mémoire

Les cahiers d'Afrique du Nord

Plurielle

La lutte du chasseur Bonbonnel avec la panthère

N°75 – Mars 2014

cliquer sur un auteur ou un N° de page pour accéder au texte

Sommaire

Éditorial
Jeanine de la Hogue 4

Biographie
Tranchant de Lunel : aux origines de la protection du patrimoine marocain
Patrice Sanguy 6

Les chemins de mémoire
Bombonnel ou le tueur de panthères
Annie Krieger-Krynicki 26

Écrivain public
Sur le chemin de Marrakech, une escale à Bizerte du romancier Maurice Genevoix
Annie Krieger-Krynicki 36

Les chemins de mémoire
Constantine, des cinés et des ombres
Alain Amato 42

Biographie
Eugène Vallet
Odette Goinard 60

Écrivain public
Histoire Maritime de l'Aéropostale (1927 - 1934)
Pierre Griffe - Capitaine au Long Cours 66

Repères bibliographiques 97

Mémoire d’Afrique du Nord
ISSN 2267-7070
Réalisation : Jean-Claude Krynicki et Geoffroy Desvignes
Les articles signés et opinions émises dans la revue n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs. Copyright : toute reproduction même partielle, des textes et documents parus dans le présent numéro est soumise à l'autorisation préalable de la rédaction et de l'auteur.
Une contribution volontaire de 10 euros par an est souhaitée des lecteurs intéressés par nos publications. Mémoire d’Afrique du Nord 119 rue de l’Ouest 75014 Paris
www.memoireafriquedunord.net

Éditorial

Jeanine de la Hogue

Nous avons souvent parlé du devoir de mémoire. Il y a certes des devoirs qui sont plus plaisants à évoquer que d'autres. Encore que le mot plaisant ne soit pas le mot le plus approprié si l'on veut chercher à exprimer un sentiment qui traduise réellement ce que nous ressentons vis à vis de nos ancêtres qui ont vécu dans ce pays. Ce pays qu'il nous est si difficile d'effacer de notre mémoire, dans la mesure même où nous ne pouvons, où nous ne voulons pas nous priver de ces souvenirs. Une odeur de biscuit lorsque nous passons devant une boulangerie et c'est aussi le marchand d'oublies dont le bruit métallique évoque la distribution de ces friandises, indissociables du tourniquet que nous immobilisions sur le boulevard du bord de mer auprès du marchand. Était-ce l'attrait du paysage marin si divers, accents tragiques des cornes de départs, comme un regret de partir mais aussi peut-être l'expression d'une délivrance proche, les allées et venues des pêcheurs, brandissant les couffins comme des trophées qui nous distrayaient de l'immédiate gourmandise, et nous valait l'apostrophe : « Alors, tu la veux l'oublie, ou je m'en vais ! ». La gourmandise toujours était la plus forte et le souvenir nous submerge à la moindre impression olfactive. Le seul fait d'y penser nous inonde d'un bonheur mélancolique. Et je ne résiste pas au plaisir de vous citer comme évocation, une famille qui a, je crois, marqué un record de séjour en Algérie. Arrivé en Algérie en 1852, l'ancêtre a obtenu une concession dans l'Oranais, à Blad Touaria. Son fils a été parmi les créateurs du village de Bouguirat, où il a obtenu une concession en 1862.

Elle a été mise en valeur sans interruption par ses descendants jusqu'à leur départ en 1963. C'est l'arrière-arrière petite-fille qui nous a écrit pour nous raconter la vie de sa famille. Ayant écrit cette histoire familiale pour ses proches, elle s'est rendu comte que cette véritable aventure était de nature à intéresser d'autres lecteurs, et que notre revue qu'elle avait connue car son père y avait collaboré activement, était susceptible de l'accueillir dans ses pages. Voilà un devoir de mémoire qui nous apparaît parfaitement sacré, c'est tout à fait le mot que nous cherchions. Nous espérons donc, chers lecteurs, partager bientôt le plaisir de ces souvenirs avec vous et retrouver à la fois les odeurs, les couleurs, les bruits et tout ce qui a fait le bonheur et parfois même les souffrances d'une vie si simple et si belle. Souhaitons-nous ne jamais perdre cette mémoire qui nous aide à vivre et à faire vivre nos enfants. Ne jamais oublier, c'est le vœu le meilleur que nous puissions former en ces temps où la mémoire est si vite souvenir de tristesse et où le passé a trop souvent perdu de sa valeur.

Tranchant de Lunel : aux origines de la protection du patrimoine marocain

Patrice Sanguy

Maurice Tranchant de Lunel
1869 - 1944

Maroc, 1908. L'Empire Fortuné est dans la tourmente. Objet des convoitises de plusieurs puissances européennes depuis déjà quelques décennies, il a vu dernièrement les choses s'accélérer et un début d'accord se faire à son détriment entre les rivaux. L'administration des services municipaux de Tanger

a été soustraite à l'autorité chérifienne. Les douanes, d'où l'état marocain tire la moitié de ses faibles revenus, ont été confiées à la France. Enfin, par l'acte final de la conférence d'Algésiras, l'empire chérifien a été placé le 7 avril 1907, sous tutelle internationale, décision que le Sultan Moulay Abd-el-Aziz n'a pu faire autrement qu'entériner mais qui est très mal acceptée par ses sujets.

Les Marocains sont en effet parfaitement au courant des visées françaises sur leur pays et leur inquiétude est encouragée par un certain nombre de nations occidentales dont l'Allemagne. L'anarchie et l'état de révolte qui frappaient plusieurs régions du pays depuis 1902, s'aggravent. Les incidents se multiplient sur la frontière algéro-marocaine et le 28 juillet 1907, les tribus des alentours de Casablanca donnent l'assaut à la ville où des ouvriers espagnols et français d'Algérie qui travaillaient à la construction d'une voie ferrée sont assassinés.

La France, qui, aux termes de divers accords plus ou moins secrets avec l'Espagne et l'Angleterre, a été autorisée à intervenir, envoie le général Hubert Lyautey, commandant militaire du Sud-Oranais, occuper la province d'Oujda, frontalière de l'Algérie, tandis que le croiseur le *Galilée*, dépêché vers Casablanca, bombarde la ville, puis par un hardi coup de main du lieutenant Ballande, en chasse les insurgés. Il est bientôt suivi par un corps expéditionnaire sous le commandement d'abord du général Drude, puis du général d'Amade. En réponse, un demi-frère de Moulay Abd-el-Aziz, Moulay Hafid proclame la déchéance de celui-ci, se fait reconnaître Sultan à Marrakech et, dans un geste de défi

envoie ses soldats se poster dans la casbah de Médiouna, dans la banlieue de Casablanca.

Ce n'est pas précisément le moment que recommanderait aujourd'hui une agence de voyages pour faire du tourisme. Et c'est pourtant celui que choisit un dandy français, Maurice Tranchant de Lunel, pour venir se promener au Maroc, pays qu'il a déjà visité à deux reprises en 1898 et en 1902 et où il s'est fait des amis à la cour chérifienne.

Qui est Maurice Tranchant qui, depuis un mariage peu contraignant contracté huit ans plus tôt avec Jane-Marie Joseph de Lunel, signe Tranchant de Lunel ? Né en 1869, fils d'un Français ayant fait fortune en Amérique, il a reçu une éducation soignée en Angleterre dans l'aristocratique collège d'Eton, puis à Oxford. Il a ensuite étudié à l'école des Beaux-Arts de Paris. Il y a obtenu un diplôme d'architecte dont il n'a pas fait grand-chose jusque là, sinon, nous dit son ami Claude Farrère, entamer successivement pour son propre usage la construction de cinq villas successives sur la Côte d'Azur dont il s'est vite désintéressé. La seule chose dont il ne se lasse pas, c'est les voyages, surtout vers l'Orient dont il ramène nombre d'aquarelles très réussies. C'est cette passion du voyage et d'un Orient dont il apprécie la beauté et le raffinement, qui, en 1908, le ramènent au Maroc, pays pour lequel il a conçu une véritable passion.

Cet homme qui, derrière une apparente frivolité, n'a pas froid aux yeux, a raconté, non sans humour, dans *Au pays du paradoxe*, publié en 1924, ses premières impressions à son retour au Maroc. Après une étape à Tanger, il arrive en bateau à Casablanca, bourgade qui n'est alors, rappelons-le, qu'un

petit port sans importance mais qui est appelée à devenir en l'espace de quelques années la capitale économique du Maroc et l'une des plus grandes métropoles de l'Afrique. Tout le personnage, et une bonne partie de ce qui, quelques années plus tard, guidera son action, une décennie durant, à la tête du service des Beaux-Arts créé par Lyautey, est perceptible dans cet extrait.

La darse de Casablanca avant les travaux du port

« En 1908, invité à me rendre auprès du Sultan Abd-El-Aziz résidant à cette époque à Rabat, je décidai de passer par Casablanca.

C'était la troisième fois que je venais dans ce pays. Mes voyages précédents n'avaient eu pour mobile que la curiosité du dilettante et le goût du repos, loin des choses déjà vues, loin des pays qu'il faut avoir parcourus sous peine de manquer aux

règles élémentaires de ce snobisme spécial qu'est le snobisme des voyages.

A l'époque où j'entreprenais une nouvelle randonnée dans le Moghreb, un conflit entre les civilisés d'Europe venait de nous fermer ce pays où (…) il suffisait jusqu'alors pour vivre heureux d'avoir le respect de son voisin et de se conformer à quelques-unes des règles de politesse qui guident toute l'existence des gens de bonne compagnie. (…)

Quand j'avais fait mes préparatifs de départ pour Rabat et qu'un de mes amis sollicité par le Sultan d'installer la télégraphie sans fil au Maroc m'avait proposé de me joindre à sa caravane, tous les vieux souvenirs de mon séjour à Fez en 1902 s'étaient brusquement réveillés. (…) C'était le prétexte tout trouvé au voyage que, seul, j'aurais peut-être hésité à entreprendre. C'était aussi la possibilité de passer dans ce pays et d'entrer dans les villes plus hermétiquement fermées encore depuis que le bruit des disputes des hommes de la côte avec les roumis et l'écho lointain des canonnades en avaient fait vibrer les murailles. (…)

Lors, Casablanca, c'était la première plaie béante au flanc du Maroc. A cette heure de son histoire, cette ville présentait tous les caractères de l'ulcère de la laideur européenne qui allait s'étendre et menacer de dévaster tout le pays. Est-il besoin que je m'explique ?

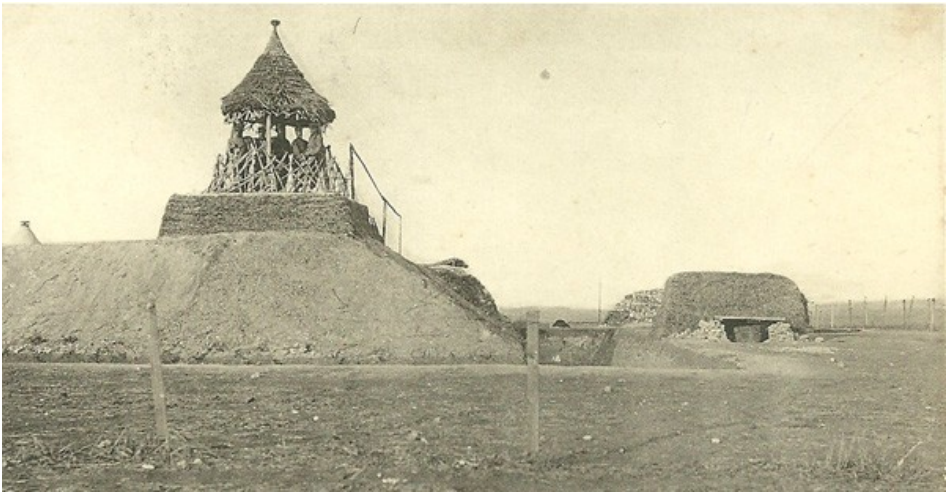
Casablanca c'était, débordant de la plus banale des bourgades côtières marocaines, toute l'horreur des constructions en boîte à pétrole et des baraquements de tôle abritant les mercantis accourus à la suite du corps de débarquement.

Les barcasses venant au large, en rade, chercher les voyageurs les jours où l'état de la mer le permettait, déposaient leur cargaison humaine à dos de juif, c'est-à-dire que de robustes enfants d'Israël suppléaient à l'absence de matériel et transportaient sur leurs épaules accueillantes, de la barcasse aux dunes, les voyageurs désireux de franchir à pied sec le large ruban de sable où venait déferler le ressac.

Franchie la porte de la Marine qu'avait illustrée en août précédent le geste vigoureux du lieutenant Ballande et de ses marins, c'était la ruelle glissante, étroite et montueuse, toujours encombrée du flot des arrivants et des partants qui conduisait à la petite place triangulaire du Commerce. Les maisons et la muraille portaient encore les traces du bombardement et de la guerre de rues qui marquèrent les premières journées rouges de Casablanca. Aucun détail d'architecture, aucun caractère pittoresque ne pouvait attirer ou retenir le regard déçu et vite fatigué de la monotonie des constructions où se combinaient dans le plus disgracieux mélange toutes banalités du style judéo-espagnol qui sévit dans les faubourgs d'Oran. Les portes des murailles, s'ouvrant sur la campagne lépreuse ou des jardins dévastés, gardaient seules quelque caractère.

Sur la voie raboteuse qui est aujourd'hui devenue le boulevard de l'Horloge et la place de France, s'ouvrait en baïonnette la porte de Rabat. Un poste de zouaves en larges culottes de toile bise y avait remplacé la petite troupe de mokhaznis du Maghzen en caftans rose et vert pistache qui l'occupait et veillait jadis à la perception du vieux droit des portes. Rien n'était encore trop disparate de ce côté ; des constructions en tôle se dissimulaient honteusement au ras de terre, à demi cachées par la végétation persistante des jardins

que couronnaient les silhouettes de quelques palmiers anémiques et de bananiers dont les larges feuilles lacérées s'effilochaient au vent.



Fortin protégeant les abords de Casablanca

La ville était encore défendue par les forts érigés sur l'ordre du général Drude. Était-ce pour fixer des bornes à la laideur envahissante, l'empêcher de s'étaler plus avant et de déborder dans l'océan fleuri qu'était le Maroc à ce moment, ou pour fixer aux yeux des diplomates de l'Europe attentive la limite tangible de notre action militaire ? Peut-être. Quoiqu'il en soit, le Maroc conquis vers le Nord, dans la direction de Rabat, s'arrêtait à Bou-Znika.

Notre séjour à Casablanca, qui devait être limité au temps nécessaire à l'acquisition du matériel destiné à compléter notre appareil de campement et des animaux qui en assureraient le transport, se prolongea au-delà de nos désirs. Les autorités, soucieuses de notre sécurité, nous avaient demandé de faire

coïncider notre départ avec celui d'un officier payeur qu'une escorte imposante devait accompagner jusqu'à Bou-Znika. Du temps passa. Le voyage du payeur différé, nous avions obtenu de pouvoir quitter Casablanca sans attendre davantage. Le général d'Amade nous confia aux soins du lieutenant du Boucheron qui, avec un peloton de cavaliers, nous escorterait jusqu'à Bouznika. Là, suivant les instructions depuis longtemps données par le Sultan, une escorte maghzen nous prendrait sous sa protection et nous conduirait en toute sécurité à Rabat.

L'heure vint, tardive à notre gré, où mes compagnons de voyage et moi vîmes s'effacer dans les brumes du matin les minarets de Casablanca que nous venions de quitter. Autour de nous, c'était la grande plaine aux molles ondulations. La monotonie des lignes faiblement inclinées du bled vers la mer se rachetait par l'éclat de l'immense tapis polychrome que foulaient nos montures.

De loin en loin, pareille à une flottille de barques, qui, selon les caprices du soleil et des nuées, s'inscrivait en noir sur une mer aux reflets de cuivre verdi, des silhouettes de chameaux se profilaient poussés par un homme ou un enfant, dont la tête et le buste émergeaient seuls des hautes herbes.

Au long de la piste, des cadavres d'animaux abandonnés à regret par des chiens au pelage de chacal fuyant à notre approche, diluaient dans l'air attiédi la pestilence de leurs exhalaisons putrides. Le voyageur sorti de l'orbe nauséabonde n'en appréciait que mieux l'enivrement sensuel des jacinthes sauvages, l'amertume des cistes, et le poivre brutal des menthes violettes. »

Dans ce court extrait sorti d'une plume alerte, on trouve tout Maurice Tranchant de Lunel. Ces considérations esthétiques ne sont pas seulement celles d'un enthousiaste observateur d'un Maroc qui fut celui de Delacroix ; elles sont aussi celles d'un homme très en avance sur son époque, ennemi déterminé du laissez-faire en matière d'urbanisme, qui a des idées très précises sur ce qu'il faut faire et ne pas faire en matière de protection de ce que nous appelons aujourd'hui la protection du patrimoine. Sa rencontre avec Lyautey au lendemain de la signature du traité de protectorat le 30 mars 1912 va le propulser à la tête du service des Antiquités, des Beaux-Arts et de l'Urbanisme du Maroc et lui donner l'occasion d'influer sur l'évolution de l'architecture, de l'urbanisme et du patrimoine marocains.

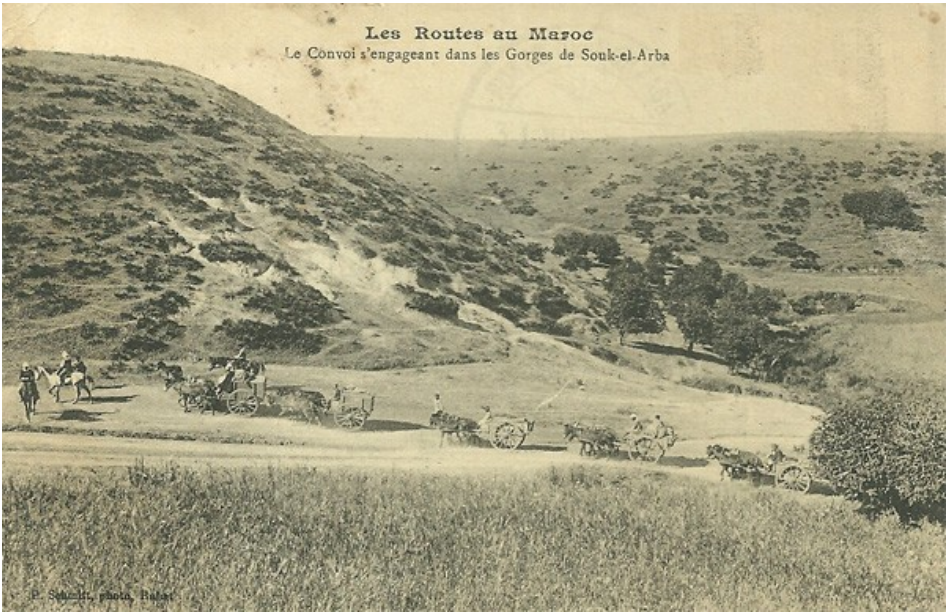
Voici d'ailleurs le bilan qu'il dressait de son action pour Casablanca seize ans après son passage dans cette ville au temps du général d'Amade :

« Casablanca poussait comme un champignon. J'obtins qu'on changeât l'emplacement primitivement choisi pour la gare, de façon à ce que les voies de chemin de fer fussent placées en dehors de la ville projetée. Le boulevard extérieur partant non loin des Roches Noires devait aboutir près de la T. S. F.

J'obtins aussi que les terrains des collines Ilher et Provost fussent momentanément réservés. Une autre grande ligne perpendiculaire à la gare et se dirigeant vers le port était sommairement tracée. Elle doit s'appeler maintenant le Boulevard de Lorraine. Dès 1913, le Service Prost s'y installait, mettait au point cette première esquisse et faisait de Casa, qui s'était annoncé tout d'abord comme une agglomération catastrophique, une ville tout à fait honorable. »

Que s'était-il donc passé entre 1908 et 1924 pour que le dilettante se mue, provisoirement on le verra, en homme d'action ? En 1908, en réalité, pas grand-chose. Tranchant était allé jusqu'à Rabat, puis était reparti pour la France avant d'entamer un périple qui l'avait mené en Extrême-Orient. Mais 1911 le ramène au Maroc avec cette fois-ci, peut-être, une idée de derrière la tête. La situation politique a considérablement changé. Moulay Hafid a bien réussi à se débarrasser de son frère qui, après avoir abdiqué, s'est retiré à Tanger, mais c'est lui qui est maintenant cerné dans Fès par les tribus rebelles. Ironie du sort, celui qui reprochait à son frère sa mollesse face aux empiétements français sur la souveraineté marocaine se voit réduit à appeler la France à son secours. A marche forcée une colonne emmenée par le général Moinier se met en route pour Fès afin d'essayer de dégager la capitale du Nord. On ne sait trop comment Tranchant arrive à se joindre à une expédition qu'il va suivre à cheval, car à part le mulet, il n'y a aucun autre moyen de locomotion. L'affaire n'est évidemment pas une promenade de santé, mais elle réussit militairement et, plus encore, politiquement. Moulay Hafid est maintenant l'obligé, dans tous les sens du terme, des Français. Le 30 mars 1912, abandonné par Guillaume II qui a trouvé un arrangement avec Paris, le souverain chérifien se voit contraint d'apposer, en présence de M. Regnault, ministre plénipotentiaire, sa signature sur le traité plaçant son pays sous la protection de la France. Tranchant est toujours là. Et il est là aussi lorsque, une quinzaine de jours plus tard, les 17 et 18 avril, la ville se soulève et que l'on massacre à tour de bras tous les Européens et les juifs que l'on peut. Témoin oculaire de cette tragédie qui a coûté la vie à plusieurs de ses amis, Tranchant en a fait un récit poignant.

Sur un tout autre plan, son séjour à Fès, est un succès ; c'est du moins ce qu'il veut nous faire croire.



La colonne Moinier en route pour Fès

« J'avais obtenu ce que je désirais : je devais rentrer à Paris avec M. Boulogne chargé par M. Regnault d'organiser le protectorat en qualité de secrétaire général. On me confiait dans cette organisation nouvelle la conservation des monuments historiques et des antiquités, et la mission de créer des centres à l'usage des Européens, afin d'éviter de renouveler les erreurs commises en Algérie et en Tunisie où les anciennes villes indigènes n'ont été que fort peu respectées. » On se permettra de ne pas prendre tout ceci pour argent comptant. Que ce soit ce qu'il voulait, il n'y a pas de raison d'en douter ; que M. Regnault ait bien voulu l'écouter poliment, pourquoi pas? Mais que ce dernier se soit avancé jusqu'à

distribuer des postes de chef de service alors que sa mission se limitait à la signature du traité et qu'un résident général était déjà nommé, c'est invraisemblable. D'ailleurs, si ç'avait été le cas, l'intéressé ne serait pas tombé de haut lorsque, présenté à Lyautey à Meknès le 12 mai 1912, celui-ci, qui a effectivement entendu parler de lui, lui confie, divine surprise, la mission tant désirée. Ecoutons-le :

« Au début d'une radieuse après-midi de ce printemps marocain, je vis un fanion émerger d'une escorte composée d'un peloton de spahis pied à terre, chevaux en main. Le nouveau Résident général entouré de son état-major finissait de déjeuner. Le général Dalbiez lui présenta les officiers qui l'accompagnaient et mon tour vint de lui être nommé. Grande fut ma stupéfaction quand le général parut éprouver un certain plaisir en entendant prononcer mon nom. D'un pas il fut sur moi, me prit par les deux épaules et me dit : « Enfin, je vous trouve. Vous êtes l'homme que je cherchais et voulais joindre au plus vite. On m'abîme le pays, on m'éreinte Rabat par des bâtiments informes. Si vous voulez rester avec moi, je vous demande en grâce de veiller à ce que l'on cesse cette dévastation pendant que j'aurai, moi, durant au moins deux ans, la tâche des opérations militaires et de pacification de ce pays. »

La scène est, on l'admettra, joliment campée. On n'est pas obligé de tout prendre au pied de la lettre, mais le résultat est là. Tranchant, cette fois, a bien emporté le morceau puisque l'affaire est officialisée par un arrêté résidentiel du 28 novembre suivant. Un service est créé ayant dans ses attributions les antiquités, les beaux-arts et les monuments historiques. Tranchant de Lunel en est nommé chef avec le titre d'architecte conseil du Protectorat. Ce service relève

directement du résident général, et toute décision de construction ou d'aménagement des villes anciennes et nouvelles doit lui être soumise. Sur le papier, les pouvoirs de Tranchant sont immenses et sans équivalent où que ce soit et d'abord dans la métropole.

Cette situation n'est en fait que provisoire. En créant un service aux responsabilités aussi larges, confié à un proche collaborateur, le résident général n'entend pas figer les choses mais avoir la haute main sur l'urbanisme marocain dans une période où tout va très vite et des erreurs irréparables peuvent être commises. Il n'entend pas non plus, lui qui aime diriger des équipes, se fier à un seul homme et Tranchant va s'en apercevoir assez vite.

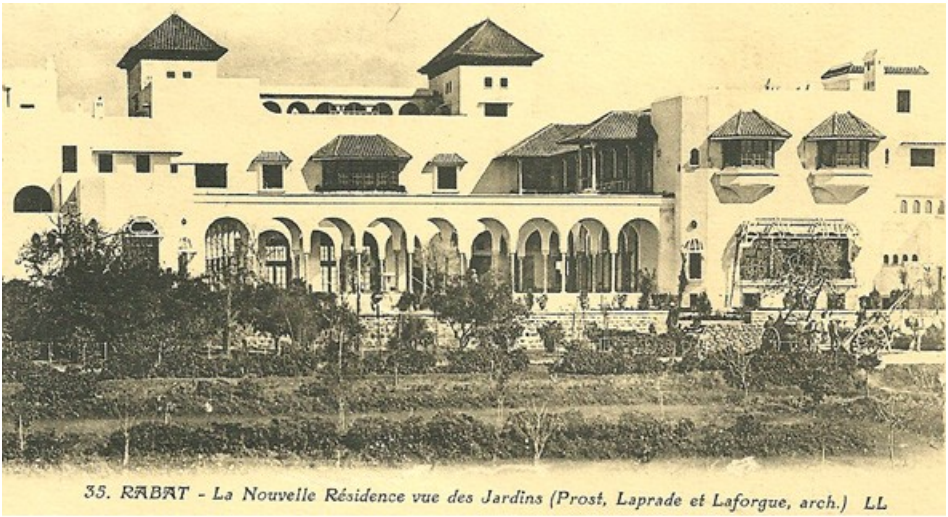
Et, de fait, Lyautey ne va pas tarder à recruter, en passant par-dessus la tête de Tranchant, de nouveaux poulains dont les attributions vont réduire d'autant celles du chef du service des Beaux-Arts. Dès novembre 1913, l'urbanisme échappe à Tranchant avec l'arrivée d'Henri Prost, Grand Prix de Rome, auteur du plan d'Anvers, qui est recommandé à Lyautey par Forestier, un des meilleurs architectes-paysagistes de l'époque. Venu pour une mission de dix mois au Maroc, le futur patron de l'architecture française des années 1950, Prost se voit confier le service des plans de villes qu'il va diriger de 1914 à 1922. Il en sera de même, un peu plus tard, en 1915, lorsque Louis Chatelain, blessé au front, sera affecté aux fouilles de Volubilis, sur le conseil de l'archéologue Dieulafoy. Travaillant d'abord sous l'autorité de Tranchant, Chatelain recevra bientôt son autonomie avec la création du service des Antiquités du Maroc qu'il dirigera jusqu'à sa retraite en 1941. Et ainsi de suite. Partent les monuments islamiques qui échoient assez naturellement à des historiens de l'architecture musulmane, ce

que n’est évidemment pas Tranchant, même s’il se fait gloire dans ses mémoires d’avoir sauvé les mausolées de la dynastie saadienne à Marrakech ou la porte almohade des Oudaïas à Rabat.

Porte almohade à Rabat dégagée par Tranchant de Lunel

Quant à la tâche de ranimer l’artisanat auquel Lyautey attache une très grande importance, il l’attribue à Prosper Ricard, lorrain comme lui, qu’il a connu en Algérie. Arrivé à Rabat en 1915, celui-ci, qui a déjà fait ses preuves en Algérie, va s’attacher jusqu’à sa retraite en 1935, à la promotion du tourisme et des métiers d’art avec une mention toute particulière pour le tapis marocain qui lui doit son estampillage[1].

1 **Voir la notice biographique que lui a consacrée Annie-Krieger-Krynicki dans les Cahiers d’Afrique du Nord no 12.**



Le palais de la Résidence à Rabat construit par Prost, Laprade et Laforgue

Il n'y a, au fond, dans toutes ces nominations ou créations de services rien que de très normal. Des domaines aussi différents exigent des spécialistes et on ne peut qu'admirer, au vu des résultats, le flair dont fit preuve Lyautey en nommant des hommes d'un tel calibre à des postes aussi déterminants pour l'avenir du pays dont il avait la charge. Tranchant fut-il un grand perdant dans cette affaire ? Peut-être. Rien n'empêchait cependant l'architecte-conseil du Protectorat, de se tailler un domaine propre.

Mais, probablement velléitaire et peu à l'aise, comme il l'avoue lui-même, avec les complexités et les subtilités de l'administration, il laisse passer l'occasion de donner toute sa mesure en prenant en charge un grand projet. Mais lequel ? C'est le cas avec la construction du palais de la résidence à Rabat, dont la responsabilité principale échoit à Albert Laprade

que Prost a fait venir au Maroc. Tranchant s'en montre très dépité, et tire à boulets rouges sur cette réalisation dans son livre. On le comprend car c'est lui qui avait aménagé la première résidence de Rabat à partir d'une villa achetée au consul d'Allemagne.

Le premier hôtel de la Résidence aménagé par Tranchant de Lunel

On peut se poser la question aussi à propos des grandes postes de Casablanca et de Rabat qui vont à Adrien Laforgue, autre ami de Prost. Pour ces trois monuments les architectes ont reçu ordre de s'inspirer du style néo-mauresque mis en vogue en Algérie au tout début du siècle et dont Lyautey s'est entiché au temps du gouverneur Jonnart. Et il y a peu de doute que Tranchant s'y connaissait. Mais, en fin de compte, le fait est là, Tranchant ne construit rien, ou pas grand-chose, dans un moment où monuments, immeubles et constructions privées

surgissent du sol comme champignons après la pluie. C’est surprenant. Mais à qui la faute ?

Hôtel des Postes de Casablanca construit par Laforgue

Lot de consolation, Lyautey, qui a un faible pour lui, obtient qu’il supervise la construction de la mosquée de Paris destinée à honorer la participation des soldats musulmans nord-africains à la guerre de 1914-1918. Et le maître du Maroc exige cette fois un pastiche convaincant de l’architecture religieuse marocaine. De fait, Tranchant, qui s’attelle au projet dès 1922, sera l’auteur de la conception d’ensemble, fournira les esquisses et dessins, veillera à la décoration, mais, à son habitude, laissera d’autres, en l’espèce Robert Fournez, Maurice Mantout et Charles Heubès, faire le travail. Il y a là, comme une faille dans le caractère qui explique, sans doute, pour partie la carrière si médiocre au total d’un homme qui ne manque ni de dons, ni probablement de talent.

Mais ce n’est pas la seule explication. Il y a aussi l’accident, et l’accident dans le cas de Tranchant, c’est le scandale. Il s’est intéressé d’un peu trop près à de jeunes marins et, pour tout arranger, il fume de l’opium. Ça fait beaucoup pour l’époque et surtout pour le monde, désormais un peu gourmé, des hauts fonctionnaires du Protectorat qui, de toute manière, n’apprécie sans doute pas son amateurisme. Tranchant doit partir.

Nous sommes en 1924. Il a cinquante-cinq ans. Il lui reste huit ans à vivre. Il se retire sur la côte varoise, à La Seyne près de Toulon. Il possède là depuis 1920, un ancien moulin qu’il a agrandi. Il y a aménagé un salon oriental, une fumerie d’opium. Il y a installé aussi les collections rapportées de ses voyages. C’est là qu’il donne des fêtes et reçoit ses amis, au nombre desquels Jean Cocteau qui partage son goût pour les jeunes gens et son opiomanie. Comme il est sympathique et de bonne compagnie, les gens du pays l’aiment bien et le regrettent à sa mort en 1932. Puis c’est l’oubli.

Au Maroc, personne ne se soucie d’évoquer sa mémoire, pas même son successeur aux Beaux-Arts, Jules Borély, qui n’a pas de chance lui non plus puisqu’il est limogé la même année pour amateurisme, reproche que l’on avait tant fait à Tranchant, à la suite d’un conflit avec l’historien de l’art islamique Henri Terrasse à propos de la restauration de la Koutoubia à Marrakech.

Comble de l’ironie, Borély avait tenté sans succès de faire rétablir à son profit par le résident Ponsot la direction unifiée des Antiquités, des Beaux-Arts et des monuments historiques que Lyautey avait créée pour Tranchant en 1912. C’est lui qui le dit. Voir son livre *Le tombeau du Maréchal* qui date de 1937. Ça méritait bien une petite mention. Eh, bien non.

En 1996 cependant, une partie des collections de Tranchant, arrive sur le marché après la mort de sa fille, la comtesse Jo de Lastic, qui avait hérité la maison de La Seyne et ce qu'elle renfermait. Les remarquables aquarelles de Tranchant attirent l'attention des spécialistes. C'est aussi à ce moment là que l'on redécouvre les expériences urbanistiques et architecturelles de la période du Protectorat.

On s'intéresse désormais à Tranchant qui fait notamment l'objet d'une notice biographique du Dictionnaire des orientalistes de langue française rédigée par monsieur Gabriel Leturcq et madame Nathalie Bertrand, de l'université d'Aix-en-Provence, qui poursuit d'intéressantes recherches sur la vie et l'œuvre de Maurice Tranchant de Lunel. De son côté une universitaire marocaine, madame Rim Fadili-Toutain a fourni un éclairage indispensable pour qui veut comprendre le travail de Tranchant de Lunel au Maroc en reconstituant l'évolution de la législation et de la réglementation chérifiennes en matière de protection du patrimoine depuis Lyautey. Enfin, un autre universitaire marocain a réédité à ses frais l'unique livre de Tranchant *Au pays du paradoxe*, devenu introuvable.

Sources :

Tranchant de Lunel, au pays du paradoxe - Maroc - préface de Claude Farrère, Fasquelle, Paris 1924.

Bertrand, Nathalie et Le Turcq Jean-Gabriel, Maurice Tranchant de Lunel, notice in *Dictionnaire des orientalistes de langue française* édité par François Pouillon avec Jean Ferreux et Lucette Valensi, (2001-2006) et Guy Barthélemy, Sylvette Larzul et Alain Messaoudi (2006-2012), EHSS.

Fadili-Toutain, Rim, *Histoire de la sauvegarde par la législation*, publications de l’Institut français du Proche-Orient, 2001.

Photographies:

Collection personnelle de l’auteur

Bombonnel ou le tueur de panthères

Annie Krieger-Krynicki

Bonbonnel 1816-1890

N’étant jamais mieux servi que par soi-même, Bombonnel a fait le récit de ses expéditions cynégétiques en Algérie de 1853 à 1860; mais plus sincère que d’autres, il a avoué inscrire à son tableau de chasse beaucoup de hyènes et quelques chacals. Certes, il avait offert à sa femme qui l’attendait à Alger, sa septième panthère, transformée « en un beau tapis par un Italien, Dominique, de la place d’Isly. » Mais ses confrontations

avec les panthères lui ont laissé des traces de leurs agressions : « Les cicatrices qui me couvrent la figure, la tête, un bras et une main, sont là pour l'attester. »

J'ai retrouvé ce livre qui venait de la bibliothèque de mon grand- père, Edouard Krieger, au Chalet Sainte-Clémence, rue de Grenoble, à Oran. Il devait tenir à ce livre de jeunesse, car il en avait confié la reliure à un atelier de mutilés de la guerre de 14-18; travail qui témoignait de leur bonne volonté mais non de leur habileté car l'exemplaire, joliment illustré, entre la toile grisâtre et le mauvais cartonnage, se démantibula entre mes doigts. Mais le récit palpitant des chasses gardait toute la saveur d'une époque très lointaine: 1863, celle où mon arrière grand-père, pasteur à Strasbourg, était parti à la demande personnelle de Napoléon III, soutenir le moral des légionnaires de Sidi-Bel Abbès, et par la même occasion développer le temple protestant d'Oran.

Né dans l'Aube, le 10 août 1816, Bombonnel perdit ses parents du choléra en 1831 et vécut à Dijon, chez une tante qui lui fit apprendre le métier de libraire. Séduit par l'aventure, à 18 ans, il s'embarqua pour la Louisiane où il se fit colporteur, puis il partit rejoindre les Indiens dans l'île de la Passe-Christian, faisant commerce des animaux à fourrure. Fortune faite, il rentra à Dijon où il se maria et prit part à la chasse aux loups et aux sangliers. Lors d'un voyage en Algérie, il apprit par le journal qu'une panthère avait enlevé «une fillette que sa mère avait déposée près d'elle alors qu'elle travaillait dans son champ», ne «laissant que des lambeaux sanglants de vêtements accrochés aux ronces ». Il délaissa aussitôt la chasse aux «perdreaux et poules de Carthage, lapins et sangliers de la Mitidja et aux grands cygnes du lac Haloula» pour traquer la panthère « aux sanglants exploits, qui ravageait

les territoires de tous ses voisins ». Il la décrit ainsi : « hantant les bords de la mer, le voisinage des cours d'eau, les régions au climat doux. » « La grande panthère pèse de deux à quatre cents livres, mesurant deux à trois mètres vingt-cinq du bout du nez à l'extrémité de la queue qui représente le tiers de la longueur totale de la bête ». « L'œil de la panthère est gros, jaune ardent. La pupille suit la marche du soleil; elle tourne dans le cercle de l'iris comme les aiguilles dans le cadran d'une pendule. A midi la pupille est longue, mince comme une lame de couteau… Ainsi la panthère ne voyage jamais car elle voit à peine. Elle reste cachée tout le jour dans les broussailles. A minuit sa pupille est un rond très exact. C'est à cette heure qu'elle voit le mieux »… « Tout au long de la colonne vertébrale, les taches de la robe sont noires, longues et pleines… Elle vit de 20 à 25 ans ».

Pour son premier affût, il suspendit « un petit bouc à une branche et successivement par un de ses membres. Il lui passa une ficelle dans l'oreille pour le faire crier », car sans doute le bouc astucieusement se tenait coi, flairant le pire. Ce fut un chacal que Bombonnel dut chasser car il « aboyait comme un chien ». Soudain « la panthère tomba comme une masse sur l'affût. Je lui envoyais mes deux balles au défaut de l'épaule. J'entendis la panthère qui s'éloignait lentement en poussant des mugissements comme un taureau en colère et rentra sous bois. Lorsqu'il fit un peu jour, j'examinais mon pauvre bouc. Il avait la tête broyée et les flancs percés »… « J'arrivais à un buisson que la panthère avait traversé et où je vis qu'elle avait été percée de part en part … Depuis ce jour, on ne revit plus la bête dans le pays ». Durant ses chasses, il est bien accueilli par les Arabes qui lui ont signalé la panthère, avec enthousiasme,

partageant leurs galettes sous la cendre, leurs œufs durs, le poulet et le fameux *couscoussou*.

Une nuit d'avril, il s'installa dans la forêt de Ben Ali où il était arrivé d'Alger par la voiture de Blidah. La tribu lui avait signalé un prédateur qui avait égorgé un chameau et plusieurs bœufs. Assailli par les moustiques, il se mit longuement à l'affût, avec au piquet «une jeune chèvre dont il dut éloigner les chacals». Soudain, il vit « sous bois, deux charbons ardents, immobiles. Des pas lents et légers font peu à peu craquer l'herbe qui par bonheur était sèche. Tout d'un coup, luit un œil large, ouvert et qui semble toucher le bout de mon fusil. Je serre le doigt. Sur mon coup se dresse une masse comme un cheval qui se cabre. C'était une panthère; mon second coup arrivant en pleine poitrine renverse la bête sur son dos à huit mètres de moi. Je fais un bond en arrière, m'attendant à un abordage… Cinq minutes après, j'allais reconnaître la bête: elle était morte. C'était une femelle de moyenne grosseur. Je lui avais envoyé une balle à pointe d'acier qui pénétrant au dessus de l'œil, traversa la tête et sortit à l'épaule gauche. Nous allâmes faire la levée du corps. Sentant la panthère qui était encore chaude, les deux mules se cabrèrent et se mirent à ruer » (Son guide Lakhkdar et lui-même évitèrent de peu leurs coups de sabot).

« Je quittais Ben Ali à minuit, escorté par un grand nombre d'Arabes qui faisaient la fantasia autour de nous, heureux parce que cette bête leur avait dévoré beaucoup de bœufs » … « Cette bête fut dépouillée chez moi. On lui trouva dans une des pattes de devant, un dard de porc-épic qui était allé se loger le long de l'os depuis plusieurs années car la blessure était bien fermée. Ce qui prouve que la panthère saute sur tout ce qui bouge ». « Un pâtissier d'Alger me demanda quelques kilos de sa chair ; il en fabriqua des pâtés qui furent

trouvés exquis par les plus fins gourmets de la ville. Cette viande était blanche et grasse comme du veau de lait. Moi-même j'en mangeai; depuis j'ai mangé de plusieurs autres panthères que j'avais tuées, et à la viande de toutes sans exception j'ai trouvé un goût d'urine assez prononcé. J'ai retrouvé ce goût désagréable dans de gros sangliers dont la curée avait été faite tardivement. » Il attribue à cette cause ce goût fâcheux car il avoue: « J'ai mangé les queues des deux dernières bêtes que j'ai tuées et je les ai trouvées soit dit en passant, excellentes ». Pour les amateurs de sciences naturelles, il avait compté les vertèbres et en a trouvé vingt-quatre et vingt-six !

La différence de goût tenait peut-être à celle de l'alimentation. Il raconte en effet qu'il avait reçu les plaintes de « deux Arabes de la montagne. Tous les jours, au coucher du soleil, une panthère venait effrontément à leur barbe manger des figues dans leur jardin; il s'agissait d'aller châtier ce maraudeur d'une nouvelle espèce ». (Certes il avait constaté que le chacal mangeait des fruits, des pastèques et des baies de palmiers nains !) « Dans la saison des figues, la panthère qui en est très friande, rôde autour des arbres, se dresse sur ses pattes de derrière, et avec celles de devant, attire à elle les branches aussi adroitement que le ferait un homme, et prend avec sa gueule tous les fruits qui sont à sa portée, rejetant avec beaucoup de discernement ceux qui ne sont pas suffisamment mûrs. Lorsqu'elle a mangé toutes les figues qu'elle a pu atteindre en se redressant, elle se contente de regarder celles qui pendent aux branches trop élevées, comme le renard de la fable mais jamais elle ne grimpe sur les arbres ». Le figuier constituant donc le meilleur refuge en cas

d’affût. La panthère trop gourmande fut épargnée car Bombonnel rentrait en France.

Une autre fois, alors que « la lune était superbe, en un éclair comme une flèche, la panthère roula la chèvre, la laissa se relever et la tenant par le train de derrière, dans ses énormes pattes, elle la lâcha, la reprit et sembla jouer avec elle comme un chat une souris. J’ajustais au défaut de l’épaule et fis feu. La panthère glissa au fond du ravin. Elle demeura introuvable mais quinze jours après les Arabes qui avaient suivi son affût me rapportèrent une patte armée de lourdes griffes, mais en partie rongée par les vers ».

Une autre aventure le met dans l’embarras : alors qu’il était parti à l’invitation des Arabes de l’Oued Zeitoun chercher une panthère qu’il avait déjà manquée après un guet d’une trentaine de nuits. Descendu à l’hôtel, un couple le retint à dîner et le mari lui demanda d’emmener sa femme dans la montagne car lui-même ne pouvait, vu son état de santé passer la nuit dans un buisson. Il objecta « l’assaut des puces et des moustiques… la chaleur accablante, les courses à travers les rochers et les fourrés, nourriture mauvaise et, pour prendre quelque repos, la terre dure ou une natte dans un gourbi malpropre ». Enfin il craignait la « chronique scandaleuse qui sévissait en Algérie comme en France ». Mais elle revêtit un habit d’homme et enfourcha la mule, « la cravache à la main, le cigare à la bouche ». Après avoir accepté une tasse de café et un morceau de galette offerts par les Arabes de la tribu des Menan, ils se mirent à l’affût et, pour la nuit, la dame prit une pierre qui lui servit d’oreiller, sous la tente. La chèvre servit d’appât pendant plusieurs nuits à l’avidité des chacals et des hyènes qu’il leur fallut écarter. Soudain une souris s’invita et grimpa le long de la jambe

immobile de Bombonnel puis s'attaqua à sa voisine qui n'avait pas de « guêtres » « Pendant un bon quart d'heure, elle laissa la souris voyager sur et dans ses vêtements et resta immobile comme une statue … Pour supporter une telle situation, elle est capable des actes du plus grand courage. Cette dame était une Prussienne; si elle eût été Française, je regretterais davantage de ne pouvoir écrire son nom » dit galamment Bombonnel. Mais la panthère qui avait enlevé plusieurs têtes de bétail, la semaine précédente, était trop repue et ne se montra pas.

Une autre chasse faillit se terminer tragiquement : alerté par la tribu des Ben Assenatt, il allait traquer une panthère qui avait étranglé un chameau près de la ferme du Corso. Dans le même temps, le préfet d'Alger avait envoyé son neveu, propriétaire de la ferme et quelques chasseurs pour la battue au sanglier. Ce fut la panthère qui s'invita pendant le dîner en attaquant la chèvre au piquet. « La bête se rue sur la chèvre et en poussant des cris rauques et effrayants… je lui avais brisé les deux pattes de devant de mon coup de fusil ». Mais il manque son second coup : « la terrible bête devient furieuse; elle se jette sur moi, et me culbute comme l'aurait fait une locomotive. Je tombe sous elle, renversé sur le dos et les épaules prises dans le buisson qui avait servi d'affût. Elle cherche à m'étrangler, et, s'acharnant à mon cou, elle le mord avec une rage indescriptible. Il était heureusement garanti par le collet de mon paletot et le capuchon de mon caban... Je fais des efforts inouïs pour avoir mon couteau de chasse engagé sous moi. Elle saisit cette première main et la perce de part en part; elle me mord horriblement la figure: un des crocs de sa mâchoire supérieure me laboure le front, me perce le nez; l'autre croc m'entre au coin de l'œil gauche et me brise l'os et la pommette… De mes deux mains crispées, je la prends par le

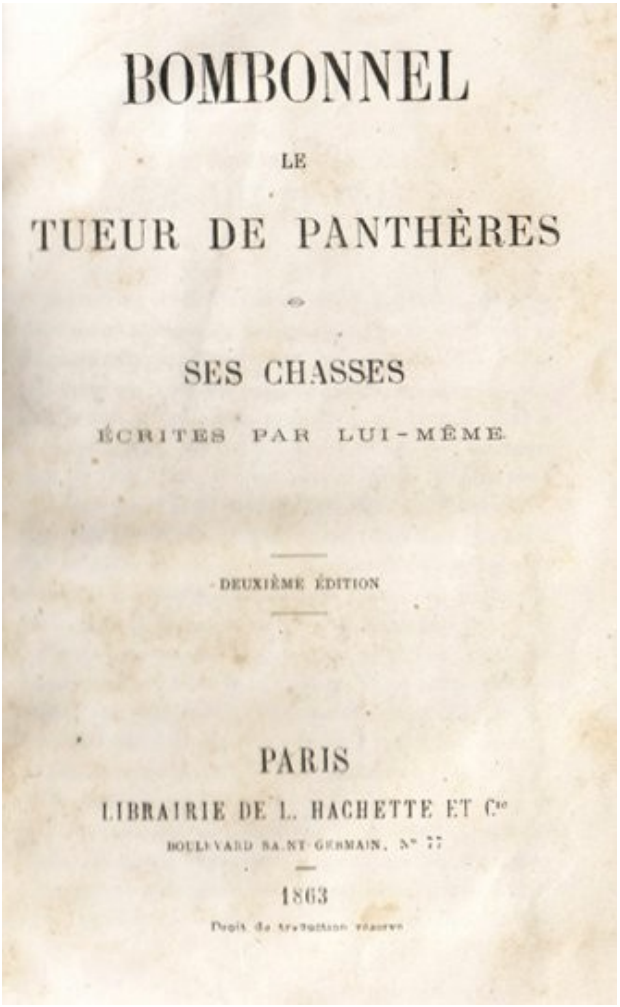
cou. Elle me saisit alors la figure en travers, et en enfonçant dans les chairs des dents formidables, me fait craquer toute la mâchoire. Ma figure est prise dans sa gueule, d'où sort une haleine brûlante et infecte qui m'étouffe. Je tiens son cou qui est gros comme un chapeau et dur comme un tronc d'arbre et, la serrant avec la force que donne le désespoir, j'éloigne son horrible tête de la mienne. Elle se jette sur mon bras gauche et me perce au coude de quatre énormes trous. Sans la grande quantité de vêtements, il était brisé comme verre... . J'étais toujours renversé sur le dos au bord extrême du ravin, les jambes en haut et la tête en bas... Réunissant tout ce qui me reste de force et de rage dans un effort suprême, je me dégage, ses dents glissent sur mon crâne qu'elles labourent affreusement; ma toque de drap ouaté lui reste dans la mâchoire. Je l'avais soulevée si vigoureusement qu'elle glisse sur moi sur la pente rapide. Ses deux pattes étant brisées, elle ne peut se retenir et roule en rugissant jusqu'au fond du ravin... Les Arabes m'emmenèrent à la ferme du Corso avec une tête qui ressemblait plutôt à un quartier de viande sanglante qu'à une face humaine. J'allais me placer devant une glace. Ma joue gauche était arrachée et me tombait sur la bouche laissant l'os de la pommette brisé et à découvert ; l'os frontal se voyait également sur une longueur de huit centimètres; quant à mon pauvre nez autrefois aquilin, il était aplati, déchiré et brisé d'une manière affreuse; j'étais hideux... Le docteur, un bon ami, arriva d'Alger, vingt-quatre heures après. La route n'étant pas carrossable, il dut revenir sur la mule qui avait servi à l'Arabe, et qui fit ainsi cent-douze kilomètres. Le docteur sur la mule et l'Arabe courant derrière, frappant avec un bâton sa bête pour la faire aller plus vite. Cet homme m'était très dévoué; il fut si fatigué de cette course qu'il faillit en mourir. On organisa une voiture garnie de matelas

et on me ramena à Alger. La fièvre se déclara, et je restai plusieurs jours en danger de mort ». Bombonnel refusa l'assistance d'autres médecins que « son brave docteur » qui l'avait pansé. « J'étais convaincu à tort ou à raison, que plus il y a de médecins auprès d'un malade, plus vite il est expédié ». « … Quatre mois après, je recommençais à chasser, avec des croûtes sur le visage. Le bras seul restait dans un mauvais état, il y restera toujours ».

« Les chiens de chasse revinrent du ravin, le poil hérissé et la queue basse… quant à ces messieurs (les chasseurs) ils offrirent leurs fusils aux Arabes qui déclinèrent l'offre ». « Quinze jours après, des enfants qui gardaient les troupeaux racontèrent qu'ils avaient vu en putréfaction, la bête qui avait mangé le roumi… Aussitôt relevé de maladie, ma première sortie fut de me rendre à l'église de Bab-Azoun, où j'allais remercier Dieu et assister à une messe que ma femme faisait dire en l'honneur de Saint- Hubert ».

Bombonnel fut sollicité pour chasser le lion mais déclina l'invitation. En revanche, il termine son livre par des conseils pratiques : choix des armes, remplacement du couteau par la lance, vêtements de laine, hygiène (café mais ni eau, ni vin, ni liqueurs) et techniques d'affût. L'association des chasseurs d'Alger donna pour lui, en 1861, un grand banquet et lui offrirent « un superbe couteau de chasse d'honneur ». Mais il avait soulevé des contestations d'un monsieur Gérard, auteur, lui, d'une *Chasse au lion*. Le livre de Bombonnel avait suscité l'intérêt des « chefs de l'Armée d'Afrique, naturalistes et chasseurs, commandant des postes dans la grande et petite Kabylie », et qui écrivirent dans le *Journal des chasseurs* (30 septembre 1860) pour le soutenir.

Bombonnel avait conclu son ouvrage par cet avertissement : « S'il faut pour tuer le lion, de l'adresse, du courage et du sang-froid, pour tuer la panthère, il faut de plus : de la ruse, de la prudence et une patience à toute épreuve »



BOMBONNEL

LE

TUEUR DE PANTHÈRES

SES CHASSES

ÉCRITES PAR LUI-MÊME

DEUXIÈME ÉDITION

PARIS

LIBRAIRIE DE L. HACHETTE ET Cie

BOULEVARD SAINT-GERMAIN, N° 77

1863

Droits de traduction réservés

Sur le chemin de Marrakech, une escale à Bizerte du romancier Maurice Genevoix

Annie Krieger-Krynicki

En 1948, il revenait à Tunis, à bord du Chanzy. Douze ans auparavant, une mer, aussi dure, l'avait poussé en vue du Bou Kornine dont les cornes se miraient dans l'eau du golfe. Il revoyait les dunes du cap Gammarth où « madame de Beauvoir, allongée au soleil avait fait un rêve existentialiste », Sidi Bou Saïd et la terrasse de la villa Erlanger où il avait retrouvé « les mêmes buveurs devant les mêmes petites tasses, le même bourricot qui s'écorche au fond de la cour délabrée ». La cathédrale de Carthage est décrite cruellement comme une « bâtarde pièce montée aussi laide que naguère ».

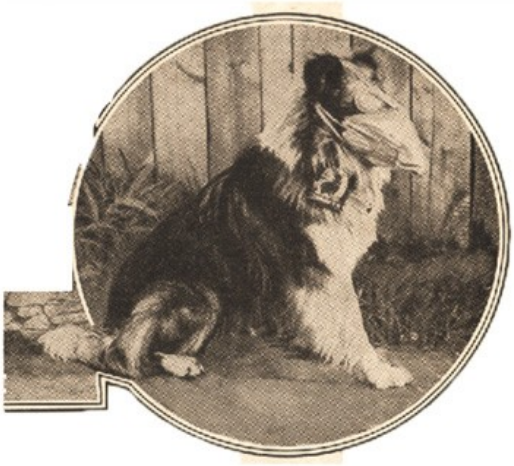
Il était venu jusqu'à Bizerte, en conférencier. La ville, à peine remise de son éventration par les bombardements, n'avait eu à lui offrir qu'un baraquement où le samedi et le dimanche se projetaient des films américains.

Mais les auditeurs étaient nombreux à s'installer sur les fauteuils de récupération, disparates et disjoints. Car il apportait une bouffée d'air parisien dans ce qu'il qualifiera plus tard dans son récit de voyage, de « Landerneau » avec son atmosphère raréfiée : ses fonctionnaires et ses marins français vivant en vase clos, ses notables arabes, juifs, ses

commerçants. De « Babel » aussi, car toutes les langues de la Méditerranée s'entremêlaient : arabe, italienne, maltaise, sarde, au dessus de cette pointe de terre encerclée par la mer, les lacs, transpercé par un grand canal dont les navires de guerre forçaient le passage à grands coups de sirène péremptoires, mettant en fuite les bateaux de pêche et les balancelles, chargées de gargoulettes de Djerba.

Il avait aussi remarqué les épaves de la guerre : « carcasses de voitures brisées, brûlées, de petits tanks à croix gammée, à étoiles américaines ». Dans l'épaisseur de ce sable des plages de la Corniche, se traînaient des « bandes de mitrailleuses, des fusées d'obus, des spirales de chenilles ».

« Quelques fourmis humaines s'affairaient, sans doute des récupérateurs ». Il était sensible à cet amoncellement « ignominieusement barbare, repoussant », lui, le blessé de 14-18, l'écrivain de la guerre … Avec moue rieuse, à demi, dissimulée sous sa petite moustaches à fils gris, il racontait combien cette étiquette fut prenante. Au point qu'il décrivit André Gide, qui, soupesant son livre, Raboliot, et plissant ses yeux chinois, soupira qu'il espérait que ce n'était pas encore un de ses livres de guerre - j'en avais commis cinq - confessa t-il, sous les applaudissements d'un public, qui lui, les avait appréciés. Il lui avait même fallu demander à son éditeur Grasset, d'enlever sur la couverture, le chien dont Raboliot, le braconnier taciturne et poète à sa manière, caressait l'échine. Lucien Descaves lui avait asséné brutalement : « Encore un chien de guerre ! » Certains avaient encore en mémoire, ces chiens affublés d'un masque à gaz, pauvres bêtes qu'un reporter avait photographiées dans les tranchées du front.



Chien de guerre portant un masque à gaz

Il rendait proches, à ceux qui l'écoutaient avec avidité, les divinités du Panthéon des lettres : Anna de Noailles, telle un serpent fabuleux, se dressant du divan où elle s'abandonnait pantelante et épuisée, pour lancer un sarcasme, moduler des vers et défendre un poète. Et Henri de Régnier, taciturne, mais sensible aux tourments de ses héros, mis en scène avec ironie.

Il passait aussi en revue les souvenirs studieux de ses années de « tunes », rue d'Ulm, laboratoires d'idées. André Billy n'était plus une figurine de papier, éclose entre les pages des revues littéraires. Car on lisait, à Bizerte, les chroniques de l'auteur de la *Vie de Diderot* ou ses *Écrits sur Proust*. Jean Guehenno, autre normalien, devenait le héros quotidien d'indignations révolutionnaires, et non plus figé dans son Journal des années 1937-1938. Un conférencier, répétait Genevoix, évoquant avec modestie et humour, sa première expérience « bafouillée », devait côtoyer les problèmes sans les

poser, du moins sans tenter de les résoudre. Mais il ouvrait une multitude de portes où passait un air rafraîchissant.

« J'aime les bêtes » et il s'attendrissait devant les chats, râpés et rêches, qui guettaient le lancer des poissonniers, dans le marché aux arcades mauresques ; puis leur abandon, repus et le ventre plein, pattes et queues alignées, dépassant à peine de l'ombre des charrettes et des arabas. Il évoquait le souvenir de Rroû, le matou noir apprivoisé qui le suivait à la pêche puis reprit sa liberté, avant de revenir, brisé, pelé, blessé, mourir au logis, à ses pieds. La rareté des livres, due à la pénurie de papier et au bombardement des librairies ou des bibliothèques de Tunisie, le peinait, lui qui avait assouvi sa faim de lecture grâce à son père. Liquidateur judiciaire, il rapportait chez lui des bourriches de livres, invendus à la criée. Il y avait puisé les ouvrages de Balzac, Alphonse Daudet, Stendhal et Maupassant dont le réalisme l'avait séduit. C'était *Le Livre de la jungle* de Kipling qui lui avait livré le secret des bêtes si humaines et des humains à peine sauvages, l'enivrement des odeurs de terre, de feuillage et de fourrures. L'ami de son père, Vlaminck, planté devant son chevalet, lui avait révélé la séduction d'un simple champ de blé à Nanterre, un soir d'été.

Il s'excusait, ce petit homme frêle qui avait tenu en haleine tout un auditoire, d'interrompre le flot des questions car il devait dîner avec des amis. Il décrivit plus tard, avec la même sensualité qu'il avait mise, dans cette annonce de son futur festin, « les meilleurs bricks tunisiennes qu'il m'ait été donné d'apprécier : des œufs pochés dans un triangle de pâte frite, croustillante et légère que l'on croque à même en la tirant par deux de ses cornes; une farce moelleuse les enrobe dans leur gangue friable et dorée, tout embaumée d'herbes aromatiques » Même sensualité chez Raboliot, savourant son

omelette après l'avoir piquetée et arrosée de quelques gouttes de vinaigre, page qui était dans toutes les mémoires !

Mais il était déjà loin de Bizerte qu'il commençait à oublier, l'excitation éphémère du conférencier tombée, tandis que ses auditeurs garderaient longtemps le souvenir de sa causerie.

C'était à présent, Marrakech qui l'attirait : « une des villes du monde que ma mémoire se plaît à retrouver », lui qui avait puisé le goût des voyages dans le premier de tous, *l'Odyssée* et, la nostalgie de sa patrie régionale dans *Les Tristes* d'Ovide !

« Toute la ville s'offre à nos regards, terrasses blanches et toits verts, puits quadrangulaires des cours, de-ça de-là des pointes de cyprès, le blanc des minarets et, le plus haut de tous, irradiant une douce lueur rose, celui de la grande Koutoubia ». Il est déçu car le palais de la Bahia où il loge, lui paraît glacé en cette saison : « J'avais aimé naguère à flâner dans ses riads, dans ses fraîches cours intérieures, enchanté aussi par la polychromie des faïences sur les murs et les dallages, par les vasques sonores d'eaux vives … » mais la Ménara dresse toujours « 'exquis pavillon carré chaperonné de tuiles vertes que double son reflet dans l'eau profonde du bassin ». Il se perd dans les jardins de l'Aiguadal dont il aime l'immensité, la négligence luxuriante, la vétusté des oliviers » … Et il retrouve le charmeur de cobras, pas si inoffensifs que ça, puisqu'il paraît qu'un badaud se laissa mordre et en mourut. Il trouve que le Mowgli de son enfance, avait eu tort de se moquer du vieux cobra, gardien d'un trésor royal, et de dire, en découvrant ses crocs pourris : « C'est tout sec ! » Quant à la pastilla de Marrakech, « fourrée à la viande ou sucrée », aux amandes, « dorée croquante et mémorable », elle a supporté la comparaison avec les bricks tunisiennes.

Bientôt Maurice Genevoix, se préparerait pour de nouveaux détours à travers l'Afrique noire, après l'Afrique blanche, pour « braconner des images » et forger des contes pour ses futurs lecteurs.

Bibliographie de Maurice Genevoix de l'Académie française (1890-1980):

Sous Verdun (1916),

Raboliot, Prix Goncourt (1923) ;

Rroû (1930),

Afrique blanche, Afrique noire (1949).

Constantine, des cinés et des ombres

Alain Amato

Lorsque j'ai été rapatrié à Dinan, en Bretagne, ce qui m'a beaucoup manqué, ce sont les cinémas. Car cette petite ville des Côtes d'Armor ne disposait que de deux salles de projections. Pas de matinées en semaine. Tandis que « Là-bas … ! » Oui, là-bas, à Constantine, ma ville natale, on comptait une dizaine de cinémas. Des séances tous les après-midi. Trois le dimanche. De ces cinémas que j'ai fréquentés pendant mon enfance, puis mon adolescence, j'ai gardé quelques souvenirs bien précis. Avant que tout cela ne disparaisse, puissent ces évocations être consignées dans le grand album de nos souvenirs collectifs.

L’Alhambra

Avenue d’Angleterre.

Dans ma mémoire, mon souvenir de cinéma le plus ancien, je l’ai vécu à L’Alhambra. Situé près du bâtiment de l’hôtel Cirta, proche du quartier Le Bardo. C’était la plus ancienne, la plus dangereuse des salles de Constantine parce qu’elle était en bois. En entrant le regard était attiré par l’écran blanc encadré d’une bande noire aux angles arrondis et non caché par des rideaux de théâtre. Les sièges à rabats, tels des stalles de bois s’alignaient au carré et claquaient quand on les ouvrait et surtout quand on les refermait. Mes grands-parents et mon père y virent tous les *Charlots*. Moi, j’y ai découvert *Le Bossu*. Dans la version en noir et blanc de Jean Delannoy tournée en 1944, et projetée à Constantine quelques années plus tard. La seule image que j’en ai gardée – j’avais six ans - c’est Lagardère ferraillant dans un grand escalier et s’exclamant : « Si tu ne vas pas à Lagardère, Lagardère ira à toi ». Enfants, en nous amusant à singer les aventures de cape et d’épée, nous commettions à l’envi la fameuse liaison mal-à-propos qui nous faisais proférer des tonnes de « Si tu ne vas pas z-à Lagardère, Lagardère ira-t-à toi ! » Ah ! Ce « t’à toi », quel dérapage séduisant dans notre sémantique déjà bien aléatoire du parlé d’Afrique du Nord !

Si ce film triompha énormément à Constantine, c’est parce que l’acteur principal, Pierre Blanchard, était né à Philippeville. Il faut bien admettre qu’en Algérie, nous avions le chauvinisme prêt du bonnet. Un soir des années 50, alors qu’avec mes parents, nous empruntions la rue Caraman, nous vîmes à

hauteur des Grands magasins du Globe, un attroupement à l'entrée de l'hôtel Saint-Georges. Renseignement pris, les badauds essayaient d'apercevoir Pierre Blanchard venu à Constantine rendre visite à des amis et qui logeait là. Je ne l'ai pas vu … mais, j'y étais !

Le cinéma L'Alhambra avait à l'arrière du bâtiment principal une annexe. C'était une salle de plein air qui ne fonctionnait qu'en été. Ah ! Cette nuit d'été de 1947 où j'ai découvert le *Pinocchio* de Walt Disney, sous l'immense ciel étoilé qui englobait l'écran magique. Et *Jiminy Cricket* accompagné par les stridulations des grillons du voisinage.

Le Cirta

Avenue d'Angleterre.

Un peu plus haut, se tenait le cinéma Cirta qui faisait partie de l'immeuble de l'hôtel éponyme. Je me souviens d'une séance spéciale pour enfants, un jeudi de 1951 où fut projeté le dessin animé *Jeannot l'intrépide* réalisé par Jean Mineur. Je me souviens aussi d'y avoir vu en 1953 *La Poule aux œufs d'or*, avec Abbott et Costello. Un duo comique qui tourna une quarantaine de films qui se déclinaient tous sous le titre : *Les deux Nigauds :* en Alaska, à Hollywood, chez les cow-boys, etc.

Peu à peu, cette salle allait se spécialiser dans la projection de films égyptiens.

Souvenir douloureux. Le 25 juillet 1961, Roland Genco et Abdereka Mihoub, deux policiers en service, fouillaient les spectateurs entrant au Cirta à la séance de 17 heures. Ils faisaient partie de la brigade de sécurité des cinémas. Soudain

des terroristes leur tirèrent dessus. Abdereka fut tué sur le coup. Roland, quoique grièvement blessé, arma son fusil, commença à poursuivre les meurtriers, mais perdant tout son sang, finit par s'écrouler au milieu de l'avenue. Mort lui aussi.

Roland Genco était un voisin et condisciple un peu plus âgé que moi. Je me souviens qu'un après-midi de 1949, à l'école Diderot, alors que nous étions dans la classe du cours préparatoire de madame Robert, le directeur, monsieur Morin, vint interrompre le cours. Il demanda à notre institutrice de le suivre. Dans la cour un représentant de la mairie l'attendait. Il était chargé d'annoncer à notre institutrice que son mari, un militaire, venait d'être tué au combat au Vietnam. Nous fûmes aussitôt dispersés dans les autres classes. C'est ainsi que l'on me fit asseoir au fond de la classe de monsieur Elbaz à côté de Roland Genco. Pour détendre l'atmosphère dramatique qui s'était emparée de l'école, Roland se saisit de mon ardoise et me demanda : « Tu sais comment on dessine la tête à Toto ? » - « Non » - « Eh bien zéro plus zéro égale la tête à Toto » qu'il me dit en alignant à la craie une suite de zéros, de plus et d'égal. « Et ça, - il ajouta un huit couché à l'horizontal -c'est Toto cow-boy ! » Voilà le souvenir que j'ai gardé de Roland Genco, victime à vingt-deux ans du terrorisme.

Ce cinéma avait la *schkoumoun*[2], comme nous disions là-bas, puisque un second drame eut lieu le 3 janvier 1962. Deux grenades furent lancées sur les spectateurs qui sortaient de la séance de l'après-midi. Il y eut quatre morts et vingt quatre blessés.

2 **La malchance en pataouète**

Le Nunez.

Devenu Le Royal en 1958

Boulevard Berteau

Le Nunez, sa spécialité jusqu'au milieu des années 50, c'étaient les westerns. Norbert qui habitait dans ma rue m'avait invité à sa communion, sa Bar Mitsvah. Après la fête, en fin d'après-midi, il décida d'entraîner tous ses copains au cinéma. En attendant la séance, bon prince, il sortit de ses poches un paquet de cigarettes qu'il fit passer. Ce fut ma première cigarette, fumée au milieu de mes camarades de la rue Sidi-Lakdar, assis sur les marches du perron du Nunez. Nous allions assister à la séance de 17 heures. On y jouait *Graine de Violence*, de 1955, avec Glenn Ford. Et si nous avions choisi ce film c'était parce que pour la première fois au cinéma, il y avait un morceau de rock and roll ! Pensez donc, nous allions entendre en bande sonore *Rock around the clock* de Bill Haley et ses Comets.

En avril 1959, alors que cette salle avait changé de nom et était devenue Le Royal, j'y ai vu *Le temps d'aimer et le temps de mourir* un mélodrame du spécialiste de ce genre, Douglas Sirk, avec le couple John Gavin et Liselotte Pulver.

Le Colisée

Place de la Brèche

Le Colisée occupait une partie de l'immense bâtiment du Casino. Je me souviens de ses fauteuils de velours rouge, de ses deux grosses colonnes, peintes en vieil or, encadrant la scène et qui seront détruites en 1954 pour permettre l'installation d'un écran panoramique. En été, pour la séance du soir, le toit s'ouvrait pour dispenser une fraîcheur relative. Comme la plupart des salles, il y avait un balcon. Nous l'avons oublié, mais en ce temps-là, une place au balcon était plus chère. La diffusion des premiers films en couleur était également plus chère.

Le voleur de bicyclette y fut projeté en 1949. En 1950, le film *Nous irons à Paris* fait salle comble à chaque séance. Il faut dire qu'à l'écran, Ray Ventura et son orchestre mettent une folle ambiance qui se propage dans la salle, en particulier au moment où se joue et se chante une samba endiablée intitulée « *À la mi aout* ». Je revois mon cousin Jean-Pierre et ses copains se lever spontanément et danser la samba dans la salle. Dans ce film, il y avait aussi la présence de Françoise Arnoult, qui est née à Constantine. Un autre souvenir que j'ai gardé, c'est celui de Luis Mariano chantant « *L'amour est un bouquet de violettes* » dans le film *Violettes impériales*, sorti en décembre 1952. On y parlait de la future épouse de Napoléon III, Eugénie de Montijo. Napoléon III avait fait forte impression aux Constantinois lors de sa visite officielle en mai 1865. Quatre générations plus tard, on en parlait encore ! Il faut dire qu'une rumeur courrait toujours, colportant que l'Empereur, venu sans son épouse, avait eu le loisir d'honorer une Constantinoise et de l'avoir mise enceinte.

Le somptueux *Quo Vadis*, avec Robert Taylor, Deborah Kerr et Peter Ustinov dans le rôle de Néron, fut programmé au Colisée fin 1953. Près de trois heures de spectacle avec, entre

autres, le triomphe d'un général romain, des chrétiens en pâture dans l'arène, l'incendie de Rome. Et Rome, ça nous connaissait, car juste en face du Colisée, au nom prédestiné, dans le square de la République, des colonnes et des inscriptions romaines avaient été exposées là dès 1860, en une sorte de musée lapidaire à ciel ouvert.

Pendant plusieurs saisons, le Colisée présenta en première partie la série américaine des *Trois Stooges*. Un trio burlesque délirant, empêtré dans des farces loufoques. Le public riait beaucoup à voir ces courts métrages comiques qui duraient une vingtaine de minutes.

Le 22 mars 1959, la *Dépêche de Constantine et de l'Est algérien* titrait : **Attentat à la grenade manqué grâce au sang-froid d'un militaire**. « Le sang froid d'un aviateur a évité hier soir une catastrophe au cinéma Colisée à Constantine. Alors qu'il gagnait sa place, le sergent-chef Michel Perceau, d'Oued Hamimine, aperçut un engin suspect coincé entre le dossier et le siège encore relevé du fauteuil que lui désignait l'ouvreuse : c'était une grenade dont la cuillère était maintenue par le siège du fauteuil. Avec beaucoup de sang froid, le militaire saisit la grenade en maintenant la cuillère fermée, traversa la salle et vint s'en débarrasser dans le sous-sol de l'immeuble où la grenade explosa sans faire de victime. »

Le Vox

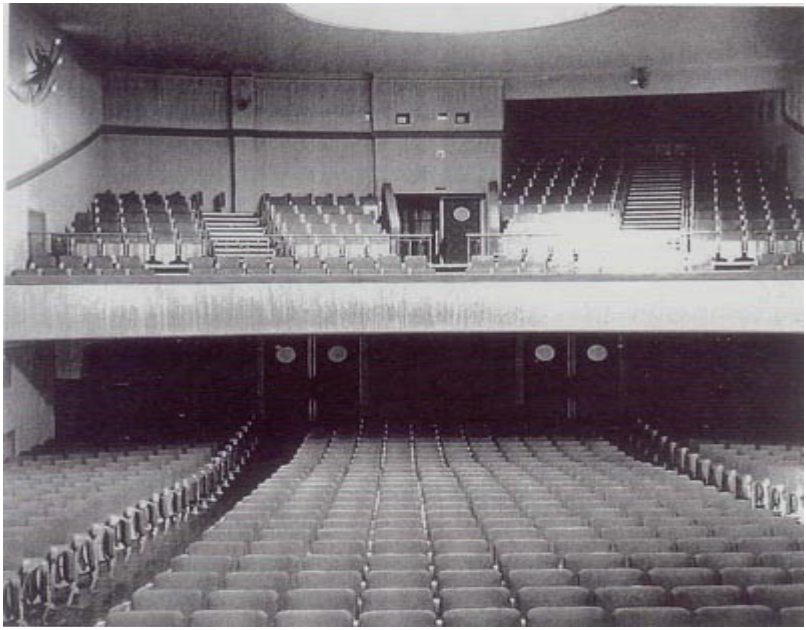
Devenu Le Triomphe au début des années 60

Rue de France

C’était un cinéma situé dans le quartier juif de Constantine, en face du Lycée d’Aumale. J’y ai vu *Riz amer* en 1949. Trop jeune à l’époque pour apprécier la plastique de Silvana Mangano. Mais le souvenir le plus vivace que je garde du Vox, c’est la projection du *Samson et Dalila*, de Cécil BeDemille, en 1951. Avec Victor Mature et Eddy Lamarr. Un somptueux spectacle qui obtint deux oscars bien mérités pour les décors et les costumes. Cet épisode biblique en technicolor et à la sauce hollywoodienne, projeté auprès d’un public pour la majorité israélite, provoqua une ambiance délirante. Exploitant ce filon, le Vox allait programmer tous les péplums tournés à Cinecitta. Et il y en eut plus d’une centaine, produits à Rome entre 1949 et 1962.

L’A B C

4 rue Laveran



Salle de l'ABC

L’ABC, avait été construit après la guerre et inauguré en 1948. Dans le quartier « chic » de Bellevue, le quartier des belles villas. Souvent le mercredi à la sortie de l’école, ma mère nous entraînait avec ma sœur dare-dare en direction de l’ABC, pour arriver - essoufflés - à la séance de 17 heures. Car le lendemain Jeudi, jour de congé des écoliers de ce temps-là, il n’était pas question d’aller s’enfermer dans une salle de cinéma, mais plutôt d’aller s’aérer et se dépenser au square Panisse.

Mes souvenirs : *Jeux Interdits* en 1952. Avec Brigitte Fossey, petit bout-de-choux de cinq ans au moment du tournage.

Comment imaginer en la découvrant à l'écran qu'elle allait faire une carrière exceptionnelle ! *Le mouton à cinq pattes*, d'Henri Verneuil, 1954, avec Fernandel. *Papa Maman La bonne et moi*, 1954, avec Robert Lamoureux. *Les grandes manœuvres*, de René Clair 1956, avec Michèle Morgan et Gérard Philipe.

En première partie ce cinéma diffusa la série des courts métrages des enquêtes de Sherlock Holmes, interprétée par le meilleur des comédiens de ce rôle : Basil Rathbone. Mes parents s'étant aperçus de mon engouement pour le célèbre détective britannique m'offrirent en 1957 le premier tome consacré à l'œuvre de sir Conan Doyle. Volumes heureusement rapatriés dans nos bagages au moment de l'exode et qui trônent toujours dans ma bibliothèque.

Le 20 août 1955, à l'heure de midi, une bombe éclata à l'entrée de l'ABC, n'occasionnant que des dégâts matériels.

L’Olympia

Rue Kalafat - Quartier d’El Kantara

L’Olympia aux murs de crépi jaune étalé à l’ancienne, avec traces de truelles apparentes. C’est la première salle de Constantine qui fut équipée pour accueillir en 1954 le CinémaScope.

D’importants travaux d’aménagements avaient été nécessaires. En particulier, il avait fallu casser les deux imposantes colonnes qui ceinturaient l’écran d’origine, afin que la façade puisse contenir le nouvel écran panoramique d’une trentaine de mètres de long. Le premier film qui fut projeté dans ce nouveau format fut *La Tunique*. Mais c’est surtout le film de première partie intitulé *Nouveaux Horizons*, réalisé par le Français Marcel Ichac, qui retint l’attention. En effet, ce court métrage était destiné à mettre en valeur les effets du CinémaScope. Je me souviendrai toujours de la voix off annonçant « Et maintenant … place au CinémaScope ! », alors que le rideau n’en finissait pas de s’ouvrir sur une telle longueur. Et qu’apparaissait l’avenue des Champs Elysées, s’étalant sur la totalité de l’écran et s’offrant à nos regards en un long travelling éblouissant. Comme si nous y étions ! Les westerns tournés en CinémaScope trouvèrent sur cet écran panoramique l’espace favorable mettant en valeur les immensités de L’Ouest Américain. Je me souviens aussi de cette valse magnifiquement dansée dans le large décor d’une salle de palais, entre Yul Brynner et Deborah Kerr, au cours de la célèbre séquence « *Shall We Dance ?* » du film *Le roi et moi*, 1957, pour lequel Yul Brynner avait bien mérité l’oscar. Lui qui interpréta au théâtre 4600 fois ce rôle de roi du Siam !

Le Versailles

Sidi-Mabrouk

Un souvenir, celui de *Les dix commandements*, sorti à Paris au début le l'année 1958 et programmé dans cette nouvelle salle en 1960. Il faut se souvenir qu'à cette époque Paris détenait l'exclusivité de certains films pendant plusieurs semaines, et, même plusieurs mois, avant qu'ils ne soient projetés en province.

Cinémas paroissiaux

Il y avait deux salles paroissiales. Le Don Bosco, 11 rue Rohault de Fleury et le Jeanne d'Arc à El Kantara.

Au Don Bosco, la seule séance dont je me souvienne, c'est le *King Kong* tourné en 1933, et projeté là vers 1950. Il n'y avait pas de cabine de projection et l'appareil était installé dans la salle. Ce jeudi après-midi, il y eut un chahut monstre entre les enfants du patronage de la Cathédrale - ma paroisse - et ceux du Sacré-Cœur. La séance dût être interrompue au moment où le gorille géant se déchaînait dans les rues de New-York. Les curés qui nous encadraient attendirent que le calme soit revenu avant de laisser King Kong entamer sa fatale ascension jusqu'au sommet de l'Empire State Building.

L'autre salle paroissiale, c'était le Jeanne d'Arc, près de l'église du même nom, quartier d'El-Kantara. Les programmes y étaient très intéressants parce la première partie était abondante : courts métrages, documentaires, dessins animés.

Beaucoup de films de cow-boys, mais aussi, en 1959 *Un condamné à mort s'est échappé*. Séquence nostalgie : dans la pénombre propice de cette salle, à l'époque de mes dix-sept ans, baisers échangés avec une petite fiancée de ce temps-là !

Salle de l'Université Populaire.

Derrière la poste

Une à deux fois par semaine on projetait des films dans la salle de spectacle de ce bâtiment municipal qui abritait aussi le conservatoire de musique. Cette salle était ceinturée par un immense balcon. C'est là que j'ai vu entre-autres le film dramatique *Madame Miniver* de William Wyler, *Le troisième homme* avec Orson Welles. *Tête de Pioche* avec Laurel et Hardy. La séance commençait à 18 heures directement par le film. Mais lorsqu'il était long et que je sortais de la salle vers 20 heures, je courais jusqu'à la maison car mes parents s'inquiétaient. Mon père m'accueillait par un « D'où tu viens à cette heure ? … Encore au cinéma ! » Ensuite, c'était la soupe à la grimace…

Séances de ciné-club

Un Ciné Club constantinois existait, dont le siège était en 1956, 30 avenue d'Angleterre chez monsieur Claude Granperrin. J'ai assisté à quelques-unes de ces séances, parfois au Colisée, parfois à l'ABC. Ce dont je me souviens surtout, ce sont ces longues présentations avant le début du film et ces débats interminables qui suivaient. En fait ces causeries éveillaient les esprits. Être spectateur, c'était soit « voir » un

film passivement ou le « regarder » d'un œil critique. Voir ou regarder, les auxiliaires des salles obscures.

Distribué par SIDA S.A., Colonne Voirol 7, Chemin Beauregard - ALGER

SPECTACLES CINEMAS

16 h. 30 LE COLISEE 20 h. 30

Une réjouissante satire, charmante et cocasse et de verve

UN ECLAT DE RIRE QUI SECOUE LE MONDE

Les folles péripéties d'un petit DUCHE en lutte avec l'Amérique

Un très beau film en couleurs pour oublier vos soucis

LA SOURIS QUI RUGISSAIT !

avec PETERS SELLERS et JEAN SEBERG

DEMAIN 3 SEANCES : 14 h. - 17 h. et 20 h. 30

A. B. C. AUJOURD'HUI ET DEMAIN séances à 17 h. et 20 h. 30

Dominique WILMS - Jean GAVEN - Jean-Pierre KERIEN dans

LES AVENTURIERS DU MEKONG

UN FILM DE JAN BASTIA EN DYALISCOPE-EASTMANCOLOR

VERSAILLES 16 h. 30 - 20 h. 30 - Car le soir à la sortie - Deux jours !

JERRY LEWIS - DEAN MARTIN - ANITA EKBERG

UN VRAI CINGLÉ DE CINEMA SCOPE COULEURS

Des éclats de rire qui vous feront mal au ventre 6 mois après !

TRIOMPHE - 16 h. 30 En réédition, le chef-d'œuvre des deux plus grands comiques du cinéma

INTERDIT AUX BLOUSONS NOIRS

FRA DIAVOLO avec Laurel et Hardy

POUR L'ANCIENNE, LA NOUVELLE ET LA FUTURE VAGUE

OLYMPIA 3 DERNIERS JOURS DU GRAND FILM

14 h. - 17 h. - 20 h. 30 FILLES DE NUIT Ce film est déconseillé aux enfants

avec Georges Marchal - Nicole Berger - Claus Holm - Gil Vidal

ROYAL CINEMA - 14 h. - 17 h. - 20 h. 30 DERNIER JOUR !

Un sujet « tabou » que le cinéma affronte pour la première fois

CET HOMME EST UN REQUIN avec JAMES GARNER et NATALIE WOOD

CIRTA UN FILM D'UNE VIOLENCE INOUIE

13 h. 30 - 16 h. 15 TONNERRE SUR LE TIMBERLAND avec ALAN LADD COULEURS

Programmes du 15 juillet 1961

Publicité et Première partie

Tous ces films faisaient l'objet de publicités destinées à informer et attirer le public. La rubrique spectacles énumérant les salles, titres des films et surtout horaires des séances paraissait dans le quotidien *La Dépêche de Constantine et de l'est algérien*. Les affiches collées aux murs étaient plus voyantes. L'une d'elle placardée en décembre 1950, rue Clémenceau, sur un emplacement publicitaire situé en face de la Médersa, m'avait marqué par le comique délirant, qui s'en dégageait. Je venais de découvrir le dessinateur Dubout, « Le

fou dessinant ». Le film s'intitulait *La rue sans Loi*, avec Gabriello et Louis de Funès.

Une autre affiche est visible sur des photos de presse parues dans *la Dépêche de Constantine*, à l'occasion d'un moment dramatique. Nous sommes en février 1956. À El-Milia, dix-neuf militaires sont tués dans une embuscade. Ils sont enterrés à Constantine presque clandestinement pour éviter toute manifestation. Le lendemain, en réaction, ce sont dix mille Constantinois qui se déplacent au cimetière pour leur rendre hommage. Au retour il y eut pendant deux heures, des échauffourées dans le secteur situé entre la mairie et la préfecture. Sur deux photos où l'on voit les C.R.S en train de charger les manifestants, on distingue à l'arrière plan, collées sur un mur, trois affiches du film *Vous pigez*, avec Eddie Constantine. Film sorti le 18 janvier à Paris, et déjà « en province » le 26 février, date de cet événement.

Eddie Constantine, contrairement à la légende qui circulait parmi nous, n'avait rien à voir avec notre ville. S'il prit Constantine pour pseudonyme c'est seulement en contractant son patronyme, car, à la ville, il s'appelait Edward Constantinowsky.

Les photos des films, étaient exposées dans des vitrines placées un peu partout en ville. Je me souviens de celle qui était fixée au mur du café à l'angle de la Place d'Aumale et de la rue Caraman, et que je regardais rituellement à chaque changement de programme.

Tout un monde vivait des salles de cinéma, caissières, contrôleurs, placeuses - qui proposaient le programme et à l'entracte des friandises, surtout des Esquimaux - et bien

entendu les projectionnistes qui se faisaient siffler dès qu'intervenait un incident technique, image floue, son inaudible, coupure de film.

Parfois, il y avait une attraction à la place du documentaire de première partie. J'y ai vu des prestidigitateurs, des montreurs de chiens, des jongleurs, principalement à l'ABC.

Arrivé à ce point de l'article, je m'en voudrais de ne pas faire mention de la séquence des « réclames », comme nous disions à l'époque, qui figurait soit au début, soit à la fin de la première partie. La régie de ces publicités s'appelait « Afric-films, 15 rue d'Isly Alger », avec au générique l'apparition, façon dessin animé, d'un sympathique négrillon habillé en groom et qui roulait des yeux.

Souvenons-nous aussi, des « actualités » de cette première partie. Plusieurs compagnies de reportages se partageaient les salles. La Fox Movietone démarrait sa bobine sur un générique avec fanfare américaine très entraînante et fond de gratte ciel new yorkais, suivie de sportives sautillant d'une jambe sur l'autre. *Pathé journal* mettait en avant son coq chantant. Les Actualités françaises s'ouvraient sur la carte de l'Europe et de l'Afrique du Nord, flanquée de deux palmiers et d'un marabout[3].

Cinégel Royal

3 **Sur Internet on peut voir et entendre les génériques du passé à ces adresses : Union-Ciné avec Fox Movietone. Pathé ciné Générique CinéMémoire. Les actualités Françaises : Edition du 6 janvier 1949**

Et puis, pour Noël 1953, mes parents m'offrirent un appareil de projection 8 mm, *Cinégel Royal*, fabriqué au Mans. Du coup, le cinéma était rendu chez nous. Nous louions des films chez les photographes Gonzales, rue Séguy-Villevaleix, ou Dadoun, rue Clémenceau. Ma mère plaquait contre le mur son plus grand torchon blanc. Je posais l'appareil sur la glacière. François et Margot, les cousins de Papa qui étaient nos voisins, arrivaient avec leurs chaises et la séance démarrait à l'heure que nous avions choisie. Les bobines étaient muettes, les films condensés, mais cela ne nous gênait pas. Surtout mes parents et les cousins qui avaient connu l'époque du cinéma muet. Je lisais à haute voix les encarts qui résumaient le déroulement de l'action, car Margot était analphabète et Colette ma petite sœur n'avait que quatre ans.

Je me souviens surtout du tout premier film qui fut projeté dans notre salle à manger. *La chevauchée fantastique* de John Ford, avec John Wayne. Comme la location durait deux jours, je peux vous dire que je l'ai regardé plusieurs fois ce classique du western.

Clap de FIN

Noël 1953 Constantine - Juin 2013 Arizona. Soixante après, j'aurai le plaisir de découvrir Monument Valley chez les Navajo et de parcourir les lieux où John Ford planta ses caméras en 1939. De Constantine à Monument Valley… voilà qui constitue une formidable chevauchée fantastique. Merci les cinémas de mon enfance pour tous ces moments d'émotions partagés avec un public bon enfant qui assistait sans s'en douter aux dernières séances d'une époque qui allait disparaître.

Eugène Vallet

Odette Goinard

Eugène Vallet 1858-1950

Journaliste, agriculteur, homme politique, Eugène Vallet a exercé un rôle très actif dans le département de Constantine dans la première moitié du 20ème siècle.

Né à Lure (Haute-Saône) en 1868, Eugène Vallet arrive en Algérie avec ses parents en 1878. Petits colons, ceux-ci s'installent à Tiberguent près de Fedj-Mzala (aujourd'hui Ferdjiona) dans le département de Constantine. Il poursuit ses études au lycée, puis

entreprend une carrière qui se déroulera dans différents domaines tout au long de sa vie.

Le journalisme

Entré dans l'administration, il devient secrétaire de la commune mixte de Fedj-Mzala. Elu en mai 1895 adjoint spécial de Lucet (aujourd'hui Beni-Guecha), il rencontre Émile Morinaud[4] qui, appréciant ses qualités, lui propose de venir le seconder au *Républicain* de Constantine. Il est promu rédacteur en chef le 1er octobre 1898. Journaliste de premier ordre, au style net et précis, il s'intéresse surtout aux problèmes agricoles et à la colonisation terrienne. Il figure d'ailleurs en 1903 parmi les fondateurs de la revue *Le colon algérien et tunisien* qui paraît à Constantine, et dont il devient le rédacteur en chef. Il est dans le même temps correspondant du *Lyon Républicain* et collabore à *l'Express Algérien*, journal anti-juif fondé à Alger par Max Régis[5] en 1898.

L'agriculture

Ayant acquis une certaine notoriété dans le monde du journalisme, Eugène Vallet, tout en continuant à donner des articles à différents journaux , démissionne de son poste de rédacteur en chef pour se consacrer à l'agriculture. Il s'installe à Fedj Mzala où il dirige personnellement la mise en valeur de

4 **Emile Morinaud (1865-1972) fut maire de Constantine de 1901 à 1935, député républicain socialiste, puis radical indépendant**.

5 **Max Régis (1973-1950) était un journaliste et homme politique, élu maire d'Alger. Il était président de la Ligue antijuive. L'antisémitisme a sévi en Algérie en 1898 provoquant des émeutes dans les grandes villes.**

l'Azel En-Noura ou Domaine des enfants assistés, d'une superficie de plus de mille hectares. Son exploitation ne tarde pas à être considérée comme une ferme modèle . Il devient initiateur en matière de techniques agricoles. C'est un adepte des nouvelles méthodes de culture des céréales dites « en bande espacées ». Mutualiste convaincu, il est le fondateur des premières *mutuelles labours*. Directeur du syndicat agricole de Fedj Mzala, officier du Mérite agricole, il est en 1928 secrétaire de la Confédération générale des agriculteurs d'Algérie.

L'archéologie

L'activité de publiciste qu'il poursuit par ailleurs lui vaut de présider, à partir de 1934, la Société archéologique du département de Constantine et d'être porté en 1937 à la présidence du congrès des Sociétés savantes d'Algérie. Il a par ailleurs largement contribué à faire sortir de l'oubli la ville de Cuicul (Djemila) qui jouxtait sa propriété.

Les relations avec le Soudan

S'intéressant au problème des relations de l'Algérie avec le Soudan, il fait partie en 1926 de l'expédition Constantine-Niger organisée par la Chambre de Commerce de Constantine. En 1929, il est vice-président du Comité transsaharien.

La politique

Eugène Vallet a manifesté un attachement absolu au « Parti français » et à son chef de file Emile Morinaud. Après le reflux de ce Parti aux élections législatives de 1902, il signe le 10 janvier 1906 le manifeste qui consacre la création dans le département de Constantine, du Parti républicain unifié autour de différentes personnalités et il devient membre du comité

directeur de ce nouveau parti. En 1910, il adhère au Manifeste du parti radical et radical socialiste du département de Constantine dont il restera l'une des personnalités marquantes jusqu'à sa mort. La politique de « conciliation républicaine » va lui permettre d'obtenir de nombreux mandats publics.

Conseiller général d'Oued-Athménia de 1910 à 1944, vice-président du conseil général de Constantine en 1922, 1923,1924, puis président de cette assemblée en 1926, il siège de 1929 à 1937 au Conseil supérieur. Il en est vice-président en 1934 et occupe de ce fait le plus haut poste électif d'Algérie. Entré aux délégations financières[6] en 1920, en qualité de représentant des colons de Fedj Mzala, il s'intéresse essentiellement aux questions agricoles et se retrouve, à différentes reprises, chargé de représenter à l'assemblée plénière des rapports sur la culture et la commercialisation des céréales, sur le relèvement des centres de colonisation, sur l'utilisation des eaux souterraines.

Ses compétences économiques lui vaudront dans les années 30 d'exercer les fonctions de conseiller de l'Office algérien d'action commerciale (OFALAC). Après avoir obtenu le renouvellement de son mandat en 1923 et 1928, il renonce définitivement en 1935, pour raison de santé, à se représenter devant les électeurs.

Après la deuxième guerre mondiale, il cesse de participer à la vie politique et ne sollicite plus aucun mandat. Il vit retiré à Fedj Mzala où il meurt en novembre 1950.

---

6 **Les délégations financières ont été mises en place par décret du 23 août 1898. Elles étaient chargées de voter le budget de l'Algérie.**

Eugène Vallet avait pressenti, après les douloureux évènements de Sétif en 1945, l’anéantissement total de l’œuvre plus que séculaire édifiée par la France en Algérie.

D’après la biographie de Louis-P Montoy, *Hommes et Destins* 1986 Tome VII

Bibliographie

- Emile Morinaud, *Mes mémoires*, op. cit. chap.VI.

- *L'Indépendant de Constantine* 1er août 1905.

- *Le Progrès de Sétif* 2 août 1905.

- *La République* de Bône 15 août 1905.

- *Le Cri de l'Algérie* 13 août 1922

- *De Constantine au Niger par le Sahara* – ed. Vve Braham – 1927 ; 267 p.

- *Le Républicain de Constantine* 13 juin 1929.

– *La Dépêche de Constantine* 29 novembre 1950.

Parmi ses œuvres

Eugène Vallet a fait paraître en 1948 un ouvrage intitulé: *le drame algérien : la vérité sur les émeutes de mai 1945*, dédié « en hommage ému au souvenir de ceux qui sont morts pour donner à la France le plus bel Empire qui soit... ». (*Les Grandes Editions françaises*).

Histoire Maritime de l'Aéropostale (1927 - 1934)

Pierre Griffe - Capitaine au Long Cours

Introduction

Cette année 1987 marque le soixantième anniversaire de la création de l'Aéropostale.

A cette occasion, plusieurs collègues se sont adressés à moi pour me demander de rappeler, parce que peu connue, l'importance de son « Service-Marine », et le rôle que les marins ont joué dans l'organisation et l'exploitation des deux grandes lignes postales aériennes de cette compagnie: France - Amérique du Sud et Marseille-Alger.

Je suis l'un des derniers « rescapés » qui ont servi les deux secteurs maritimes, je peux donc essayer de raconter ce que j'ai vu et fait au sein de la vaste tâche qui incomba, à cette époque, à la plus grande entreprise d'aviation mondiale.

Sans doute, comme toutes les entreprises humaines, l'Aéropostale a connu des moments difficiles et des drames, mais aussi beaucoup de victoires ; elles lui ont permis de placer son pavillon, toujours fidèle au courage et au rayonnement français !

Au cours de la période cruciale qui suivit immédiatement la fin de la Grande Guerre (1914-1918), on pensait généralement que l'aviation, qui avait accompli d'immenses progrès sur les champs de bataille, resterait l'une des spécialités des armées, émargée simplement de fêtes sportives, de raids et de compétitions entre clubs.

L'idée d'une aviation commerciale, cependant, ne traîna pas, car avant même l'armistice de 1918, l'ingénieur Latécoère, constructeur d'avions, présenta un projet au Gouvernement concernant la création de lignes aériennes pour le transport de la poste en utilisant le grand nombre d'appareils militaires qui allaient être réformés. Il prévoyait un service sur le Maroc, suivi d'un prolongement vers Dakar et peut-être même, - pourquoi pas? - sur l'Amérique du Sud !

Ce projet prit corps peu à peu; ainsi dès le 25 décembre 1918, un avion Latécoère effectuait un essai prometteur sur le court trajet Toulouse- Barcelone. C'était symbolique, certes, mais il n'en constituait pas moins le premier tronçon du téméraire et incroyable projet...

Dix ans plus tard, pourtant, il était réalisé entièrement !

Le « miracle » avait été rendu possible, grâce à l'énergie féroce, le courage héroïque, et l'esprit du devoir d'une pléiade de « volants » démobilisés, ayant une foi ardente en leur métier, menés par un chef capable, énergique, ne craignant pas de payer de sa personne, j'ai nommé : monsieur Didier Daurat, directeur d'exploitation de la société Latécoère.

La ligne du Maroc avait été inaugurée en mars 1919, celle allant jusqu'à Dakar, à travers les embûches du Rio de Oro, fonctionna dès juin 1925. En Amérique du Sud, le tronçon

Natal-Buenos Ayres fut ouvert en novembre 1927; on achevait l'organisation complète de la ligne France-Chili, tandis qu'en Méditerranée, le service postal par hydravions Marseille-Alger vit définitivement le jour avec l'Aéropostale. Associé aux efforts de monsieur Latécoère, c'était sous l'impulsion d'un véritable bâtisseur, monsieur Marcel Bouilloux-Lafont qui en devint le président du conseil d’administration. Celui-ci étant solidement implanté en Amérique du Sud, il y avait installé des lignes de chemin de fer, monté des banques, construit le port de Montevideo. Son dessein était d'établir un réseau de lignes aériennes sur tout le continent sud-américain afin d'y faire rayonner l'influence de la France.

Le plan d'eau d'Alger

Ce fut l'épopée de la Cordillère des Andes notamment, aux pics atteignant 7.000 mètres, vaincus par les Mermoz, Guillaumnet et autres avec des appareils plafonnant seulement à 5.200 mètres. En utilisant les courants ascendants, ils avaient réussi à passer le long de cols au prix de tours de force qui attirèrent l'admiration du monde entier. Mais la grande étape que constitue la traversée de l'Atlantique Sud - quelques 3.200 kilomètres de vol - demeurait impossible en l'absence de matériel volant susceptible d'assurer la traversée. Malgré les raids fameux et réussis à plusieurs reprises par de courageux aviateurs, elle n'était pas exploitable commercialement par la voie aérienne à cette époque.

La première traversée aérienne postale (avec 130 kg de courrier) eut lieu le 12 mai 1930, en un peu plus de 19 heures, par Mermoz et ses coéquipiers Dabry et Gimié à bord d'un nouveau Latécoère-28 nommé le « Comte-de- Lavault », muni de flotteurs. Cette semaine là, le courrier fut distribué à Santiago-du-Chili quatre jours après son départ de Paris, au lieu de huit jours.

La ligne de l'Atlantique, par sécurité, était parsemée par les quatre petits bateaux de l'Aéropostale : *Phocée* et *Becfigue* entre Dakar et les rochers de Saint-Paul, le *Bemtivi* mouillé à Saint-Paul et la *Cigogne* entre Saint-Paul et Natal.

L'aviso *Péronne*, en même temps, effectuait son voyage sur Natal avec trois passagers, Messieurs Daurat, Serre et Roquefort….

Au retour, en juillet 1930, Mermoz dut amerrir à proximité du *Phocée* à 400 milles de Dakar, par suite d'une fuite d'huile. Les trois hommes d'équipage, ainsi que le courrier, furent

récupérés, mais le *Comte-de-Lavault*, écrasé par la coque du *Phocée* en accostant, coula à la suite de ses avaries.

C'est en 1927, trois ans auparavant, qu'était né le « Service-marine » de l'Aéropostale par location à l'Etat d'une flotte spéciale qui assura la réunion des deux continents. Cette flotte devint importante, car en plus du service postal régulier qu'elle assurait, un certain nombre de navires auxiliaires vint s'ajouter à celui-ci en raison des travaux d'infrastructures entrepris aux îles du Cap-Vert, à Fernando-de-Noronha, aux rochers de Saint-Paul, morceaux de terre disséminés à peu près sur la route et susceptibles de servir de relais, par étapes successives, aux avions. La compagnie devint ainsi une entreprise aussi bien maritime qu'aérienne par l'importance des effectifs, d'autant plus qu'en Méditerranée, existait déjà une branche marine, à la suite d'un essai de ligne postale Alicante-Oran par hydravions. Elle se justifiait par l'étude et la mise au point technique d'appareils appelés à assurer la ligne plus importante Marseille-Alger en préparation.

Ainsi, dès 1928, la grande ligne postale France-Santiago du Chili, longue de 15.000 kilomètres put être exploitée normalement et la ligne Marseille-Alger, après plusieurs années de longs et difficiles efforts allait commencer à fonctionner régulièrement, les services exploitation et sécurité en mer étant en place.

A cette date, j'étais embarqué comme lieutenant à bord du cargo *Indiana* de la Compagnie Générale Transatlantique affecté aux voyages du Pacifique Nord, lorsque de retour au Havre, un collègue me fit savoir qu'un cours de capitaine allait ouvrir à Alger incessamment. Ayant acquis les conditions

exigées pour me présenter à cet examen, je ralliais Alger et obtenais définitivement mon brevet.

Je me disposais à rallier Le Havre pour me remettre à la disposition de ma Compagnie, lorsque le Chef d'Escale de l'Aéropostale à Alger, monsieur Poulin me pria de venir le voir à la suite d'une conversation qui avait eue avec le professeur Renaud, l'un de ses amis connu pendant la guerre.

Ce dernier lui aurait cité mon nom pour éventuellement occuper le poste alors vacant de Capitaine de l'Aéropostale à Alger. Monsieur Poulin, en effet, quand je me suis présenté à lui, me dit : « Puis que vous êtes en possession d’un brevet de commandement, je vous annonce à tout hasard, que je cherche un titulaire ici pour la base. Comme vous le savez sans doute, le poste n'est pas de tout repos mais, ma foi, très intéressant, chargé de toute la partie maritime de l'escale - mouvements des appareils, plan d'eau, météo et bien sûr le commandement de l'aviso à la fois dépanneur, remorqueur et ravitailleur d'hydravions. Si ce poste vous intéresse, j'en parlerai à monsieur Daurat, directeur d'exploitation de la compagnie, attendu ici ces jours prochains. »

En ces toutes premières semaines de rodage de la ligne, un hydravion, victime d'une panne de moteur, avait été perdu ainsi que les sacs postaux, au large des côtes algériennes et c'est à cette occasion que monsieur Daurat devait accourir à Alger. A son arrivée, il me convoqua à bord de l'aviso, le *Colonel-Casse*, en présence de monsieur Poulin et me dit à peu près ces mots : « Sachez qu'ici le rôle du Capitaine n'a rien de commun avec celui-d'officier de paquebot ! »

J'avais 25 ans, étant en possession du brevet de Capitaine au Long Cours, un commandement, auquel j'avais droit désormais, n'était pas à refuser. Je répondis donc au directeur que je n'avais encore jamais navigué aux paquebots, mais à bord d'obscurs cargos aux voyages longs et pénibles, tels ceux que je venais d'effectuer sur Madagascar et la Réunion ou celui du Pacifique Nord. Mais surtout, lors de mon service militaire, j'avais été embarqué sur un gros remorqueur de sauvetage où il fallait marcher par tous les temps. Durant 14 mois, j'avais appris je crois, la dure pratique du métier de la mer!

Cette réponse calma le « terrible » monsieur Daurat, car se tournant vers monsieur Poulin, il lui demanda d'appareiller pour un tour de rade et c'est moi, bien sûr, qui fit la manœuvre.

Au retour à quai, il me dit : « C'est bon ! Vous commencerez demain matin... Vous vous mettrez en rapport avec le Chef d'escale ».

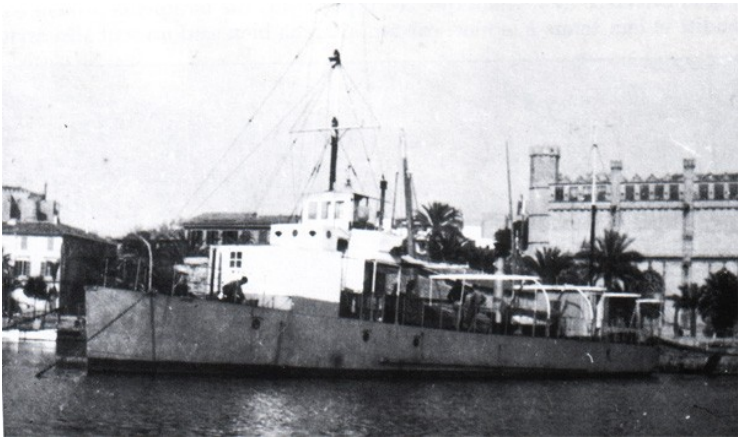
C'est ainsi qu'à la suite de circonstances imprévisibles, mais que je crois heureuses, j'eus mon sac à l'Aéropostale...

Le bateau que je devais prendre, le *Colonel-Casse*, était l'un des quatre bâtiments assurant la sécurité de la ligne Marseille-Alger. Basé à Alger, il était identique au *Jean-Argaud* en station à Port-Vendres, responsable du secteur Nord. Porteurs tous deux de noms d'aviateurs tombés au service de la compagnie, ils avaient été construits à New-York en 1917 pour l'U.S. Navy qui voyait grand puisqu'elle avait commandé 441 unités de ce type, toutes destinées à la chasse aux sous-marins allemands dont le danger, en cette période sombre de la guerre, était menaçant. Cent furent cédés à la Marine Française, ils rallièrent notre pays par leurs propres moyens. La longue traversée de

l'Atlantique Nord par ces petits bâtiments prouva leur solidité et leur tenue à la mer, car tout marcha bien sauf un seul aléa arrivé au C-28 dont on fut sans nouvelles depuis son départ des côtes américaines. Très inquiet sur son sort, on s'attendait au pire lorsqu'un jour, un câble apprit qu'il était arrivé « à la voile » sain et sauf à la Horta, dans l'île Fayal, aux Açores, ses moteurs en panne à la suite d'une tempête

Les deux « frères » acquis par Latécoère déplaçaient 84 t ; les dimensions des coques, solidement chevillées en pin d'Orégon, étaient les suivantes : 33,50 m de long, 4,70 m de large et 2 m de tirant d'eau. Dotés de trois moteurs Standard à essence, de 250 cv, actionnant chacun une hélice, les 750 cv au total leur faisaient filer une vitesse de 17 nœuds. Le rayon d'action à l'allure économique permettait plusieurs jours de navigation à la mer.

Un troisième bâtiment était stationnaire à Port-de-Bouc, chargé de la sécurité dans le Golfe du Lion et des mouvements des hydravions qui s'effectuaient sur l'étang de Berre, devant Marignane où se trouvait la base de l'Aéropostale. Construit au Canada en 1916, il portait lui aussi le nom d'un aviateur tombé en service : *Aviateur Rodier*. Il était plus petit (42 t) que les précédents, mais plus rapide (19 nds). Il n'avait qu'un seul moteur à essence de 400 cv et sa coque, en bois également, avait 24,30 m de longueur. Enfin, le quatrième bateau, la *Jonquille*, un aviso en acier, construit à Lorient en 1918, était ancré à Palma, la compagnie ayant aménagé une station de secours et de ravitaillement en ce point central de la Méditerranée. Il était plus important que le *Colonel-Casse* avec 40 m de long et 90 t de déplacement, mais un peu moins rapide (600 cv).



La *Jonquille* à Palma

Ces bateaux, très marins, pouvaient tenir la mer par tous les temps, comme leurs affectations l'exigeaient. Ils étaient équipés d'un matériel de sauvetage approprié, munis d'instruments de navigation les plus modernes et de deux postes radios couvrant tout le secteur occidental de la Méditerranée. A leur bord, le service était permanent durant toute la durée de vol des appareils et précédé des transmissions de l'état du temps sur toute la longueur des réseaux.

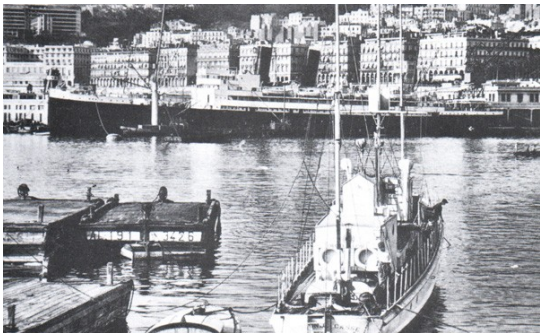
Quant aux équipages, forts de dix hommes, tous sélectionnés, ils étaient susceptibles de rendre les services de marins qu'on leur demandait, aussi bien à bord qu'avec la vedette de remorquage.

A bord du *Colonel-Casse*, j'avais avec moi un chef-mécanicien, breveté officier-mécanicien de 2e classe ; un aide-mécanicien de 3e classe, un chef de poste radio, deux officiers brevetés radios, un maître d'équipage, trois matelots, un

novice et éventuellement un charpentier lors des sorties en mer pour dépannage.

Au début de la mise en marche de la ligne, il y avait trois voyages aller et retour par semaine, le retour vers Marignane se faisant le lendemain de son arrivée à Alger. Quelques mois plus tard, il devint journalier dans les deux sens. Les départs de Marignane se faisant en correspondance avec l'express de nuit de Paris qui s'arrêtait à Pas-des-Lanciers, gare la plus proche de Marignane, les sacs postaux pouvaient généralement être embarqués à bord de l'hydravion vers 8 heures de sorte que le courrier était distribué dans l'après-midi à Alger. Par contre, d'Alger par avion, le courrier destiné à la Métropole pouvait être posté jusqu'à minuit, apporté à la base peu après, l'hydravion prenait l'air dès qu'il le pouvait, c'est-à-dire au jour. Il arrivait donc à Marignane entre 10 et 14 heures suivant les saisons et la poste le distribuait le lendemain matin à Paris.

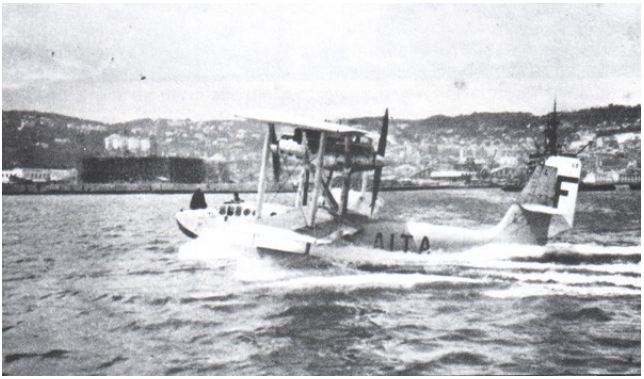
Tout le personnel de la base était donc en service suivant les vicissitudes des courriers ; l'équipage du *Colonel-Casse*, quant-à-lui, toujours paré à marcher au premier signal.



Le *Colonel-Casse* à Alger

L'Aéropostale à Alger s'était confortablement installée dans l'ancienne base d'hydravions que la Marine Nationale avait créée pendant la guerre au plus fort de la chasse aux sous-marins allemands. Elle était située à l'arrière port de l'Agha, en dehors du trafic maritime de l'époque, mais depuis on avait entrepris des travaux d'allongement de la jetée extérieure et la construction du Bassin de Mustapha. De sorte que la base était devenue le centre d'une immense activité d'embarcations, d'un va-et-vient continuel de chalands et remorqueurs et, de plus, des bouées et corps morts obstruaient le plan d'eau, normalement réservé aux mouvements des hydravions.

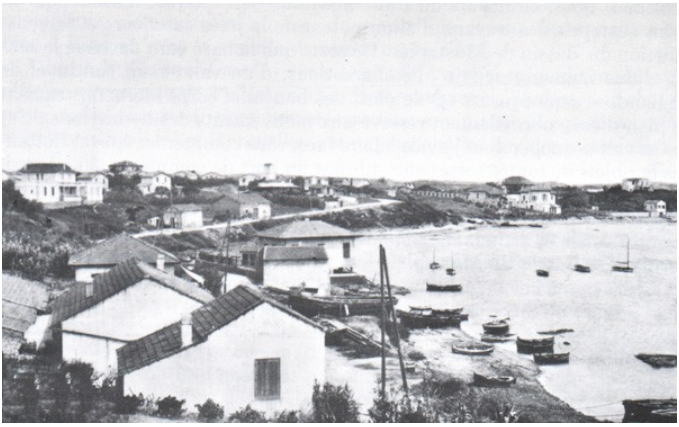
On voit le danger auquel j'avais à faire face, sans compter les épaves flottantes et objets de toutes sortes encombrant un port de commerce. Ils nécessitaient une visite rigoureuse du secteur aidé, en ce cas, dès l'arrivée ou le départ d'un courrier, par le mât de signaux lequel, prévenu, hissait une flamme rouge et actionnait la sirène indiquant que tout le trafic devait cesser dans le Bassin de Mustapha. Et même après, lors du remorquage, car un hydravion à l'eau n'est plus qu'une embarcation encombrante et surtout bien fragile, n'admettant pas le moindre choc



Départ d'un hydravion postal d'Alger

Par beau temps, absence de houle, vent des secteurs Sud ou Ouest, il n'y avait aucun problème pour les mouvements, ils se faisaient en rade. Mais, par contre, dès que la brise forçait de Nord à l'Est, l'amerrissage devenait impossible, c'est à l'abri du Cap Matifou, de l'autre côté de la baie, qu'il s'opérait, pris en charge par le *Colonel-Casse*, véritable mère-gigogne, mouillé à l'endroit le plus abrité du cap. Aidé par le mécanicien volant, resté à bord avec nous, l'appareil était ravitaillé et préparé au départ du lendemain matin qu'il effectuait sans retard et normalement dès l'arrivée de la voiture qui amenait le pilote et les sacs postaux.

Ce procédé d'escale un peu acrobatique arrivait souvent, car en hiver à Alger le vent d'Est est fréquent. Il n'y eut jamais d'accident, grâce aux heureuses dispositions prises tout se passa bien.



L'abri du Cap Matifou

Je me souviens, lors d'un premier séjour à Matifou, le mécanicien de l'hydravion, Carrey, ancien quartier-maître de la Marine, un bout-en-train remarquable, avait fait des crêpes au repas du soir et racontait ses performances, ses voyages mémorables à bord du *Dixmude* lui donnant droit, à lui seul, au titre envié de recordman mondial de la durée en vol, obtenu à bord du dirigeable. Il avait eu la chance d'en débarquer juste avant la croisière fatale où il disparut corps et biens. J'étais au courant des faits, car effectuant alors mon service militaire, j'avais pris part aux recherches du *Dixmude* et nous avions même ramené en France un morceau de sa structure en aluminium, un pavillon français et le corps du quartier-maître radio Guillaume retrouvé.

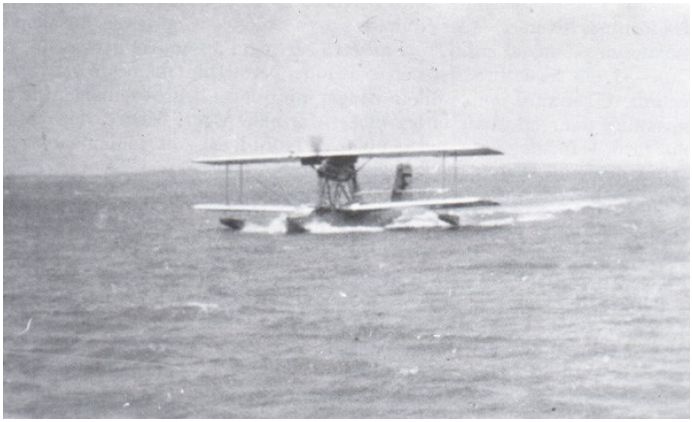
En ce temps-là, les hydravions en service sur Alger étaient des *Laté* et des *Latham* assez anciens, ils mettaient en moyenne 6 heures pour effectuer la traversée Marignane-Alger, soit 400 milles nautiques.

Au début de l'automne, grâce au beau temps qui dura plusieurs semaines, les courriers fonctionnaient bien lorsque le 15 novembre 1928, un accident vint endeuiller la ligne. Par suite d'un fort vent debout, l'hydravion descendant de Marignane ce jour-là fut contraint de s'arrêter à Palma pour compléter ses réservoirs. En amerrissant, il accrocha une tour qui le projeta, désemparé, dans la cour d'une école déserte, car c'était un jeudi. L'appareil fut perdu, le pilote Simon s'en tira avec plusieurs côtes fracturées, le mécanicien était indemne, par contre le radio Girard, grièvement blessé mourut le surlendemain à l'hôpital où il avait été transporté. Quelques jours auparavant nous l'avions avec nous, à bord du *Colonel-Casse*, il était venu remplacer un collègue malade.

Par la suite, le mauvais temps perturba la ligne, celle-ci fonctionna avec des fortunes diverses - les équipages avec leurs vieux appareils faisaient le maximum - quand enfin, à la mise en service d'un nouvel hydravion, un Cams-53, elle reçut un sérieux coup de fouet permettant même de battre des records. C'est ainsi que le pilote Ringel mit quatre heures seulement le 29 novembre pour effectuer la traversée Marseille-Alger. Mieux, deux mois plus tard, le même pilote, par tempête de Nord il est vrai, toujours avec un Cams, abaissait le record à 3 heures 50 minutes !

Le service marchait ainsi très bien lorsque, à l'approche du printemps, monsieur Poulin décida pour gagner une journée dans la distribution du courrier en métropole, de tenter un départ de nuit, c'est-à-dire dès l'arrivée des sacs postaux à la base, un peu après minuit. Une nuit donc, le temps étant couvert et sombre, j'eus pour mission après l'inspection du plan d'eau, d'éclairer avec le projecteur la bouée de la passe Sud pour servir de point de mire au pilote qui devait décoller dans

le port, désert à cette heure, en direction de la passe. Le temps était calme, mais une houle anormale en rade, de mauvais augure, ainsi qu'une baisse du baromètre que j'avais indiquées à monsieur Poulin, ne changèrent en rien sa détermination. Soudain, au moment précis du décollage de l'hydravion, je vis une ombre dans la passe et en braquant le projecteur j'aperçus un train de chalands de pierres qui entrait, tous feux éteints ! La catastrophe fut évitée de justesse, mais au même moment un coup de vent subit vint mettre la confusion dans la manœuvre.



Arrivée d'un courrier à Alger

L'appareil partant à la dérive avec ses moteurs stoppés se serait écrasé contre la digue sans l'arrivée rapide de mes matelots avec la vedette de remorquage que je gardais toujours accostée au *Colonel-Casse*. Ils purent ramener l'appareil à la base et le rentrer sain et sauf dans le hangar, mais moi sans équipage et manœuvrant difficilement dans le coup de vent, je n'eus qu'une ressource, prendre la cape au

large et attendre le jour pour rentrer au port et récupérer mon équipage

Monsieur Poulin, s'étant souvenu longtemps de cet essai qui aurait pu tourner en catastrophe, ne tenta plus jamais un départ de nuit, impensable à l'intérieur d'un port de commerce !

Et pourtant... peu de temps après, c'était le 22 mai 1929, un accident eut lieu au même endroit et dans les mêmes circonstances, sans qu'on en connut jamais la cause...

A 4 heures du matin, au petit jour, la rade étant impraticable à cause d'une houle qui descendait du Nord, je prévins monsieur Poulin que l'avion devra partir du port en direction du N.E., face au vent et vers la passe. Le plan d'eau avait été soigneusement dégagé et surveillé, l'avion fut mis à l'eau et remorqué au lieu indiqué. Il était piloté par Ringel, Canal étant le radio et Dupont le mécanicien. Deux passagers étaient à bord, autorisés spécialement par le Directeur du S.N.Aé, le capitaine de l'Armée de l’Air Armani qui se rendait à Budapest à un tournoi d'épée, accompagné de son épouse !

A 4 heures 30, après avoir réchauffé ses moteurs - c'était un Cams-53, appareil neuf - Ringel mit plein gaz pour le départ et tout-à-coup, au moment de décoller, devant nous il se retourna brusquement, la quille en l'air. Nous fumes de suite sur les lieux, Ringel seul était à l'eau, on le hissa à bord, indemne. L'avant de l'hydravion déchiqueté par les hélices avait les plans et les moteurs rabattus sur la coque, les montants qui les portaient, s’étant affaissés. Mais celle-ci, quoique retournée, flottait à mi-hauteur, par conséquent, les personnes se trouvant à l'intérieur pouvaient être encore en vie. La première chose

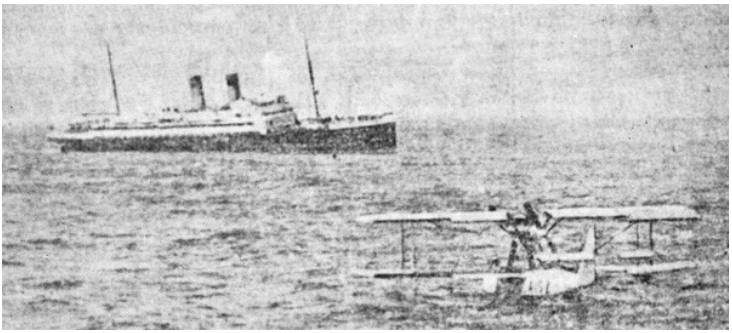
pour nous fut donc de l'empêcher de couler et l'ouvrir le plus rapidement possible. Le radio Viré se jeta à l'eau, passa un fil d'acier sous la coque et, à l'aide du guindeau, on put maintenir l'épave jusqu'à l'arrivée quelques minutes plus tard d'un ponton-grue des travaux du port amarré à proximité.

L'appareil fut soulagé, mais trop tard, les deux passagers étaient morts noyés, le capitaine était encore accroché à la trappe qu'il essayait d'ouvrir. A l'avant, Canal était retrouvé affreusement déchiqueté, quant à Dupont on n'a jamais rien su de lui. Pendant une semaine nous avons fouillé non seulement le port, mais aussi la baie, sans aucune trace.

Ce drame traumatisa la population qui suivait avec passion l'établissement de cette ligne aérienne implantée au cœur de sa ville. Ses équipages étaient connus, on appréciait leurs mérites. Des cérémonies officielles furent célébrées et le *Colonel-Casse*, en dernier hommage aux victimes - avec à son bord le colonel Vuillemin de l'Aviation militaire (plus tard général et ministre de l'Air), accompagné de son adjoint, le commandant Châtel, monsieur d'Anglejean, ingénieur de l'Aéropostale et Monsieur Poulin - alla jeter des fleurs sur les lieux même du drame...

La ligne prenait son « rythme de croisière » lorsque le 9 octobre 1929 à 10 heures 30 le radio me prévint que le courrier attendu vers midi ne donnait plus de ses nouvelles. Son dernier message le situait à 70 milles dans le Nord. Pris la mer immédiatement à sa recherche par beau temps ; à 13 heures le paquebot *Timgad* de la Compagnie Générale Transatlantique, en route vers Alger, nous signalait que l'hydravion postal avait amerri près de lui, qu'il avait sauvé les trois hommes d'équipage et abandonné l'appareil très endommagé par suite

des chocs contre la coque du paquebot. A 15 heures, nous croisons le *Timgad*, et arrivons à la nuit au point d'amerrissage.



Le Timgad au secours d'un hydravion (9 octobre 1929)

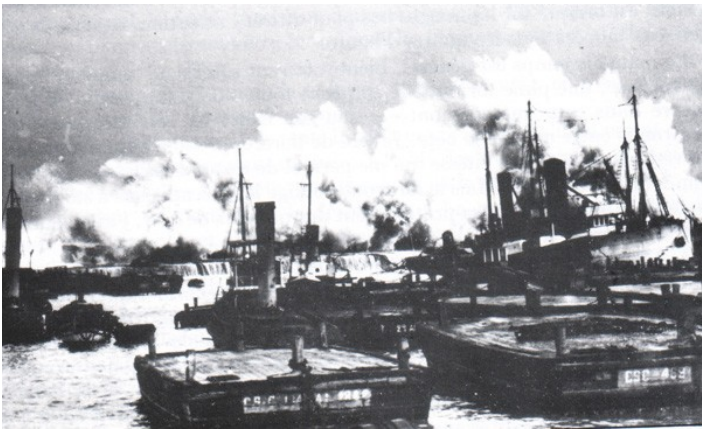
Sans feux, il n'était pas facile à retrouver. Ce n'est que le surlendemain qu'un cargo anglais passant dans le secteur signala une épave flottant entre deux eaux. C'était notre hydravion, nous le retrouvons réduit à sa plus simple expression, sans moteurs, sans ailes et la coque chavirée. Impossible donc de pénétrer à l'intérieur pour récupérer éventuellement, papiers et courrier.

A 3 nœuds, péniblement, capelée sur l'arrière du bateau, je ramenais l'épave à Alger. Inutilisable, elle fut brûlée, seuls quelques appareils radios furent récupérés.

A l'escale suivante du *Timgad* à Alger, nous nous rendons à bord du paquebot avec monsieur Poulin, remettre au commandant du *Laurens*, un souvenir offert par l'Aéropostale (une pendulette). On le félicita, mais je pensais qu'en raison du très beau temps, si le paquebot ne s'était contenté que de transborder l'équipage par embarcation, j'aurais ramené l'hydravion intact et sauvé le courrier. Je dis d'ailleurs au

commandant de ne jamais accoster un hydravion à la mer, car c'est sa perte certaine. Seul un dépanneur spécialisé est en mesure de le faire en toute sécurité...

En mai 1930, c'est à nouveau un amerrissage au large à la suite d'une panne sèche. Je suis en congé, je le relate d'après le rapport de l'accident. L'équipage fut sauvé, mais appareil et sacs de poste perdus, ce qui eut un certain retentissement, car parmi le courrier il y avait celui du Président de la République, monsieur Gaston Doumergue, venu passer en revue en rade d'Alger, la flotte française, à l'occasion des fêtes du centenaire de l'Algérie française. Les médailles et diplômes notamment furent perdus, ils devaient être décernés l'après-midi même, ce qui pénalisa moralement tous les efforts déployés par le personnel de la ligne !



Tempête sur Alger, décembre 1931.

Je passe ensuite sur tous les aléas inévitables, tellement dépendant d'événements fortuits tels que pannes de radio, avaries de coque, demi-tours causes mauvais temps, brume,

incidents mineurs ou plus graves, flotteur perdu, bouée de port endommagée et même en rade de Palma, pêcheur décapité dans son canot ! Je signale également un grave accident loin de notre base, devant le cap Béar, près de la frontière espagnole, un amerrissage du F-ITX. Le pilote Labonne fut sauvé, mais le radio Bossard disparut avec l'appareil.

Autre coup dur le 9 décembre 1931. Au lever du jour, le ciel est couvert, le vent souffle N.N.E. avec à peu près le même temps sur toute la ligne, donc rien ne laissait prévoir qu'une tempête se préparait ! Par suite de houle en rade, je fais décoller l'appareil à l'intérieur du port après les précautions d'usage ; tout se passe bien. Il s'agit du F-AIOX un Cams-53, piloté par Champsaur, radio Bourguignon (sans mécanicien).

A 9 heures 30, une heure et demie après son départ - à 90 milles dans le Nord d'Alger - il lance un message d'amerrissage, sans préciser la cause.

J'appareille immédiatement, en route à pleine vitesse vers le point indiqué par les relèvements. Il vente bonne brise de NE avec la houle du vent et des grains de pluie. Je préviens Bourguignon que nous sommes en route vers lui, on perçoit faiblement un écho provenant de l'appareil où l'on comprend ce mot : « désentoilons ».

A partir de midi, le temps se gâte, le vent fraîchit de plus en plus, la mer devient grosse avec des grains de pluie et de grêle assez forts. Ayant appelé plusieurs fois l'appareil, sans réponse, je commence à avoir des craintes à son sujet. Quoique très secoués, je garde la vitesse maximum, couvert par la mer, si bien qu'à 19 heures les relèvements de Maison-Blanche et d'Alicante me mettent sur le lieu d'amerrissage. Tout l'équipage

est à la veille, le projecteur est braqué sur les nuages bas pour attirer l'attention, des fusées rouges sont lancées tous les quarts d'heure.

Le mauvais temps est général, bientôt le vent souffle en tempête, la mer est confuse, une pluie torrentielle empêche toute vue. L'appareil, s'il flotte encore dans cette mer démontée - ou son canot en caoutchouc - est désormais entre nous et la côte. Je vire de bord et prends la fuite dans le lit du vent en réglant une vitesse qui me permet de rester dans les parages présumés de l'hydravion. Mais le fort roulis oblige les mécaniciens à stopper les moteurs latéraux qui nous protégeaient des paquets de mer, j'ai recours au filage de l'huile très efficace à cette allure.

A 2 heures du matin le 10, je reprends la direction du Nord à la cape, l'ouragan souffle dans toute sa force, avec une mer énorme, qui déferle sur le pont et une pluie tombant toujours à torrent. Le grand mât casse plusieurs haubans et menace de s'écrouler avec l'antenne de T.S.F.. Je réussis à virer de bord à nouveau pour consolider le mât à l'aide de palans, mais le liston qui entoure le pont est arraché en partie par la mer et le tableau arrière martelé constamment par les lames déferlantes est fendu sur toute sa largeur, il suinte à l'intérieur, l'eau entre par tous les orifices, les pompes fonctionnent au maximum.

A 8 heures, je reconnais le phare de Caxine à une dizaine de milles dans le Sud dans une éclaircie, je reprends la route du Nord toujours dans l'espoir de rencontrer le canot en caoutchouc. Vers midi, sans aucun renseignement sur celui-ci, lequel par ce temps ne peut être qu'à la côte, je fais route vers Alger pour ravitaillement et réparations diverses.

Arrivé à la passe du port, le spectacle est effrayant, j'hésite à m'y engager. Il faudrait traverser des creux impressionnants, suivis d'énormes lames qui, en sentant le fond, déferlent dangereusement. Le risque est grand, l'aviso peut non seulement être écrasé sous les brisants, mais aussi être roulé et chaviré.

Je fais demi-tour et reprends le large, à la cape, mais ce n'est pas une solution, il me faut réparer d'urgence.

Revenu un peu plus tard, je tente la manœuvre qui réussit, en virant dans la passe même, sur place dans un creux à l'aide des trois moteurs. J'en ai été quitte avec toutes les batayoles arrachées, mais le navire était sauvé

A l'intérieur du port, c'est la désolation ! La mer passe par-dessus la grande jetée ébranlée et cassée à plusieurs endroits ; des blocs ont été projetés dans la darse dont le ressac est si important que les quais sont noyés et inaccessibles. Les navires qui n'ont pu dégager à temps sont coulés sur place, les autres sont échoués ou mouillés au milieu des bassins en avaries. Les chalands, remorqueurs, embarcations sont la plupart au fond ou chavirés la quille en l'air. Le désastre est complet

Je réussis à me faire un chemin à travers toutes sortes d'épaves flottantes et à prendre un coffre devant la base en un endroit moins perturbé et demande d'urgence le concours du charpentier. Je réussis à joindre monsieur Poulin qui n'a pas quitté son bureau depuis 24 heures, il est toujours sans nouvelles du F-AIOX, il me conseille de continuer les recherches entre les méridiens de Caxine et de Matifou puisque la tempête souffle toujours du Nord. Si la mer est encore énorme, il semble

que le vent a légèrement molli, mais la situation du port d'Alger continue à être dramatique ; quand le 12 au matin, étant à une vingtaine de milles au large, je reçois un message de monsieur Poulin m'avisant de rallier l'abri de Matifou d'urgence, afin de recevoir l'hydravion F-ALCH qui vient de quitter Marignane malgré les ordres d'annulation, le plan d'eau d'Alger continuant à être impraticable. Arrivé à temps à Matifou, l'appareil à son arrivée est mis en sécurité, solidement protégé, je laisse deux matelots à son bord et le lendemain matin, je reprends la mer à la recherche de quelque indice pouvant donner des indications sur la perte du F-AIOX. Au large une véritable flotte est à la cape attendant l'accalmie et la fin de l'interdiction d'entrée au port. Je croise toute la journée à une vingtaine de milles au large sans succès et reprends à la nuit le mouillage de Matifou pour la garde du F-ALCH.

Le 14 enfin, au jour, le temps s'éclaircit, le vent a tourné au SW, favorable pour rentrer l'hydravion à la base. Je profite d'exécuter la manœuvre sans perdre de temps et, vers midi, après un excellent remorquage, soigneusement bridé à l'arrière, l'appareil est mis en sécurité, intact dans le hangar, malgré les épaves flottantes qui encombrent encore le bassin. C'est un souci de moins.

Le 15, repris la mer le matin par vent d'Ouest pour continuer les recherches. Les courriers sont toujours annulés dans les deux sens, le port étant encore consigné. Même situation le 16. Ce n'est que le 17, après huit jours de lutte que le *Colonel-Casse* reçoit l'ordre de rentrer, les recherches étant arrêtées ; elles ont été vaines ! La Marine Nationale avait prêté son concours, elle avait dépêché le Chasseur-116, le remorqueur *Tourterelle*, des bâtiments de la 1ère Escadre, le croiseur *Foch* et le C-96, un des « frères » encore militaire du *Colonel-Casse*,

lequel par malheur fit naufrage entraînant avec lui huit hommes sur les quinze que comportait l'équipage.

Ainsi, par la plus grande des malchances, le F-AIOX, amerri à la suite d'un incident qui aurait dû être banal, qui n'avait rien à voir avec le temps, fut la première victime de l'une des plus terribles tempêtes de l'histoire de la Méditerranée, alors qu'aucune météo échelonnée sur tout le bassin ne l'avait à aucun moment prévue !

Un mois plus tard, on devait retrouver le corps du malheureux Champsaur échoué sur une plage près de Philippeville ; rien à jamais concernant Bourguignon et l'appareil.

A la suite de cette triste sortie, le chef de poste radio Pierre Viré avait écrit l'article ci-dessous concernant notre vie à bord qu'il m'avait autorisé à publier

« Silhouette blafarde sur fond sombre de nimbus traînant jusqu'au chaos liquide gris-plomb leurs lambeaux déchiquetés, le *Colonel-Casse* taille sa route dans le jaillissement des gerbes blanches qui s'épanouissent menaçantes sous sa proue.

« Toujours au-dessus... » telle est la devise du petit bâtiment. En vain, les lames se succèdent à l'assaut de sa coque cambrée, gracile, proie promise... Toujours au-dessus émerge la silhouette fine, racée, brandie vers le ciel quelques secondes, dans un élan de défi. Plus hautes se font les lames, plus haut se dresse l'étrave aux lignes pures...

« Cela a l'air d'un jeu, c'est un duel sans merci. Avec une application qui ne se démentira pas une seconde, l'aviso attentif apposera toujours à la succession des lames, le

tranchant effilé de son étrave sur lequel elles se déchireront pour tomber piteusement en laines d'écume jaillissant de la quille. Ces échecs interrompus ne lasseront pas de sitôt la patience de la Méditerranée. Pendant des heures et des heures, elle lancera à l'assaut de l'aviso blanc, ses trois lames successives, une tactique bien à elle, qu'elle a dû perfectionner patiemment au cours des siècles, depuis les temps reculés où les trirèmes grecques ont commencé de la sillonner... Pourtant, quelquefois las, hésitant à tenter une escalade trop abrupte, le navire se laisse dominer. Ce sera alors l'écrasement à bord d'un énorme paquet de mer qui déferlera en bonds fous. Mais l'eau, comme surprise d'un accès inattendu et effrayée de son audace, se ruera à une allure de trombe vers le gouffre laissé par la montagne d'où elle s'est écroulée. Sur ce pont, net comme une carapace de tortue de mer, rien ne la tentera et d'un ébranlement brusque, d'un seul coup de roulis, l'aviso surpris rejettera le lest de trop.

« A bord, tout est vacarme, secousses incohérentes, trépidations. Les habitudes les plus courantes de la vie deviennent autant de problèmes difficiles. Rassemblé dans le poste de navigation, seul endroit possible sur le navire que les embruns fouettent sans répit, l'équipage veille : un capitaine et cinq hommes. Dans le compartiment des moteurs où grondent trois 250 cv, c'est la bousculade pourtant rigoureusement ordonnée des aciers qui tournent, sautent, oscillent, vont, viennent, se balancent en mouvements brefs, saccadés ou d'une lenteur énervante, projettent l'huile sur le parquet, sur les cloisons qui se dérobent sous la main, emportées par le roulis, tandis que le parquet métallique s'incline en pente glissante... Dans cette atmosphère empoisonnée de gaz brûlés, d'huile bouillante, de vapeurs d'eau salée, de peintures

surchauffées, les deux mécaniciens, ivres de vacarme et de mouvements, décèleront l'odeur d'un pallier qui chauffe, le bruit d'un piston qui cogne, la durite qui perd son huile, tandis que les mains palpent les organes sensibles des monstres acharnés et trépidant d'une rage frénétique. Mâchoires serrées, les hommes ne parlent pas, le son ne se propage pas dans le tonnerre des 750 cv prisonniers de cet étroit compartiment. Ils se comprennent sur un geste, un coup d'œil, une expression de physionomie. De temps en temps, l'un des damnés de cet enfer, gravira péniblement les barreaux d'acier qui mènent vers l'air pur, et, cramponné au bord du panneau, humera une minute le vent du large avant de replonger...

« Le poste de T.S.F., une cabine minuscule pleine d'appareils, cloisons ripolinées, tapissées d'autres appareils, laitons déjà marbrés de vert de gris, ébonites suintant l'humidité comme les cloisons, comme le plafond. Sur le « linoléum », cinq centimètres d'eau noirâtre courant affolée d'un bord à l'autre, au caprice d'un invraisemblable roulis qui fait grogner de mauvaise humeur l'opérateur cramponné au volant du cadre gonio qu'il s'entête à manœuvrer correctement.

« La sonnerie du « chadburn 's » a commandé « stop » aux moteurs latéraux, en « avant demie » au moteur central, juste assez de vitesse pour garder le navire debout à la lame. Sous son abri, sur le rouf du poste radio, le gonio fouille l'espace, entraînant la couronne graduée que, dans la cabine, l'opérateur fixe attentivement. Elle tourne rapidement devant l'aiguille de laiton, ralentit, revient en arrière, hésite. « Attention » hurle l'opérateur à l'adresse du capitaine qui, sur la passerelle, observe le compas de route. Au lieu du « Top » attendu, c'est un mot hargneux qui arrive, car le navire, vitesse réduite, dans la grosse mer, gouverne mal. Un coup de roulis plus violent l'a

couché brusquement, précipitant gens et choses pêle-mêle du même bord. Le gonio fait plusieurs tours sur lui-même, devant l'index passe plusieurs fois le nombre salvateur que l'opérateur cherchait et qui doit octroyer au navire le gros lot de cette étrange loterie, un grand hydravion, monté par deux hommes aux prises avec la tempête...

« Remis sur pied par le coup de roulis inverse, arc-bouté sur ses jambes, cramponné au volant de l'appareil, l'opérateur terriblement gêné par les saccades du navire qui roule bord sur bord maintenant, comme devenu fou. Les secondes sont précieuses ; rotation du volant, deux fois de suite les mêmes chiffres viennent s'immobiliser devant l'index qui indique l'axe du navire. Chaque fois, un « Top » pressé s'est exhalé de la poitrine du radio en un grognement de soulagement, suivi d'une inscription rapide sur le registre de bord « 200 tribord » annonce la voix, avec maintenant des intonations de victoire.

« Dans le poste de la passerelle, sur la carte marbrée d'eau et de sel, s'affaire le crayon du capitaine, que les matelots, cirés ruisselants, suivent des yeux. Quelques secondes de réflexion, le crayon marque un point en pleine Méditerranée, parmi les droites chiffrées et les hachures. De ce point, vers le NW il trace une droite, la droite que vient de déterminer le gonio, la droite sur laquelle se trouvent en ce moment deux hommes qui attendent la délivrance. « En route aux trois moteurs, pleine puissance » hurle le capitaine.

« De nouveau, debout à la lame, tanguant et grondant, couvert par la mer, le *Colonel-Casse* force son chemin dans les collines déferlantes et parmi le vacarme des sifflements de la

tempête dans la mâture, vers l'invisible but que lui a assigné son gonio ».[7]

Un peu plus de deux mois après ce drame - le 21 février 1932 - un nouvel incident à un courrier, provoqué par une fuite d'huile à un moteur, vient à nouveau semer la perturbation à la ligne. Mais là, aucune victime, si par contre le courrier et l'appareil furent perdus, l'équipage fut récupéré d'une façon identique à celle du 9 octobre 1929, par le même paquebot, le *Timgad*, et dans les mêmes parages.

Il s'agissait du Cams F-ALCG dont le pilote était Mermoz, venu provisoirement en Méditerranée se faire la main sur l'hydravion en vue de raids qu'il préparait pour la traversée de l'Atlantique Sud. Son radio était Régnier qui signala l'amerrissage alors qu'il était à 108 milles nautiques dans le Nord d'Alger après 1 heure 44 minutes de vol.

---

7 **Pierre VIRÉ, mon fidèle compagnon du *Colonel-Casse* durant de longues années, passa ensuite radio-volant, poursuivant sa carrière à Air-France sur les routes du monde.**

Je n'avais plus de ses nouvelles depuis fort longtemps, lorsqu'un jour (c'était le 7 décembre 1949), en Méditerranée, rentrant d'un voyage de Chine avec le *Champollion*, le radio Bénavenq du Providence (autre ancien du *Colonel-Casse*), que nous croisions, m'annonça une pénible nouvelle : « Pierre Viré venait de mourir carbonisé lors d'un accident de son avion sur le terrain de Lyon... »

Brave Viré ! Je suis certain qu'il est mort comme il avait vécu, avec courage et dévouement.

Sauvetage de Mermoz et Régnier, le 21 février 1932

Appareillé sans perte de temps, la mer est maniable au début, mais vers midi la brise de NE fraîchit avec de la houle. Sans nouvelles de l'appareil. Vers 14 heures enfin, un message de Mermoz lancé par lui-même du *Timgad* nous rassure, il apprend qu'il vient d'être recueilli avec Régnier par le paquebot, mais que lors du transbordement l'étrave de l'hydravion a tossé violemment contre la coque du *Timgad* et qu'en partant, il commençait à couler. Cela ne faisait aucun

doute sur ce qui nous attendait ! A 15 heures 30, nous croisons le paquebot en route sur Alger et à 18 heures, à la nuit, sur les lieux rien ne fut retrouvé, même pas une épave alors que je pensais ramener au moins les sacs postaux !

Ce furent alors les recherches qui commencèrent eu égard aux temps présents et qui durèrent les 22, 23 et 24 jusque sur la côte entre Ténès et Arzew. Une escale dans le port d'Arzew et finalement un retour sur Alger le 25 après ravitaillement et en suivant la côte, sans jamais avoir rencontré quoi que ce soit de cet hydravion qui avait certainement coulé dès la remise en route du *Timgad*.

A noter que le 25, Mermoz, rentrant en Métropole en passager par le courrier, eut la délicatesse de nous adresser un message de remerciements et d'excuses (sic) pour le dérangement infructueux occasionné par ce stupide accident.

Le 31 mars nous avons encore une alerte, l'appareil le plus vieux, le *Latham* F-AJKO piloté par Givon, qui avait quitté Marignane à 9 heures, se pose devant Port-Colom, agglomération de la côte Est de l'île Majorque, à 13 heures 30 à la suite d'ennuis mécaniques. Le temps est très beau et malgré les 180 milles qui nous séparent de l'hydravion accidenté, nous prenons aussitôt la mer, car la *Jonquille* qui était en station à Palma était rentrée à Marseille ces derniers temps pour des travaux de carénage. Mais il n'y avait pas lieu de s'alarmer car Givon avait amerri son appareil le mieux du monde près de pêcheurs qui se précipitèrent à son aide.

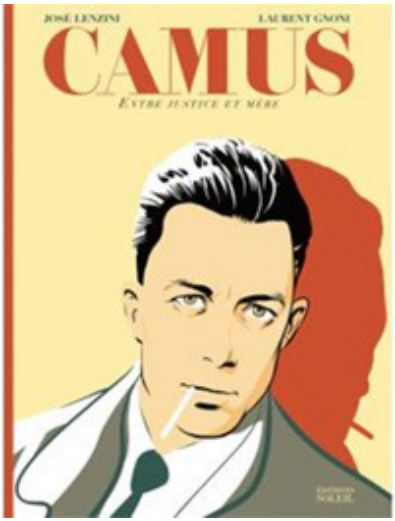
Le soir, je reçus un message m'annonçant que le *Latham* avait été emmené par une embarcation en sûreté dans une crique près de la Pointe den Amer, que les sacs postaux avaient

été acheminés à Palma et que, le lendemain, le courrier descendant s'arrêtera dans ce port pour les porter à Alger, leur destination. Je fis donc demi-tour et rentrai à Alger.

Repères bibliographiques

Camus Entre Justice et mère

José Lenzini (scénario), et Laurent Gnoni adaptation graphique, dessin et couleurs



- Editions Soleil, 15 Bd de Strasbourg (85000 Toulon) - 17 euros

Adaptation graphique, dessins en couleurs... L'Album du centenaire de Camus.

« Quand j'ai appris la nouvelle, j'ai ressenti la nécessité d'écrire. J'ai hésité. De l'eau a coulé sous les ponts depuis l'école Aumerat, depuis nos virées au Jardin d'Essai et aux

Sablettes, depuis les matchs de foot au Champ vert, sans pouvoir aller plus loin que les mots du début Albert , Bébert, Moustique ? Comment t'appeler sans être inconvenant ? Nous étions si proches … L'enfance est loin et tu as eu le prix Nobel, c'est quand même autre chose qu'un prix d'honneur de fin d'année! Et nous étions tellement fiers quand tu l'as eu! Alors j'ai ressorti ma vieille machine à écrire ! Tiens le prix Nobel …Je pourrai commencer par ça, pourquoi pas ? Les copains et moi, on était tellement fiers ». Et bien oui vous avez eu raison de reprendre votre vieille machine et à écrire au fil de la mémoire partagée. Qui de mieux pour parler vrai qu'un véritable ami d'enfance. C'est avec l'ami des jeunes années que l'on est le plus sincère. On a beaucoup écrit sur Camus et la plupart des livres sont intéressants. Mais celui-ci a le mérite d'être écrit « en direct » pourrait-on dire. On y retrouve le parfum du *Premier Homme*, celui de la vraie vie. Il débute en dépit d'une chronologie peu classique par l'évocation du fameux Prix Nobel et c'est là qu'il a déclaré « Je suis simplement reconnaissant au Comité Nobel d'avoir voulu distinguer un écrivain français d'Algérie. Je n'ai jamais rien écrit qui ne se rattache de près ou de loin, à la terre où je suis né. C'est à elle et à son malheur, que vont toutes mes pensées ».

Ensuite vient l'évocation de la naissance de Camus, difficile mais en présence de son père dans la ferme en novembre 1913. Moment furtif car ce père mobilisé ne reverra plus son fils puisqu'il sera blessé mortellement et mourra à l'hôpital de Saint-Brieuc très peu de temps après.

La formule adoptée pour le récit, la bande dessinée, pourrait paraître curieuse au début mais elle donne de la spontanéité au récit et rend plus proche le personnage. Passé l'étonnement du début, on se laisse peu à peu prendre par la sincérité du

propos. L’illustration accompagne bien le texte par son originalité. On y voit les principaux événements de son enfance. La première classe. La lucidité du maître d’école qui sait voir la valeur de l’enfant et intervient auprès de la famille pour le faire aller au lycée. Tout cela est dit, suivra la tuberculose qui interrompt le foot, sa passion. Au lycée il est remarqué par Jean Grenier, son professeur de philosophie. Il découvre l’écriture. « Mes silences, ces souffrances vagues soudaines, le monde singulier qui m’entoure, la noblesse des miens, leur misère, mes secrets enfin, tout cela peut donc se dire ». C’est ainsi qu’après son prix Nobel, étant interrogé par un journaliste kabyle sur son attitude envers la rébellion algérienne, il dira « je crois à la justice mais je défendrai ma mère avant la justice ». Et il donnera son opinion sur le terrorisme « qu’il condamnera sévèrement ». Son œuvre littéraire sera brillante, empreinte d’absurde comme sa mort. Car il ne devait pas partir en voiture mais en train et s’est laissé convaincre par son éditeur, mettant ainsi un point final inattendu à une vie pleine d’espoir.

En conclusion de ce compte-rendu de livre, je dirai qu’il est très amusant par sa sincérité et donc très sympathique.

Jeanine de la Hogue

La comtesse de Ségur et nous par un collectif ; Édition Le Jardin d’ Essai, 18 euros

Le général Dourakine, de l’empire imaginaire des steppes à la chevauchée des souvenirs ; Annie Krieger-Krynicki.

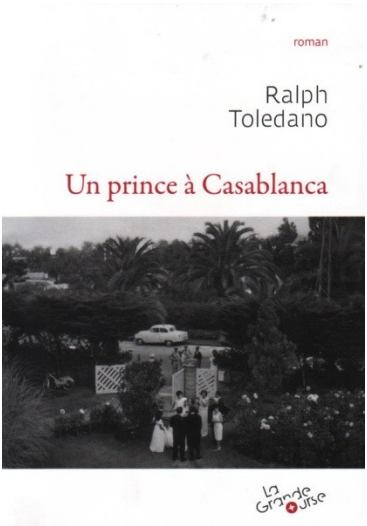
Je crois bien que la comtesse de Ségur est le premier auteur lu par la plupart des enfants français. En tous cas, c’est mon cas et je trouve que c’est une très bonne idée de lui consacrer un ouvrage .Parmi tous ses livres, Annie Krieger- Krynicki , fidèle collaboratrice de notre revue *Mémoire Plurielle*, a choisi de parler du général Dourakine où l’on trouve un général très coléreux, battant ceux qui lui résistaient mais le regrettant aussitôt et les comblant de cadeaux, on trouve aussi Moutiers, ancien zouave qui a sauvé la vie du général à Sébastopol,

pendant la guerre de Crimée où ils étaient adversaires et en avait acquis la reconnaissance éternelle. Allusion aussi à d'autres exilés russes rencontrés à Bizerte. L'ancien zouave créera une auberge de l'Ange gardien et le général exilé en France, après y avoir été prisonnier sur parole, y trouvera une sorte de paix. Bien campé, le général ressuscite de notre enfance pour notre joie.

Jeanine de la Hogue

Un prince à Casablanca

Ralf Toledano, 436 pages, La Grande Ourse, 25 euros



C'est le premier roman de Ralph Tolédano, historien d'art, auteur d'un *Voyage au Maroc juif* (2004) et *Une enfance juive*

en Méditerranée musulmane (textes présentés par Leïla Sebbar, 2012)

Autour d'un patriarche humaniste et philanthrope, au sein d'une villa raffinée, perdue dans les palmes et les fleurs, se déroule la vie d'une famille de séfarades, transplantés de Tétouan et Tanger à Casablanca. Mais parents, amis, domestiques et clients sont ébranlés par l'attentat de juillet 1971 qui fit tomber autour du roi Hassan II, familiers, fonctionnaires et courtisans. Pressentant la fin d'une époque privilégiée pour cette communauté, celle-ci commence à se désagréger et à se préparer à un exil sentimental et géographique. Ses membres recueillent un peu tard les éléments qui nourriront le souvenir d'un Éden dont ils comprennent l'importance et le charme.

Annie Krieger-Krynicki