3 rue Emile-Négrin, 06400 Cannes. 80 F.

C'est un livre d'amitié, d'espoir, de souvenirs heureux et posés comme tels... C'est un livre d'échanges fraternels entre Marcello-Fabri et ses amis aux talents fort divers qui avaient en commun l'amour du pays et de la langue française, le désir de l'exprimer dans ce souffle qui les animait tous. A se souvenir de tous ces écrivains, ces poètes qui ont chanté leur Algérie et qui sont si peu connus, on est saisi d'une grande amertume pour l'injustice qui les frappe. La diversité de leurs écrits, le courage qu'ont eu ces écrivains de sortir de l'exotisme dans lequel on voulait les enfermer, tout cela méritait mieux que le silence auquel les avait condamnés la critique métropolitaine de l'époque. Cet ouvrage est donc le bienvenu. Il allie l'élégance de la présentation et le choix heureux des textes. Première véritable approche « intellectuelle » de cette littérature, cet ouvrage est, nous l'espérons, le début d'une reconnaissance de ces écrivains, une découverte, grâce à Marcello-Fabri. Voici, en hommage, ces quelques vers :

*Mer divine, ô Méditerranée !  
La prière éperdue en la ville d'Islam  
Était le mot fatal de notre destinée  
Et nous voici courbés pour notre « salaam ».*

Les œuvres de Marcello-Fabri sont rééditées pour l'essentiel. Renseignements/commandes : Gazelle, 1, bd Paul-Doumer, 006110 Cannes. Tél. 0492 186606. ou chez S.Rinaudo, 22, rue de Fleurus, 75006 Paris. ■

## Terminus Lambèse

### A. Ranc

Le voyage est, en général, synonyme de plaisir. Or le chemin de mémoire que nous évoquons ici est loin d'être un plaisir. Le 8 septembre 1855, à neuf heures du soir, un jeune homme nommé Bellemare, devant le théâtre italien, tire deux coups de pistolet sur la voiture des dames d'honneur de l'impératrice, mais heureusement sans faire de victime. Dans la nuit, A. Ranc, qui avait rencontré Bellemare quelques jours auparavant, était arrêté au motif qu'il connaissait les projets de l'auteur de l'attentat. Condamné, sans aucun procès, à être déporté à Cayenne, il est, grâce à l'intervention de sa famille, transféré à Lambèse, en Algérie. Il réussira, avec deux autres déportés, une évasion spectaculaire et, plusieurs années plus tard, en 1884, il fera paraître un petit ouvrage, plein d'humour et d'ironie, qu'il intitulera *Une évasion de Lambèse, souvenirs d'un excursionniste malgré lui* (Marpon et Flammarion éditeurs). Voici le récit qu'il fait du début de cette aventure, une excursion pas comme les autres...

Je vais certainement être arrêté cette nuit. Toute la soirée, j'ai été filé par deux grands escogriffes qui ne m'ont pas lâché d'une enjambée.

Impossible de les semer sur le chemin. Je les ai menés, au Café Voltaire, me regarder jouer aux échecs avec un capitaine en retraite. Ils se sont assis à côté de moi et m'ont patiemment attendu ; après ça, ils aiment peut-être les échecs. Quand je me suis levé, ils se sont levés avec moi ; ils ne se donnaient même pas la peine de dissimuler leur opération ; mauvais signe. Quelque chose me dit que je vais les revoir... On sonne... Qui est là?... Au nom de la loi !... Parfaitement, messieurs, donnez-vous donc la peine d'entrer...

Quatre hommes et un commissaire de police. Les quatre hommes retournent mes poches, défont mon lit, sondent les matelas, éventrent la paillasse.

Un gros malin frappe, avec sa clef, des coups secs sur les barreaux des chaises et les dossiers des fauteuils ; le commissaire de police met de l'ordre dans mes papiers. Je l'ai déjà vu, ce commissaire, il est assez aimable. Si je rompais la glace :

- Monsieur Lambquin ?
- Monsieur ?
- Vous offrirai-je une cigarette ?
- Mille grâce.

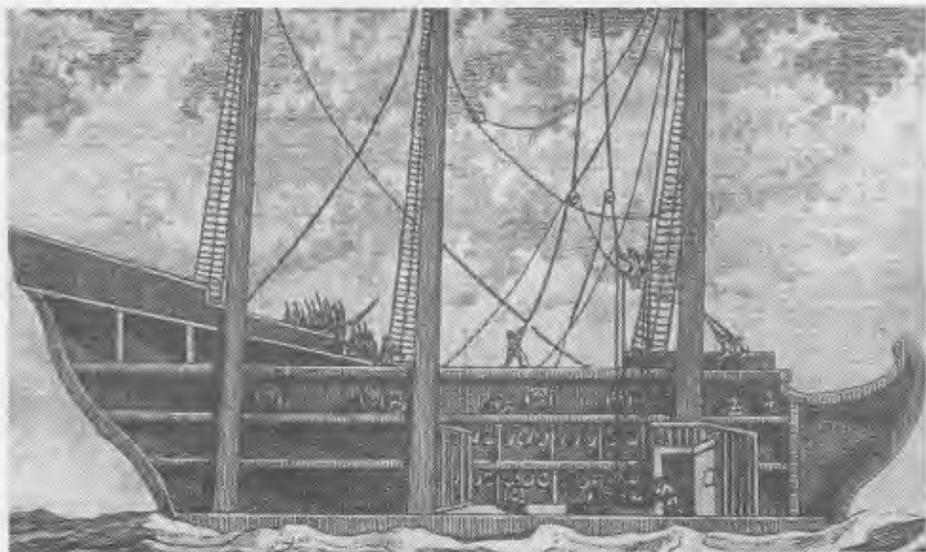
– Dites-moi, monsieur Lambquin, ce n'est pas la première fois que vous travaillez dans mon domicile. Vous me rendrez cette justice que vous n'y avez jamais rien trouvé. Cette fois, vous ne trouverez pas davantage. Si vous examinez tous mes papiers les uns après les autres, ça n'en finira pas ; voulez-vous m'en croire ? Madame doit être en peine de vous, moi j'ai une terrible envie de dormir. Allons nous coucher.

M. Lambquin soupire, mais il continue à mettre de l'ordre sur mon bureau ; avec quelque discrétion, je dois le reconnaître. Quand certaines lettres intimes lui tombent sous la main, il n'y jette qu'un coup d'œil et les replace sans les lire dans leur tiroir. Décidément, c'est un galant homme, ce commissaire de police...

*Ce n'était pas un pressentiment et notre homme, arrêté le soir même, était envoyé en déportation à Lambèse en passant par Alger.*

A bord du *Phlégéon*, vapeur de l'Etat, d'Alger à Stora.

A la barre, dans la batterie basse, en compagnie de quatre forçats. On entend par « être à la barre » être attaché par les pieds à une barre de fer, position gênante, surtout quand on a le mal de mer. Mes compagnons de fers sont des condamnés libérés, qui ont rompu leur ban et qui, pour ce, sont envoyés à Lambèse par mesure administrative, en vertu du décret du 8 décembre 1851. C'est le même décret qui m'est appliqué en ma qualité de membre d'une



Prison des déportés sur la frégate *La Décade*. Gravure extraite de *Voyage à Cayenne, dans les deux Amériques et chez les anthropophages*, par Louis-Ange Pitou, déporté.



### UNE LÉGÈRE ERREUR.

- C'est singulier, je ne me représentais pas Londres comme ça !...
- Mais ce n'est pas Londres, c'est Alger.
- Comment, Alger !... je me serai trompé de convoi... Conduc-teur, arrêtez, je ne veux pas aller plus loin !...

société secrète; car il paraît que je suis, à mon insu, membre, chef et fondateur d'une société secrète. C'est du moins ce dont M. Collet-Meygret, directeur de la sûreté générale, a informé mon père, qui avait pris la liberté grande de lui demander les motifs de ma transportation.

— Nous sommes bien sûrs, a répondu ce digne fonctionnaire, que votre fils est absolument étranger aux faits à l'occasion desquels il a été arrêté, mais cela importe peu; les gens comme lui, voyez-vous, nous sommes décidés à en purger Paris jusqu'au dernier!

Gracieux régime! Fonctionnaire plus gracieux!

Enfin, en route pour

Lambèse! Il fait très froid. Pluie et neige fondue. Les quatre forçats, mes inséparables, avec leurs blouses qui se collent au corps, avec leurs pantalons de toile usée, frissonnent sous le givre. A la grande halte, je les réchauffe d'un verre d'eau-de-vie. Ces malheureux sont doux et polis. Ils ont achevé leur peine et purgé leur condamnation. C'est pour avoir quitté la résidence qui leur était assignée, pour avoir rompu leur ban qu'ils ont été arrêtés et qu'on les envoie au pénitencier de Lambèse.

— La surveillance! me dit le plus vieux, autant condamner tout de suite un homme à vie! Tel que vous me voyez, moi, monsieur le politique, j'ai tiré dix-sept ans et je n'avais été condamné qu'à huit ans de travaux. Tout le reste, c'est pour avoir cassé ma canne!

En argot de prison, rompre sa surveillance, c'est casser sa canne!

Nous marchons dans la plaine monotone. Les sommets de l'Aurès apparaissent à l'horizon, couronnés de neige. L'étape est longue. Nous aurions dû camper au caravansérai des Ouled-

Rahmouns, à vingt-six kilomètres de Constantine, mais notre commandant supérieur, le maréchal des logis du train, brûle les Ouled-Rahmouns et nous mène jusqu'à la fontaine du Rocher, trois lieues plus loin.

– Il nous la fait toujours, celle-là ! bougonne un gendarme. Il a une connaissance au moulin, et nous, nous coucherons dehors.

En effet, à la fontaine du Rocher, il n'y a ni auberge ni caravansérail. Le maréchal des logis seul est admis au moulin.

Les soldats allument du feu, font la soupe et le café ; puis ils dressent leurs tentes et se couchent à peu près à l'abri. Les tringlos s'arrangent de leur mieux sous leurs prolonges. Ce n'est plus de la pluie qui tombe ; c'est une neige fine et serrée. Le vent âpre et rude nous cingle le visage. Les gendarmes, les forçats et moi, nous nous regardons d'un air piteux. Pas de souper et pas d'abri. Les forçats ont mangé à la grande halte leur pain et le mien. Les gendarmes comptaient, comme moi, dîner paisiblement aux Ouled-Rahmouns. Pas de souper et pas d'abri. Il faut pourtant se coucher. Les gendarmes se roulent dans leurs manteaux ; je m'étends dans mon caban ; les forçats se pelotonnent près de moi, et tous, gendarmes, forçats et transporté, fraternellement serrés les uns contre les autres, nous essayons de dormir sous le blanc linceul qui, peu à peu, nous recouvre. On ne peut pas le nier, la nuit est un peu fraîche.

Si la nuit est fraîche, la matinée est glacée. Dès quatre heures, le froid est si vif qu'il faut se lever malgré la fatigue et battre la semelle. Oh ! qu'une tasse de café ferait bien !

Au point du jour, en avant pour le caravansérail d'Ain-Mlilia. Nous y serons de bonne heure si nous marchons bien. Mais nous ne marchons pas ; nous nous traînons, transis de froid, le



CAOM. BIBLIOTHÈQUE

Campement de transportés à l'intérieur de la batterie d'un navire, un avant-goût de ce qui les attendait dans les camps.  
Gravure extraite de *L'illustration* du 24 février 1849.

ventre creux, le gosier sec. Froid, faim, soif. J'essaie de boire un peu de neige fondue. Cela brûle et ne désaltère pas. Nous avançons lentement, flageolant comme des gens ivres.

Enfin, voici Ain-Mlilia, voici l'auberge, voici du feu, voici du bouillon, du pain frais, du vin! Je fais servir à mes compagnons un plein saladier de vin chaud. Ils crient d'enthousiasme :

– Vive monsieur le politique!

D'Ain-Mlilia à Batna, à travers la plaine blanchie de neige, la route interminable longe deux lacs salés, très salés, des mers Mortes en miniature. Sur les bords, les efflorescences salines se confondent avec la neige, qui nous paraît au loin mouchetée de taches roses. Ce sont des bandes de flamants.

Le 15 février, à Batna. Une nuit dans la prison militaire. Ah! je commence à les connaître, les prisons militaires d'Algérie! Le lendemain, à Lambèse. Nous entrons dans une première cour, où l'on me sépare des forçats, qui vont être enfermés dans un pénitencier cellulaire – c'est ainsi que l'administration française colonise. Avant de me quitter, le vieux me prend mystérieusement à part pour me dire :

– Voyez-vous, monsieur le politique, c'est la faute de la surveillance; avec la surveillance, il n'y a pas moyen de ne pas mourir en prison.

Un sergent me dit de le suivre et, après les formalités habituelles d'écrou, m'introduit dans une seconde cour, sur la porte de laquelle on lit : SECTION DISCIPLINAIRE, puis dans une sorte d'immense écurie. C'est là que logent les transportés de 1852. Je suis chez moi.

Mon entrée dans le quartier disciplinaire, « aux 52 », comme nous disions dans notre langage abrégé, fut saluée par un hourrah. A mesure que j'avais, précédé par le sergent, les rires et les cris redoublaient. Je faisais de l'effet.

– C'est votre lorgnon, me dit le sergent.

De vrai, avec mes habits trempés, mon sac de voyage à la main, mon chapeau sur l'oreille et mon monocle fixé sous l'arcade sourcilière droite, je devais être d'un aspect assez original. Quoique bien jeune, j'étais déjà un prisonnier expérimenté et je ne m'effarouchais pas pour si peu. Je m'arrêtai net devant un groupe où l'on criait plus fort qu'ailleurs et je dis :

– Ah ça! vous êtes donc tous de la campagne et vous n'avez jamais vu de Parisien!

Immédiatement, les Parisiens applaudirent, et ma personne avec son lorgnon eut droit de cité dans la section disciplinaire. ■

## Lambèse, une réputation surfaite ?

*Lambèse et non pas Lambessa ! Mais j'aurai beau dire à Lambèse, on n'en continuera pas moins à répéter Lambessa ! Car Lambessa est devenu un nom légendaire et on peut être assuré que la légende triomphe toujours. M. Hugo, dans Les Châtiments, a consacré Lambessa, Lambessa vivra. Pour moi, qui veux surtout dans ce récit être exact, on me pardonnera de m'en tenir à Lambèse.*

*Le village de Lambèse, qui comptait à peine, en 1856, deux ou trois cents habitants, est bâti sur l'emplacement de l'ancienne Lambæsis, qui était le quartier général de la troisième légion romaine chargée de couvrir l'Afrique contre les incursions des Numides. Les ruines de la vieille ville occupent une étendue de plusieurs lieues. Les Romains, ayant à fonder un établissement, avaient choisi un plateau vaste, élevé, rafraîchi par les contreforts de l'Aurès, arrosé par des eaux abondantes et pures. Quand l'armée française arriva dans la contrée, les chefs militaires se gardèrent bien de suivre l'exemple des Romains. Pourtant, les ruines immenses et les sources nombreuses étaient une indication suffisante. Si les Romains avaient fait de Lambæsis une ville si considérable, c'est que la position était bonne et le pays salubre, et puis l'eau, l'eau pure et fraîche, si rare en Algérie ! Le moindre colon ayant à planter sa tente ou à se construire un gourbi ne s'y serait pas trompé. Les chefs de l'armée française en jugèrent autrement. Ils fondèrent Batna, dans un trou marécageux, à 11 kilomètres de Lambèse et en firent le chef-lieu de la subdivision militaire.*

*On croit généralement que tous les transportés politiques d'Algérie ont été détenus à Lambèse. Cela n'est vrai que des transportés de juin 1848, qui y ont été envoyés au nombre de quatre cents environ. Quant aux transportés de décembre, c'est le petit nombre seulement qui a passé à Lambèse. L'immense majorité est restée dans les camps d'Ain-Sultan, Bir-Khadem, Bou-Rkika, Douera, Oued-Batan, Sidi-Bel-Abbès, Sidi-Brahim, etc.*

*Lambèse était, pour les transportés de 1852, un lieu de punition ; on y envoyait ceux qui dans les camps avaient refusé, comme c'était leur droit et leur devoir, de se soumettre au travail forcé. Le régime auquel ils étaient astreints n'avait rien de gai, mais au moins n'étaient-ils pas décimés, comme dans la plupart des camps, par les fièvres paludéennes. Encore la légende ! C'est sur Lambèse que s'est concentrée toute l'horreur de la transportation politique en Algérie, et il n'y a pas dans les trois provinces de contrée plus saine. A la Bou-Rkika, les prisonniers tombaient par centaines, fauchés par la fièvre des marais, la fièvre des lauriers roses, et ce nom maudit est inconnu en France ! A peine si quelques transportés se le rappellent.*

*A. Ranc*

## Constantine vue par Maupassant



Cirta, bien sûr, étrange et redoutable.  
On croit la connaître mais ne peut-on se tromper ?  
Nulle cité, dit-on, l'égale vraiment.  
Situation unique par sa géographie,  
Très attachante par son histoire,  
Avant et après les Romains.  
Numides, Berbères, Arabes, Français,  
Tous l'ont convoitée.  
Ile, a-t-on dit, par son Rummel,  
N'est-elle pas un symbole de puissance ?  
En fait, c'est une ville qu'on ne peut oublier !

Maupassant est l'un de ces voyageurs que Michèle Salinas évoque dans son article. En quelques lignes, il nous fait partager cet étonnement émerveillé que suscite la découverte. Le voyage se situe en 1881.

Et voici Constantine, la cité phénomène, Constantine l'étrange, gardée, comme par un serpent qui se roulerait à ses pieds, par le Roumel, le fantastique Roumel, fleuve de poème qu'on croirait rêvé par Dante, fleuve d'enfer coulant au fond d'un abîme rouge comme si les flammes éternelles l'avaient brûlé. Il fait une île de sa ville, ce fleuve jaloux et surprenant. Il l'entoure d'un gouffre terrible et tortueux, aux rocs éclatants et bizarres, aux murailles droites et dentelées.

La cité, disent les Arabes, a l'air d'un burnous étendu. Ils l'appellent *Belad-el-baoua*, la cité de l'air, la cité du ravin, la cité des passions. Elle domine des vallées admirables pleines de ruines romaines, d'aqueducs aux arcades géantes, pleines aussi d'une merveilleuse végétation. Elle est dominée par les hauteurs de Mansoura et de Sidi-Meçid. Elle apparaît debout sur un roc, gardée par son fleuve, comme une reine. Un vieux dicton arabe la glorifie.

« Bénissez, dit-il à ses habitants, la mémoire de vos aïeux qui ont construit votre ville sur un roc. Les corbeaux fientent ordinairement sur les gens, tandis que vous fientez sur les corbeaux. »

Guy de Maupassant  
*Au Soleil* (1883-1884)