

mémoire

Les cahiers d'Afrique du Nord

Plurielle



La pointe Pescade en 1950

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

Sommaire

Éditorial

La Rédaction..... 4

Les chemins de mémoire

Les moyens de transport en Tunisie

Pierre Lafrance..... 5

Les chemins de mémoire

Une chapelle à la pointe Pescade

Yvonne Carayol..... 16

Les chemins de mémoire

Le statut international de Tanger de l'élaboration jusqu'à sa fin 1923-1956

Patrick Sanguy..... 20

Les chemins de mémoire

Le duc d'Aumale et l'Algérie

Odette Goinard..... 26

Les chemins de mémoire

A propos des *Femmes d'Alger dans leur appartement*, peintes par Eugène Delacroix : La genèse d'un tableau

Annie Krieger-Krynicky..... 33

Points livres

L'Eglise protestante mixte d'Algérie (1830- 1908)

Annie Krieger-Krynicky..... 36

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 23 rue Jean Leclaire 75017 Paris.

www.memoireafriquedunord.net



La Rédaction

Chers amis lecteurs

Nous nous séparons pour les vacances mais nous vous laissons en compagnie de personnages illustres ou d'inconnus mais dont l'action méritait d'être mise en valeur. Comme le clamait le sergent Flambeau dans l'Aiglon d'Edmond Rostand : « Nous les petits, les sans-grades, suant sans avoir peur, grelottant sans trembler »... Pittoresques aussi et si vivants comme dans la description par Pierre Lafrance des « Moyens de transport à Tunis depuis le port humain jusqu'à l'avion » en passant par l'ânier modeste, le muletier infatigable, le chamelier à la monture mystérieuse jusqu'au conducteur du tram de Carthage. Émouvants aussi comme le prêtre et ses fidèles de la Pointe Pescade (Yvonne Carayol), les pasteurs, leurs communautés et les vicissitudes d'une transplantation dans «Trois paroisses d'Oran » évoqué par Jean Wolf dans un livre récent De la géopolitique avec Patrice Sanguy et «L'évolution de Tanger vers un statut international » mais aussi l'émergence d'une bureaucratie aux subtilités dignes d'un Kafka méditerranéen ! Odette Goinard nous brosse un tableau détaillé des campagnes du duc d'Aumale en Algérie mais aussi celui d'un prince qui, en léguant son domaine de Chantilly à l'Institut de France a fait œuvre muséale avec sa fameuse galerie des Clouet. L'intrigante rencontre des « Femmes d'Alger dans leur appartement » avec Eugène Delacroix, a fait l'objet d'une enquête minutieuse et vraisemblable par le professeur Lambert en 1937.

Nous avons définitivement quitté le local des rues Decrès et de l'Ouest pour le rendre à la Ville de Paris après un travail de recensement, classement des archives et leur mise à l'abri, avec cession de livres et de documents à des institutions reconnues, aidés par une associations culturelle à laquelle nous adressons nos remerciements pour cette œuvre de sauvegarde. Mais les ombres de celles et ceux qui ont mené cette aventure de longue haleine que fut MAN ne nous quittent pas, à la différence des lieux qu'elles ont habités, et nous les évoquerons au cours des futurs numéros.

La rédaction



Les moyens de transport en Tunisie

Pierre Lafrance

Les modes de transport

A me remémorer la Tunisie telle que je l'ai connue, je suis presque abasourdi par l'extrême diversité des moyens de transport que j'ai pu voir à l'œuvre, depuis le port humain et, singulièrement, les bras, le dos et la tête jusqu'aux premiers avions à réaction.

Mains bras épaules

Tout d'abord, et dans la vie la plus courante, apparaissait le transport dit « à bras » lequel était facilité par des objets divers. L'un des plus utiles et répandus en était le « couffin ». Le mot viendrait du grec *cophinos* (coffre). Il serait passé au latin puis à l'arabe maghrébin qui l'aurait retransmis au provençal (tout en suivant une carrière indépendante et macabre dans la langue anglaise).

Sur les deux rives de la Méditerranée, il est sensiblement la même car il s'agit d'un sac évasé dont la matière est toujours végétale et qui est garni de solides poignées (est-ce à celles-ci que se réfère al 'urwa-l-wuthqa, l'anse solide, titre d'un célèbre périodique réformiste) ? En Tunisie, le couffin ou quffa était fait de fibres tressées provenant le plus souvent du palmier ou de l'alfa. Il était employé pour les achats courants par des chefs de famille musulmans ou des maîtresses de maison chrétiennes. Il était précieux pour certains vendeurs ambulants de denrées fragiles comme les œufs frais, les mûres de mûriers « *salia tout* », les petites pommes naines ou « *zarrour* ». Il était, avec le sac de jute, l'outil de travail du « *robaaveque* » (de l'italien *roba vecchia*) achetant de vieux habits et des bouteilles vides. Surtout, il contenait l'attirail d'un personnage fascinant : la diseuse de bonne aventure ou *ghazza* qui s'annonçait par un appel chantant ; elle savait dire le destin selon divers procédés. La même fonction pouvait être assurée par un homme qui, muni, lui aussi, d'un couffin, se proposait de lire votre avenir mais cela, par un seul moyen : du sable très fin destiné à révéler, par sa façon de se répandre sur un linge, le versant encore inconnu du temps.

Il existait aussi des caisses isothermes portées sur l'épaule au moyen d'une large bricole. Le marchand était le plus souvent sicilien et ce qu'il offrait était le produit d'une recette italienne ou française : il annonçait d'une voix forte « *Alla pizzarella* » ou alors « *fougasse* »... L'été, et souvent sur les plages, un autre coffre isotherme était transporté selon le même principe. Il entretenait le froid au moyen de morceaux de glace. Son porteur psalmodiait allègrement : « *Et frigolos bien glacés !* ». Il s'agissait de l'équivalent exact de nos « *esquimaux* », autres petits pains de crème glacée, enrobés de chocolat dur.

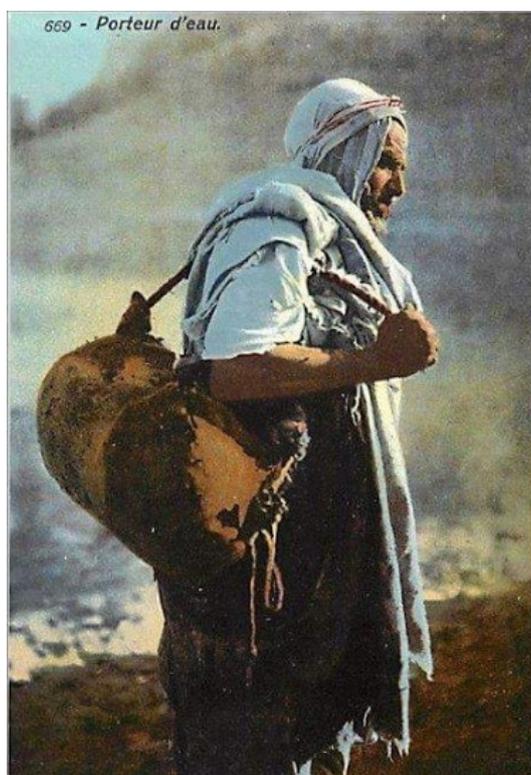
Parfois, dans des sortes de courges oblongues ou de concombres, étaient piqués de petits bouquets de jasmin. Ils étaient proposés dans les rues et dans des véhicules de transport collectif au cri de « *Hammamet* », ce dernier terme désignant la provenance prestigieuse de ces fleurs que leurs acquéreurs gardaient à la main ou glissaient au-dessus de l'oreille.

Chez les musulmans, les défunts étaient portés solennellement à travers les rues. Disparaissant sous leur linceul, ils reposaient sur des catafalques de bois dotés de quatre pieds et d'autant de protubérances horizontales

permettant à quatre épaules de les soutenir. Les accompagnateurs se relayaient pour les mener jusqu'au cimetière à travers les rues. Ils psalmodiaient le plus souvent la « chahada ». Ce fut sans doute la première phrase arabe que j'appris par cœur en observant les cortèges funèbres. On dit que, parfois, on y récitait aussi la « Bourda » mais ma compréhension de l'arabe ne me permettait pas de distinguer les paroles de cette élégie mystique. Porteurs et psalmistes étaient tous de sexe masculin tandis que les femmes, restées à la maison, joignaient leurs cris à ceux des pleureuses professionnelles.



Enfin, une image mérite d'être évoquée avec émotion : celle du porteur d'eau parcourant les rues et ployant sous la guerba. Cette dernière est une outre en peau de chèvre, dont les longs poils sont toujours humides, de manière à garder quelques fraîcheur à son contenu. L'homme est appelé guerbadji, mot que les Français prononcent guarbège. Il a le front penché et le regard fixe de celui qui fait obstinément le bien en désaltérant ses semblables pour quelques pièces de monnaie.



Les plateaux

Beaucoup de bonnes choses étaient transportées sur des plateaux faits de bois ou, plus souvent encore, de fines branches tressées d'osier ou d'espèces végétales similaires. De vigoureux vendeurs, parfois adolescents, les tenaient en équilibre sur leur tête et en annonçaient le contenu d'une voix forte et très juvénile. En ville, il s'agissait surtout de pains aplatis tel le « khobz tabouna » ou de la pâtisserie nommée « guelb el louz » (cœur d'amande).

Sur les plages et autres lieux de détente, la variété de l'offre était impressionnante et associait des traditions arabes, italiennes et françaises, toutes inspirées par la gourmandise. Le plus souvent, étaient proposées cacahuètes, noisettes, pistaches et, inmanquablement, les graines séchées et salées de courge appelées « cœurs » ou « gloub » ou souvent petits cœurs « gleibat », mot devenu, chez les francophones, « glibettes ».

D'autres nourritures plus substantielles étaient proposées sur le même mode chantonnant. C'étaient : « les bons fricassés » et les « bons briks » ou « bomboloni », (beignets, parsemées de sucre). Ce pouvaient être les « maqrouds » plats, très différentes de leurs homonymes en forme de tranches et confectionnés dans les friteries spécialisées et, enfin, les « bons brioches tous frais » avec une précision chantée, un ton plus haut, « brioches chocolat ».

Les véhicules mus par la force humaine

Nombreuses étaient les voitures à bras. Certaines menaient toutes sortes de chargements à travers la ville, notamment des meubles. D'autres avaient un usage spécifique comme celle des marchands de légumes passant au pied des immeubles pour offrir divers produits frais dont la liste était récitée à voix haute la litanie... Certaines voitures moins grandes, étaient aménagées pour des fonctions plus précises. Telle était celle du vendeur d'oublies et de sucres d'orge qui s'annonçait au moyen d'une lourde et sonore crécelle ou celle du marchand de sorbets appelés « granite » ; son passage était signalé par une petite trompe dont le son, sans être gracieux faisait la joie des enfants en raison de ce qu'il évoquait.

Enfin, certaines voitures ne se déplaçaient que rarement et, tout au plus, une fois par jour. Elles restaient d'ordinaire dans les emplacements attitrés. On y vendait de la citronnade dans de grands boccas avec les gâteaux secs l'accompagnant. Parfois, on y confectionnait des « casse-croûtes tunisiens » (petits pains garnis de thon, d'œuf dur, d'olives, de câpres, le tout arrosé d'huile d'olive et de harissa).

En ce temps, un véhicule, fort simple d'apparence, permettait de donner aux capacités du corps humain une ampleur grisante. C'était le vélo ou bicyclette. J'en fus vite un adepte. J'eus quelque peine à en maîtriser l'usage sous sa forme réservée à l'adolescent ou l'adulte ; mais grâce aux leçons, tour à tour patientes et agacées de mon père, j'y parvins. Pendant l'époque des restrictions et de l'occupation, mon père se rendait au travail sur la bicyclette de mon frère qui, lui, était parti pour « le front ».

Ce même frère, avant d'être enrôlé dans les forces combattantes, avait eu de grandes ambitions cyclistes. Il avait entrepris de gagner le Sahara « à vélo » pour y côtoyer les grands nomades chameliers. Trop présomptueux quant à la longueur des étapes prévues par temps chaud, il était tombé malade après avoir erré sur les pistes du Cap Bon ; il avait eu la force « rentrer à la maison » en piteux état et de s'aliter. Il avait trop aimé ce vers d'Heredia évoquant le Cid bardé d'or : « Et n'ayant rien à battre, il battait le soleil ». L'inverse avait eu lieu. On ne saurait défier impunément Hélios.

La bicyclette était d'usage courant sous la forme du « triporteur » pour diverses livraisons à domicile. J'en admirais le guidon horizontal et le timbre retentissant.



Transport en vélo taxi (Tunis 1946)

Un transport pratiqué souvent par des adolescents consistait en une lourde planche montée sur de simples roulements à billes. Elle pouvait porter diverses charges. On recourait à des cordes pour hâler des bidons de lait et, souvent, l'on descendait à toute allure des rues solitaires et pentues.

Ce dernier exercice se révélait dangereux au fur et à mesure que se développait la circulation automobile. Je me rappelle avoir vu un jeune arabe ayant sans doute échappé à un grave accident marquer solennellement son rejet d'une pratique dont il venait de comprendre le danger : contre un coin de mur, il brisait sa planche et ses essieux. Sans doute conserva-t-il les précieux « roulements ». Cependant, ces planches à roulettes disposaient de freins consistant en des manches en biseau pouvant frotter le macadam à volonté. Je me rappelle notre jeune marchand de lait dévalant le boulevard avec son bidon, depuis les hauteurs de Bab Gorgiani jusqu'à Sidi Mansour.

Parmi tout ce qui était monté sur roues et voituré à bras, figuraient deux engins égaillant, chacun à sa manière, l'environnement sonore. L'un était l'orgue de barbarie devenant parfois « piano à manivelle » jouant des chansons à la mode ; on lui lançait des pièces de monnaie. L'autre était la meule du rémouleur, un Tunisien qui, dans son annonce en français avait introduit comme un « aïn » spécifiquement arabe, ce qui donnait : « 'al'agazi coutou, 'al'agazi li coutou 'al'agazi li cizou ».

Les bêtes

En complément des bras, des têtes et des jambes, venaient, en place prépondérante, les bêtes de somme, c'est-à-dire le chameau, l'âne, le mulet et le cheval.

On ne connaissait guère à Tunis, sinon dans les légendes, le chameau de selle et encore moins de course. En revanche, de lourds et puissants chameaux passaient parfois dans les faubourgs de la ville et même dans les ruelles arabes. Là, les enfants s'assemblaient et les accueillait par un chant rythmé leur étant spécialement destiné. Ils transportaient de lourdes et volumineuses charges venues de campagnes lointaines et, en particulier, des sacs de charbon de bois.



Bien plus présents étaient les ânes. Plutôt que par leur nom spécifique à consonance péjorative, on les désignait en arabe par celui, générique, de « bhaïm ». Tout en eux exprimait la longanimité, voire la résignation aux aridités et aux aliénations de la vie ordinaire. Les exploits des petits ânes qu'on nommait en français « bourricots » pouvaient impressionner, notamment, lorsque au bord de la ville ou même dans les ruelles, ils portaient des monceaux de grandes herbes sèches destinées aux fours des boulangers. En fait, ils disparaissaient sous leur charge qui semblait se déplacer toute seule sur des pattes frêles mais infatigables.

Des ânes, il y en avait de toutes sortes. Dans des campagnes, certains d'entre eux étaient de belle taille et aptes aux randonnées dans les chemins de terre et les lits asséchés des rivières. C'étaient, en quelque sorte, des « ânes de maître ». Ils avaient pour rivaux les mulets.

Cependant, le transport le plus élégant, le plus prestigieux et le plus couramment recherché, restait celui qu'offrait le cheval. En tant que porteur de selle, il régnait dans les campagnes tant soit peu écartées. C'est dans l'une d'entre elles, occidentale et montagnaise, que je fus juché, enfant, sur le cheval de Mohammad Ben Ali, le prestigieux associé d'un de mes oncles. J'avais cru devoir me munir d'une baguette dans l'idée de « presser » ma monture à la manière d'un chevalier, d'un mousquetaire ou d'un cowboy. Or, il n'en était pas question. Mohammad Ben Ali avait pris mon petit bâton et l'avait cassé tout en m'expliquant dans un bel arabe dont je devinais le sens qu'il était dangereux d'exciter un cheval et que lui-même ne s'y risquait que rarement.

De fait, il existait de fougueux coursiers dans les campagnes. Ils étaient montés par des cavaliers émérites, à demi acrobates qui se livraient, seuls, face à un public expert, à de hauts faits d'équitation. Ils passaient d'un flanc du cheval à l'autre, tout en tournant au petit galop devant le cercle des admirateurs ; ils tiraient, tour à tour, en l'air ou contre le sol, des coups de mousquetons à blanc et se dressaient parfois debout sur la selle. Alors que j'avais été

admis à ce spectacle avec mes parents, des joueurs de petites clarinettes et de tambours s'étaient fait entendre et le cheval avait cadencé son pas au rythme de la musique : « il danse comme une chanteuse » avait commenté un spectateur à l'intention de mon père.

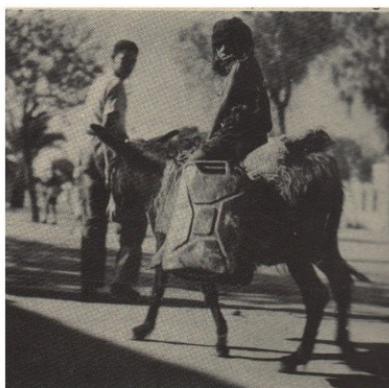
Dans la Tunisie de ce temps, toute bonne chanteuse entrecoupait son récital par quelques ondoiemment savants et autres entrechats : il y avait orchestre, il y avait femme, il fallait bien qu'il y eût danse en complément du chant.

Se décharger d'une tâche pénible en appelant l'animal à la rescousse, tel était alors l'usage courant. Ainsi l'âne ou le chameau étaient-ils astreints à de longues circumambulations ou de fastidieuses allées et venues destinées à maintenir en mouvement des roues dentées qui, elles, assuraient la montée et la redescente de seaux dans des puits profonds.

Si les cavaliers acrobates rappelaient que les chevaux de selle étaient d'un usage fréquent dans les zones rurales et accidentées, ces derniers n'apparaissaient guère en ville, sinon dans quelques faubourgs écartés où se trouvaient les clubs hippiques.

En un lieu à peine plus lointain, le Château béni ou « qasr as saïd » francisé en « Kassar saïd » (traduction libre) se trouvait le champ de courses où se rassemblaient les amis des chevaux et notamment, de jeunes gens risquant leur argent de poche dans des paris. On appréciait certes les courses de galop et leurs jockeys ; mais l'engouement le plus décisif allait aux courses de trot et à leurs « drivers », maltais pour la plupart. Les plus grands trotteurs avaient noms : Nilor, Isopode, mais le plus acclamé était le fougueux « Montgaroult ».

Ce prestige du sulky et de son conducteur rappelait l'importance qu'avait alors le cheval comme animal de trait.



Voitures à chevaux

Un des modes de transport privé, alors les plus répandus, était la charrette en bois tirée par un cheval. C'était la « araba » aux ridelles amovibles peintes de motifs rougeoyants. Ses roues à rayons avaient la hauteur d'un homme debout et comportaient un moyeu délibérément plus large que l'essieu correspondant, ce qui permettait des mouvements d'oscillation adaptés aux terrains irréguliers. Elles parcouraient la ville et, surtout, ses alentours jusqu'à 20 km de distance. Leurs conducteurs avaient une vie rude comme celle de leurs chevaux. Ils étaient friands de poésie grivoise et de jeux de mots.

Quant aux marchandises, particulièrement lourdes, périssables ou volumineuses, elles étaient empilées et arrimées sur des « camions » tirés par plusieurs chevaux (trois à six selon les formats). La plupart de ces derniers

véhicules étaient montés sur pneus et leur plateau était le plus souvent sans ridelles. Ils étaient préférés aux camions à moteur pour leur discrétion thermique et sonore. Le plus connu des camions à chevaux était celui transportant de grands pains de glace aux saisons chaudes. En ce temps, les réfrigérateurs (ou frigidaires) étaient un luxe et, dans bien des foyers on était fier de posséder une simple glacière. « La glace ! » criait, en français, celui qui la proposait aux familles ou aux boutiques. Comme seuls, les sonnailles des grelots et le battements des sabots annonçaient le passage du « camion », il fallait crier très fort pour en annoncer le contenu. Le mot « la glace » était-il entré tel quel dans le vocabulaire de l'arabe dialectal où le singulatif « glaça » désignait un glaçon.

Jusqu'au milieu des « années 40 », il n'y avait que peu de taxis et leur usage relevait du luxe ou répondait à une extrême urgence.

Le déplacement des familles disposant de quelques ressources se faisait en ce qu'on appelait à tort des « fiacres ». Il s'agissait, en fait, de « Victorias » tirées par deux chevaux énergiques et endurants. Ces voitures étaient conduites par des cochers généralement maltais, parfois aussi arabes. Elles étaient éclairées par deux lanternes, une de chaque côté entre l'espace dévolu au cocher et celui de cinq places, destiné aux passagers. Je me rappelle avoir observé un cocher arabe coiffé de sa fière chéchia rouge et s'évertuant à allumer une lanterne. Il avait fini par grommeler en excellent français « ouh... merde ! »

Les fiacres formaient parfois des cortèges pour des cérémonies familiales, en particulier, les mariages. Chez les Siciliens, les dames étaient en robes longues et les hommes, même en milieu de journée, en smoking et cravate noire (horreur !). Dans les cortèges arabes, les voitures occupées par les dames étaient voilées de dentelles blanches. Les « youyous » en fusaient de temps à autres.

Les fouets claquaient en l'air, plus qu'ils ne frappaient les chevaux, mais ils pouvaient servir, grâce à leur longue lanière, à chasser les garnements juchés sur les ressorts ou autre pièces métalliques soutenant la carrosserie à l'arrière de la voiture. Cette dernière était toujours décapotable.

Parfois, on voyait passer une voiture entièrement fermée, munie de vitres et tirée par un seul cheval. On m'expliqua qu'il s'agissait d'un « coupé ». Celui-ci transportait généralement des dignitaires traditionnels. Je me rappelle y avoir aperçu un homme assez jeune au fin collier de barbe noir et entièrement vêtu et enturbanné de blanc. Sans doute s'agissait-il d'un âlem, appelé improprement ouléma. Ma mère m'avait dit : « C'est un de ces grands savants religieux à qui on baise les mains ».

Les cortèges funéraires juifs ou chrétiens se formaient derrière des corbillards tirés par deux chevaux et surmontés d'un dais noir aux parements argentés. Le cortège allait à pied sur une certaine distance puis, les proches du défunt montaient sur des fiacres pour suivre le corbillard jusqu'au cimetière du Borgel sur la route de l'aéroport.

Qui dit chevaux dit crottin, et qui dit crottins dit moineaux. Tunis était alors peuplée de moineaux et passereaux dont certains volaient parfois en nuées assez denses. Dès le printemps, ils devaient partager l'atmosphère avec les hirondelles qui ne se rassemblaient qu'à l'automne pour la grande migration vers le sud. Quel sud ? L'Égypte ?

Certains privilégiés administrant des propriétés rurales ou de petites unités industrielles dans des campagnes proches de la capitale choisissaient de se déplacer en « calèches », voitures tirées par un cheval fringant et pourvues de pneus. Ces attelages légers n'avaient pas la capacité d'emport et de parcours des automobiles mais on leur reconnaissait une élégance particulière et à peine surannée.

Transports en commun

Toutes ces images semblent relever de temps anciens, voire immémoriaux. Elles ne peuvent faire oublier la place régulièrement croissante des véhicules des « temps modernes », notamment ceux dévolus au transport en commun comme les tramways, les autocars et les trains.

Certaines artères, en particulier celles entourant la vieille ville et ses ruelles ou celles reliant le centre habité au port ou aux principaux faubourgs résidentiels étaient parcourues par des tramways grinçant sur leurs rails et sonnait avec vigueur.

Dans le centre monumental de la ville dite moderne, là où se dressaient la Synagogue, la Cathédrale, la Résidence et le « Palais Consulaire » se croisaient de grandes avenues et c'est à certains de ces croisements ayant forme de vaste place qu'abondaient les têtes de ligne et que régnait le vacarme. Les conducteurs, les contrôleurs, les superviseurs s'y affairaient dans leurs uniformes bleus à boutons dorés. Chez eux, les musulmans portaient la chéchia et les autres le képi. On distinguait leurs grades par les galons posés sur leurs épaulettes. C'est ainsi que j'aperçus un jour un « capitaine de tramway ». Peu après la Seconde Guerre Mondiale, le réseau des tramways devait s'enrichir de lignes de trolleybus comme celle desservant notre quartier nommé Montfleury en français et « Essayida », la dame en arabe. Ce nom faisait allusion au mausolée de la grande érudite mystique Lalla Manoubia.

Se déplacer dans Tunis était donc chose aisée pour les bourses modestes. Ainsi, en conciliant tramway et voitures à chevaux pouvait-on offrir à des invités ou des convalescents de belles promenades dans les allées asphaltées du « Belvedere », un parc densément boisé et dessiné par Alphand. On y visitait deux monuments anciens : une midha, lieu d'ablution ayant dépendu d'un très ancien oratoire, depuis longtemps disparu et, plus haut encore sur la colline verdoyante, une « qoubba » ou dôme hypostyle pourvu de murs, eux-mêmes couverts de stucs finement ouvragés.

Pour qui voulait quitter la ville pour des destinations proches ou lointaines régnaient les autocars et les chemins de fer.

Moins puissant mais, en ce temps-là, plus commode que le train était l'autocar. Il desservait des lieux d'accès difficile. Je fis plusieurs voyages dans ce mode de transport notamment au théâtre antique de Dougga où l'on jouait Andromaque.

Je connus le train dès mon tout jeune âge parce qu'il desservait les séjours de bord de mer où m'emmenaient mes parents pour mon plus grand plaisir. Il s'agissait alors des « plages du sud » de Radès à Hammam Al Lif, station thermale sise aux pieds du Bou Qornine (montagne aux deux cornes) qui avait de faux airs de volcan et dominait la rade de Tunis avec, en arrière-plan, l'immense falaise du Djebel Ressay (la montagne au plomb). Les trains qui desservaient ces plages étaient mus par des locomotives à vapeur et cheminées assez hautes. Ils ressemblaient, par leurs plateformes bordées de fer forgé et leurs bancs de bois vernis, aux trains jouant souvent les premiers rôles dans les films dits de « cowboys » (appelés plus tard westerns). Ce seul fait allait les rendre vénérables. En Tunisie, ils n'évoquaient aucune chevauchée sauvage mais les vagues, étrangement inlassables de la mer, le sable blanc, les coquillages, les rondelles de fines algues agglomérées et autres singularités enchanteuses.

On prenait le train à la gare centrale dont le parvis était, en partie, couvert de victorias alignées. Il était orné en son centre d'une allégorie des superphosphates : une superbe jeune femme de marbre blanc, libre de tout vêtement et s'extrayant fièrement de sa gangue grisâtre. Longtemps, je fus indifférent à cette dame semblant sortir d'une baignoire, jusqu'au jour où elle m'inspira des rêves obsédants.

Pour aller vers les plages et autres petites villes de la banlieue nord, existait un train « magique » car dépourvu de locomotive et captant son énergie au moyen d'un trolley courant le long d'un câble électrique. Ce train aux larges wagons de bois avait pour nom TGM (Tunis, Goulette, Marsa). Il comportait deux lignes longeant chacune une rive de la grande lagune de Tunis ou Bahira.

La tête de ligne correspondant à la rive sud-ouest se trouvait en pleine ville, à une extrémité de l'avenue Jules Ferry, devenue plus tard Habib Bourguiba, non loin de la « Résidence » appelée à devenir Ambassade.

La tête de l'autre ligne se trouvait quelque 300 m plus au nord sur « l'avenue de Paris » dans une vraie petite gare aménagée comme telle ; sans doute avait-elle été autrefois station principale.

Exceptionnellement, les trains pouvaient passer d'une ligne à l'autre en parcourant les avenues sur des rails spécialement aménagés dans l'asphalte. Ils se mêlaient alors aux tramways. Autrefois, un « passage à niveau » avait assuré la sécurité des mouvements exceptionnels de ces trains sur un grand carrefour de la ville. Il n'existait plus mais avait laissé son nom au quartier. À la bonne saison, on allait savourer les célèbres briks à l'œuf des divers cafés du « Passage ».

Sur la rive sud-ouest du lac de Tunis, là où s'ébattaient les flamants roses, passait la ligne la plus fréquentée, celle qui desservait les plus importantes petites villes de la banlieue balnéaire du nord. Il y avait, tout d'abord, l'avant-port de la Goulette, ses installations industrielles et son bac permettant aux camions et aux voitures d'accéder aux routes du sud. Il y avait ensuite, et surtout, les superbes plages du nord dont la plus extrême est toujours nommée « le mouillage », en arabe « el marsa », non francisé en « La Marsa » ; c'est le lieu de multiples enchantements, notamment de l'accès aux dunes de Gamarth, à de multiples palais tant beylicaux que privés ou français, telle la Résidence d'été, et, enfin, au puits du Saf Saf dont un chameau actionnait la noria.

D'autres lieux faisaient de leurs visiteurs de quasi pèlerins comme le village pluri-centenaire de Sidi bou Saïd, construit sur une hauteur, autour de la mosquée-mausolée du saint éponyme. À proximité, et non loin de l'ancien port phénicien, se trouve le monument où repose la pieuse et vertueuse fille du même personnage. La station est appelée Douar Chott. Sur une autre colline se dressent les ruines de la très ancienne Carthage, tour à tour phénicienne et romaine. Elle est dominée par sa cathédrale un peu massive rappelant que cette ville où séjourna Saint - Augustin est le siège du Primat d'Afrique. Une place voisine porte le nom de Sainte Monique mais aucune celui de son vénérable fils.

Une de ces communes littorales est dédiée au très célèbre Khaïr Ouddine, un des premiers concepteurs de la stratégie du développement économique.

D'autres stations évoquent des personnages flaubertiens comme « Amilcar » et « Salammbô ».

Si la ligne bordant la mer est évocatrice de gloires anciennes et de baignades contemporaines, celle, plus courte, passant loin de la mer, par l'autre rive de la grande lagune a le mérite de donner accès à l'aéroport d'Al Aouina et d'atteindre, plus rapidement, la Marsa.

Misère de la modernité ! Elle est vouée à s'effacer devant plus moderne qu'elle. Ainsi, en allait-il pour les moyens de transport sur rails appelés, peu avant la guerre, à s'enrichir d'un nouveau véhicule semblant surpasser les trains. C'était « l'autorail ». Par son absence de fumée, sa forme élégante, sa couleur claire, il émerveillait. Quand l'un d'entre eux s'annonçait à son de trompe sur deux notes, je me précipitais au balcon pour l'admirer. Pourquoi les appelait-on « Micheline » ? quel rapport avaient-ils avec le célèbre fabricant de pneumatique ? Il semblerait que ces premiers modèles aient comporté des pneus. Toujours est-il qu'un de mes condisciples ne cachait pas sa fierté lorsque, interrogé sur la profession de son père, il répondait : « Il conduit les Michelin's sur la ligne de Bizerte ».

Les bateaux

Tunis était pleinement une ville portuaire. Après avoir parcouru lentement le chenal creusé sur le bord méridional de la lagune, les paquebots et beaucoup de cargos accostaient dans la capitale elle-même. Seules certaines marchandises, le plus souvent pondéreuses, étaient chargées ou déchargées à la Goulette. Le port et ses multiples quais comportaient aussi un vaste espace de docks, pour la plupart, sous douanes.

Quand nous partions pour la France, nous nous rendions au port en « fiacre » avec nos valises. Notre bateau longeait, une heure durant, la lagune avant d'atteindre la haute mer à la Goulette. La traversée de la Méditerranée

durait trente-six heures, après quoi, nous prenions le train à la gare Saint Charles de Marseille pour un voyage d'une douzaine d'heures jusqu'à Paris.

À Tunis, se trouvaient, aussi, entre les lieux d'accostage des grands navires et le chenal, un pittoresque port de pêche. Là, étaient des bateaux de bois équipés à la fois de moteurs et de voiles. Les pêcheurs étaient arabes ou Siciliens. Les seconds peuplaient un quartier voisin du port et dénommé « Petite Sicile ».

À la Marsa, divers navires de pêche ou de plaisance étaient au mouillage. De la plage, on apercevait des bateaux petits et grands dont beaucoup allaient vers Tunis ou en revenaient. Plus loin, presque aux confins de l'horizon se dessinaient l'île de Zimbra et l'îlot de Zighbretta. Les bateaux à voiles y accédaient et je rêvais de m'y rendre un jour. Je me demandais si de ces îles tunisiennes, on pouvait apercevoir l'île italienne la plus proche, celle de Pantelleria.

Les voitures automobiles

Les voitures qu'on appelait « autos » se faisaient de plus en plus nombreuses. Un de mes oncles en possédait une. Il nous y réunissait parfois pour aller visiter divers sites telles les ruines de Tuburbo Majus. J'admirais béatement sa maîtrise du volant et du changement de vitesse.

La guerre introduisit une multitude de véhicules militaires : les rapides volkswagen au « moteur arrière » et au capot incliné vers l'avant, les camions légers et mobiles de l'armée italienne. Et puis, un jour, vinrent les halftracks de la 8ème armée britannique, les Jeep et les camions GMC américains. Quelques mois plus tard, arrivèrent des États-Unis d'impressionnantes voitures civiles aux carrosseries monumentales, notamment, les buick, dodge, chevrolet et cadillac.

Du côté français, les citroën noires qualifiées du pléonisme de « traction avant » s'étaient imposées avec leur cylindrée comparativement modestes mais assez avides d'essence. Nos constructeurs allaient multiplier les voitures plus sobres comme la 203 Peugeot et, surtout, la 4 chevaux Renault. Cette dernière devait être exploitée pour la création d'un réseau de taxis à bon marché, capables de concurrencer les fiacres. On les appelait les « bébés-taxis ». Leur chauffeurs comme leur clients étaient très largement des arabes tunisiens.

L'avion

Dans mon enfance, l'avion semblait relever du miracle. Quand il signalait sa présence dans le ciel ; celui qui l'apercevait appelait le reste de la famille : « Un avion ! » et tous de venir contempler l'extraordinaire « oiseau humain ». Mon père, ami de Roland Garros, avec qui il jouait au tennis, était assez bien informé du monde de l'aviation et notamment des exploits aériens de son partenaire sportif. Tout comme ma mère et plus tard moi-même, il était un grand lecteur des œuvres de Saint-Exupéry. On savait bien que les avions si héroïques et bienfaisants, au sein de l'Aéropostale, pouvaient être redoutables quand ils étaient bombardiers ou mitrailleurs comme les « Stuka » allemands.

Après le débarquement des Alliés au Maroc et en Algérie, puis l'occupation germano-italienne de la Tunisie, ce pays se trouva plongé dans une guerre largement aérienne. Au début, nous en contemplions le spectacle du haut de notre toit en terrasse d'où l'on apercevait les fulgurantes déflagrations de bombes déversées sur l'aéroport situé à une quinzaine de km au nord-est et les feux d'artifices de la DCA allemande d'une puissance exceptionnelle mais inefficace. Dans cette phase des combats, le ciel semblait pourtant maîtrisé par la Luftwaffe et ses chasseurs prestigieux Fokker et Messerschmitt, ainsi que ses très mobiles transporteurs de troupes, les Junker à trois moteurs. Cette armée de l'air ne put empêcher les bombardements de s'intensifier et d'atteindre, à plusieurs reprises, notre quartier où se trouvait un état-major de la Wehrmacht et qui, à vol d'oiseau, n'était pas éloigné du port et de ses docks.

Après l'horreur d'être bombardés par nos alliés, voire nos propres aviateurs, vint la Libération et, du jour au lendemain, le ciel changea de maîtres. Il appartient aux étranges Lockheed P38 à double fuselage et surtout au très célèbre et élégant « Spitfire » britannique.

Mes camarades de classe savaient en reconnaître le vrombissement particulier. Le cri n'était plus : un avion mais un « Spitfire ». Aux Junker allemand avaient succédé les DC3 de Douglas Macdonell.

Peu après la guerre, fut organisé à l'aéroport de Tunis une grande fête à la gloire des hélices, des ailes et des parachutes. Les acrobaties aériennes s'y multiplièrent tandis que des concours consistaient, pour le parachutiste, à s'aider de ses « suspenses » pour se guider à travers le ciel et se poser le plus près possible d'un but dessiné sur le terrain d'aviation.

Un peu plus tard, au début de « l'après-guerre », apparurent les premiers avions « à réaction ». Ils avaient un double fuselage et ressemblaient à des P38. « Mais regarde ! me disait un camarade averti, ils font du 900 à l'heure ».

On entrait alors dans une ère apparemment nouvelle où la colonisation prenait fin tandis que les hydrocarbures, mais aussi l'uranium allaient imposer leur loi aux affaires internationales.



Une chapelle à la pointe Pescade

Yvonne Carayol

Une lectrice nous a fait parvenir des souvenirs laissés par sa mère Yvonne Carayol sur la Pointe - Pescade et sa paroisse où officia l'abbé Vincent Juan (1905- 2000). Et que nous publions.

La Pointe-Pescade... visiteurs, littérateurs et historiens ont laissé des descriptions de cette côte abrupte sur laquelle régnaient autrefois des forts turcs. Le grand compositeur Saint-Saëns (1835- 1921) conte ses hivernages en Algérie où il mourut et en particulier ses escapades à la Pointe-Pescade : « ses abîmes de marbre, sa mer couverte d'écume, toison des troupeaux de Neptune ». Avec pittoresque, il se décrit , vieillissant, « marchant pour détendre ses jambes d'autrefois dans les rochers, finissant par aller à quatre pattes et se trouvant sur le derrière » mais « il adore toujours se promener, rêver, admirant le miroitement de la mer » (lettres 1887)

Louis Bertrand de l'Académie Française, dans son *Alger* (1938) est sous le charme : « Une promenade matinale à la Pointe-Pescade , était au temps de ma vie algérienne un enchantement : Pas d'autos lancées en bolides, pas de lourds camions défonçant les routes. On cheminait paisiblement, en longeant des rochers où achevaient de se défaire de vieux forts en ruine. On se grisait d'air marin, en écoutant le ruisseau qui coulait tout proche, rejaillissant en écume sur les rochers ou bien on escaladait les rampes de la forêt de Baïnem, voisine des rivages, afin de trouver un peu d'ombre et de fraîcheur sous ses pins d'Alep et ses eucalyptus ventilés par la brise de mer. Quelquefois, on se laissait entraîner jusqu'au Cap Gaxine et jusqu'à Guyotville, type de la petite ville coloniale, habitée par des pêcheurs, des maraîchers, des viticulteurs, type du municipe nord- africain et qui réjouissait les regards par son foisonnement d'enfants » .

Ou encore Gabriel Esquer (*Alger et sa région* - 1949)

« La route suit le rivage fait d'une succession d'écueils, de petites anses très fréquentées par les estivants. En certains points des cabanons, des villas forment de petits villages : Deux-Moulins, Bains-Romains, Miramar, plages de la Madrague et de Palm Beach, Pointe-Pescade où Saint-Saëns écrivit Samson et Dalila » .

Annie Krieger- Krynicki

L'abbé Vincent Juan (1905 – 2000)

Yvonne Carayol

Tous les riverains de notre belle Méditerranée à l'ouest d'Alger ont gardé de lui un souvenir impérissable, silhouette noire et mince dans sa soutane, répandant la bonne parole, rayonnant de foi et de générosité, humble devant le Seigneur.

Issu d'une famille nombreuse et ayant perdu son père très jeune, son enfance s'est passée à l'ombre de la grande cathédrale d'Alger dans le quartier du même nom, jouant avec ses frères et sœurs devant la Place du Gouvernement, au pied de la statue du duc d'Orléans (qui se trouve à présent à Neuilly-sur-Seine).

A son arrivée à la Pointe Pescade, après la guerre, il célébrait la messe dans une salle proche de la maison où il habitait avec sa mère et ses sœurs.

Avec son dynamisme habituel, il demanda au diocèse et à la mairie de ravalier un joli édifice sur lequel était posée une plaque de marbre rappelant que : « C'est là que Saint-Saëns a composé Ascanio ». Ouvrier parmi les ouvriers, il y travaillait à chaque moment libre et était infatigable. Levé très tôt, avant de rejoindre l'église en chantier, il allait nager sur la petite plage de Port aux Mouches le long du ponton destiné au chargement des sacs de ciment de l'usine Lafarge située au bas de la colline.



L'abbé Juan chez Madame Bertrand, sa mère

Le dimanche matin, il célébrait trois messes, celles de 8h et de 11h à Pointe Pescade et celle de 9h30 à Bains Romains ou Baïnem. Après des sermons toujours énergiques, il bondissait pour se mettre à l'orgue dont il était un virtuose. Nous étions tous de cœur avec lui pour croire en l'Algérie Française et il avait composé un chant patriotique en s'accompagnant à l'orgue espérant que cet hymne serait repris dans toute l'Algérie.

Nul ne sait combien d'heures il a passées sur les routes pour aller visiter ses paroissiens ou pour aller faire le catéchisme, s'arrêtant chaque fois qu'il rencontrait des petits groupes ou allant dans l'immeuble FILM construit dans les ruines du Fort Barberousse, égayées par des orangers amers résistant à la modernisation.

C'est en allant porter la bonne parole jusqu'à Bains Romains qu'il fut renversé par une voiture, le conducteur n'ayant pas vu sa petite silhouette noire au bord de la route. En allant le voir à l'hôpital, nous avons retrouvé sa mère en pleurs auprès de lui, petite silhouette menue au fond d'un lit qu'elle embrassait en soupirant : « Pauvre petit ! »

En bon apôtre, il remplissait seul et sans compter toutes les tâches de son ministère auprès des malades et des mourants qu'il réconfortait par sa Foi. Il célébrait les mariages et les baptêmes avec bonheur partageant la vie et les joies familiales de tous ses paroissiens. C'est ainsi qu'en août 1949, il baptisa une petite Solange, née dans la clinique des Sœurs Blanches de la Casbah d'Alger. Après le baptême, tout le monde se retrouva dans le jardin de la villa, « Les Tamaris » avenue Villalba chez « sa chère Madame Bertrand ! », comme dit Jacques Manguso dans son livre *Pointe Pescade*.

La table était dressée près du figuier, un arbre si solide qu'une de ses branches supportait une balançoire, non loin des tamaris de 2 à 3 mètres de haut. Les enfants les escaladaient en effarouchant mésanges et fauvettes qui picorait les plumeaux de fleurs roses. Quelle belle végétation ravivée par l'air chargé d'embruns !



Le 21 juillet est la fête de Saint Christophe, patron de l'église de Pointe Pescade et patron des voyageurs ! Ces fameux jours ensoleillés de juillet, la paroisse était en fête. Après la messe solennelle, l'Abbé Juan sortant de l'église s'avancé jusqu'à la route et aspergeait d'eau bénite autos, vélos, scooters, autobus et camions qui défilaient puis il bénissait un peu plus bas les pastéras, bateaux de pêche, chalutiers, bateaux de plaisance, etc.... L'après-midi se déroulait la kermesse en présence de Monsieur Laquière, maire de Saint Eugène qui visitait avec son conseil municipal les différents stands tenus par les dames des trois paroisses, on y vendait pâtisseries délicieuses et ouvrages de dames mais aussi des médailles et des croix de Saint Christophe. Les gens venaient des environs, même le général Massu était venu une année, les amis passaient en famille avec leurs enfants et tous participaient à des jeux et à une loterie. C'est ainsi que nous avons gagné un beau paysage offert par notre ami et voisin, le peintre Michel Méchin de Pointe Pescade. Ce tableau trône à présent dans notre salon à Versailles et nous fait encore rêver de collines couvertes d'agaves !

L'abbé Juan est rentré d'Alger désolé d'abandonner sa chère église Saint Christophe qu'il avait bâtie de ses mains et s'est retrouvé près de Nice où le clergé local n'a guère été très chaleureux avec lui. Il a fini par venir à Paris avec sa vieille mère et s'est installé à l'église Saint Nicolas du Chardonnet avec les prêtres de Monseigneur Lefèbvre qui l'ont accueilli à bras ouverts et avec qui il se sentait bien. Je l'ai retrouvé à Versailles par hasard car il était venu remplacer pendant l'été l'Abbé Porta, un autre pied-noir, curé de Notre-Dame des Armées. Nous sommes tombés dans les bras l'un de l'autre et nous l'avons revu quelques autres fois, (encore dynamique, tonique et très actif, malgré son âge, toujours aussi mince et sec avec sa petite barbiche et ses yeux vifs et pétillants) avant d'apprendre sa mort avec tristesse il y a plusieurs années.

Pour votre action vivifiante pour tous : « Merci Monsieur l'Abbé Juan! »



L'église Saint Christophe



Le statut international de Tanger de l'élaboration jusqu'à sa fin 1923-1956

Patrick Sanguy

La vie quotidienne des Tangérois dans les années qui suivirent l'indépendance du Maroc, exige pour être comprise un rappel historique des mécanismes complexes régissant le statut de la ville au sein de l'ensemble non moins complexe qui avait jusque-là régi l'ensemble du pays.

Pour simplifier, on prendra la situation telle qu'elle se présentait entre 1956 et 1957, période qui vit l'unification monétaire du pays et le démantèlement d'une partie importante des privilèges dont jouissait la zone internationale de Tanger depuis 1923, et, pour une part depuis la fin du XIX^{ème} siècle.

Comme on le sait, le Maroc recouvra son indépendance le 3 mars 1956 avec l'abrogation du traité de Fès qui, signé quarante-quatre ans plus tôt le 30 mars 1912 entre l'empire chérifien et la France, l'avait placé sous la tutelle de cette dernière.

Toutefois, et c'est ce qui nous amènera à traiter du sort de Tanger, si le Maroc accédait ainsi à nouveau à une pleine souveraineté internationale, son gouvernement n'exerça pas pour autant, et du jour au lendemain, son autorité sur l'ensemble de son territoire national tel qu'il existait antérieurement au traité franco-marocain de 1912.

En effet, l'abrogation du traité de Fès n'était en réalité que la première étape d'un processus qui dut être complété par deux autres actes de droit international fort importants. Car il restait encore à abroger les deux autres accords par lesquels la France avait renoncé à administrer plusieurs parties du territoire marocain au profit de puissances étrangères non signataires du traité de Fès.

L'Espagne était la première concernée. C'est ainsi, comme on le sait également, que le traité franco-marocain avait été suivi, huit mois plus tard, d'une convention signée à Madrid le 27 novembre 1912 aux termes de laquelle la France, en tant que tutrice du Sultan, accordait à l'Espagne le droit d'exercer son propre protectorat sur deux zones du Maroc, l'une au nord et l'autre dans le Sahara au sud de l'oued Draa.

Enfin, au lendemain de la première guerre mondiale, le 18 décembre 1923 et toujours à Madrid, avait été signé un protocole franco-hispano-anglais, pour régler la question de Tanger, conformément à un accord franco-espagnol de 1904 et aux dispositions de l'acte d'Algésiras de 1906.

Cet accord de 1923 achevait de découper le territoire marocain en enclavant la ville de Tanger dans la zone de protectorat espagnol, elle-même enclavée dans la zone de protectorat français. En outre, le protocole tripartite, entérinant et précisant une situation de fait, comme nous l'avons dit, beaucoup plus ancienne, faisait de Tanger et sa banlieue un territoire autonome, neutre et démilitarisé placé sous la tutelle des puissances signataires de l'acte final de la conférence tenue en 1906 à Algésiras entre le Maroc et ses créanciers.

Entretemps, la ville avait été administrée conformément à des dispositions contenues dans l'article 7 de l'acte d'Algésiras, dispositions préfigurant largement celles de 1923.

Pour en revenir à 1956, il allait de soi que la renonciation de la France au bénéfice du traité franco-marocain de 1912 donnait au Maroc le droit de mettre fin à des situations qui avaient été créées par sa désormais ancienne puissance tutrice. Ce qui fut fait, sinon totalement en pratique comme on le verra mais au moins juridiquement, entre le mois d'avril 1956 et la fin de la même année.

L'Espagne était la première concernée. Le 7 avril 1956, soit un peu plus d'un mois après l'abrogation du traité de Fès, se trouvant mise par les Français et les Marocains devant le fait accompli, elle dut renoncer elle aussi, et d'ailleurs d'assez mauvais gré, à exercer son protectorat sur les 21,000 km² du nord du pays qui lui avaient été

concedés, par la France le 27 novembre 1912. (nous occupant ici de Tanger, nous laisserons de côté la question des territoires accordés à l'Espagne au sud de l'oued Drâa dans la partie saharienne du pays).

Enfin, du 8 au 29 octobre 1956, une conférence réunissant les pays intéressés se tint enfin à Fédala, au sud de Rabat, pour régler le sort de la zone internationale de Tanger, conférence entérinée le 1er janvier de l'année suivante par une renonciation officielle des puissances étrangères concernées.

On notera que cette dernière renonciation était rendue nécessaire par le fait que le Maroc avait en son temps signé l'acte d'Algésiras, date à laquelle il était encore indépendant, et que c'était également en son nom que la France avait négocié le protocole de 1923, protocole lui-même ratifié l'année suivante par le souverain marocain.

Cette renonciation obtenue, le Maroc pouvait mettre fin au statut de 1923, ce qui fut fait en bonne et due forme le 29 octobre 1956. On notera toutefois, qu'anticipant sur cette renonciation, et avec l'accord du comité de contrôle un gouverneur marocain avait été nommé Rabat dès le mois d'avril auquel le Mendoub avait remis ses pouvoirs. Une période de transition avait alors été ouverte pendant laquelle collaborèrent avec le gouverneur le comité de contrôle, l'administrateur et ses services, leurs pouvoirs, et l'assemblée législative autorisée à se réunir encore trois fois avant sa dissolution.

Restait à régler à régler l'épineuse question de la liberté du commerce et de la liberté des changes, contenues dans le statut de 1923 et sur lesquelles reposait la prospérité de la ville. Et là, il n'était pas simple de démanteler l'héritage de 1906, 1912 et 1923.

Tout d'abord, au plan économique et financier, le statut de Tanger poussant à l'extrême le principe de liberté du commerce et d'égalité de traitement posé à Algésiras en 1906 entre l'Empire chérifien et ses créanciers internationaux, la zone internationale ne connaissait ni droits de douane, ni impôt sur le revenu ou les sociétés.

Financièrement, le résultat ne s'était d'ailleurs pas fait attendre. L'afflux de capitaux, pour la plupart étrangers, dans la ville du Détroit avait été tel qu'au lendemain de la seconde guerre mondiale, quelque 88 banques y opéraient, tandis que le chiffre des sociétés y ayant leur siège social, généralement fictif, était d'environ 4000.

Enfin, et ce n'était pas le facteur le moins attractif de Tanger, les monnaies officielles des zones française et espagnole (franc marocain et peseta) avaient cours légal sur le territoire international où, en outre, l'or et les devises s'achetaient et se vendaient librement au cours du jour sans guère plus de formalités que des savonnettes.

Nous allons nous attarder sur la situation monétaire car, comme on va le voir, la coexistence de deux monnaies officielles sur le territoire de l'état marocain, elle avait sérieusement compliqué la vie des habitants du pays et devait continuer à le faire pendant quelque temps encore à partir de 1956.

En effet, ce n'était pas à deux zones monétaires différentes qu'avait affaire l'état marocain au lendemain de son indépendance, mais bien à trois. Situation qui posait évidemment en soi de redoutables problèmes aussi bien techniques que de principe. Ceci d'autant plus que l'accession à l'indépendance avait été suivie d'une crise de confiance très sérieuse entraînant une tendance à la fuite des capitaux qui, attirés par le régime de libre concurrence résultant de l'acte d'Algésiras, s'étaient massivement investis dans l'économie marocaine, en particulier au lendemain de la deuxième guerre mondiale.

Pour les retenir, un contrôle des changes extrêmement rigoureux, quoique, comme on pouvait s'y attendre, assez peu efficace, avait été instauré. Une unification monétaire du pays paraissait, si l'on voulait maintenir le cap, indispensable, tout en étant d'une mise en œuvre compliquée et délicate.

C'est pourquoi, au lendemain de l'accord hispano-marocain du 7 avril 1956, plus précisément le 9 avril, le gouvernement de Rabat décida de maintenir les frontières de l'ancienne zone de protectorat espagnol, devenue zone nord, ainsi que les formalités de passage, à l'exception des obligations antérieures de visa inter-zones.

Pour ce qui concernait les habitants de Tanger, qu'ils veuillent se rendre dans la zone nord voisine ou simplement la traverser pour se rendre par la voie terrestre dans le sud du pays, ils devaient toujours se soumettre à des contrôles de douane et de police au passage des anciennes frontières inter-zones.

La fin du statut de Tanger le 29 octobre 1956 ne changea rien à cet égard car il avait été stipulé, et ceci explique le maintien des frontières, que l'ancienne zone continuerait d'être régie par le principe de la libre concurrence qui

figurerait dans une charte octroyée et non négociée. Celle-ci, de fait, fut promulguée par dahir royal le 30 août 1957, pour être retirée au bout de trois ans, en 1960.

Ceci ne réglait pas la délicate question technique du retrait de la peseta au profit du franc marocain.

Or, cette décision posée lors des accords du 7 avril, restait valable et concernait aussi bien Tanger que l'ancienne zone de protectorat espagnol.

Techniquement complexe puisqu'elle concernait aussi bien les administrations, les banques, les entreprises que les particuliers, et ceci dans deux zones différentes, la mise en œuvre nécessita un temps de préparation assez long.

Il s'ensuivit en conséquence une période transitoire qui durait encore plus d'un an après la fin du statut puisque les opérations de retrait de la peseta, annoncée en juillet 1957, ne furent effectives qu'à l'automne.

Bouclées une dernière fois pour cause de retrait, les frontières inter - zones furent maintenues encore quelque temps l'année suivante pour des raisons de police intérieure, avant de se voir effacer de la carte, sinon des mémoires.

Avec elles, disparurent policiers des frontières, douaniers et les tampons-encreurs dont ils avaient été dotés pour cette période transitoire.

Seuls des bâtiments à l'abandon, subsistèrent longtemps, témoins silencieux d'un passé révolu.

A titre d'illustration, attardons-nous pour finir sur ces modestes tampons-encreurs et à l'époque où ils furent en usage. Je vais reproduire ici ceux figurant sur deux pages du passeport délivré à mon père, le docteur Pierre Sanguy, médecin inspecteur de la Santé chérifienne, par le consulat général de France à Tanger le 12 novembre 1957, lorsque les citoyens français habitant le Maroc durent restituer leurs passeports marocains.

Les tampons figurant sur ce document furent apposés entre le 14 novembre 1957 et le 2 mars 1958 à l'occasion de quelques déplacements, soit à l'intérieur de l'ancienne zone espagnole, soit de la traversée de celle-ci pour aller vers l'ancienne zone française. Un dernier tampon marqua le 9 avril 1958 le départ définitif de l'intéressé.

On constatera que, bien que le pays fût théoriquement réuni, le libellé de ces tampons varia curieusement d'une zone à l'autre. Ceci s'explique en partie, et c'est le plus intéressant, par la précipitation avec laquelle les responsables locaux durent passer leurs commandes, et sans doute aussi par les difficultés techniques que leurs fournisseurs rencontrèrent.

On donnera comme exemple de difficulté technique le cas de la date de passage, nécessairement mobile, figurant sur les rouleaux encreurs. Les graveurs qui recevaient ces tampons de l'étranger préalablement pourvus de rouleaux dateurs en langue française ou espagnole étaient bien obligés, sauf à déclarer forfait, de les conserver tels qu'ils les avaient reçus.

Les dates disponibles sur ces tampons restèrent donc dans leurs versions précédentes, autrement dit en espagnol ou en français selon le cas, et dans le calendrier grégorien, mais jamais en version trilingue arabe-français-espagnol, et encore moins en intégrant la date correspondante du calendrier hébreu. Première entorse aux principes.

Ce ne devait pas être la seule. Le casse-tête technique ne s'arrêtait pas là, et on veut bien croire que le graveur se trouva parfois dans l'impossibilité de satisfaire entièrement aux exigences du cahier des charges qu'on lui imposait. On imagine aussi que les fonctionnaires marocains furent alors dans l'obligation de baisser alors les bras devant l'urgence. Mais on ne peut exclure, non plus, la possibilité que, à l'occasion, un certain laxisme ait sévi.

Quoiqu'il en soit, le fait est que, contrairement à ceux que nous examinerons ensuite, les tampons utilisés au poste frontière d'El Borj (en espagnol, Et Borch) entre Tanger et Tétouan, ancienne capitale du protectorat espagnol, continuèrent d'être intégralement rédigés en espagnol. On trouve ainsi le texte suivant :

POLICIA DE FRONTERAS
ZONA NORTE - Marruecos
14 NOV 1957
ENTRADA - EI BORCH

Ici, le modèle continue à l'évidence de suivre les normes des douanes espagnoles, seule la mention « Zona Norte » indiquant le changement de régime politique, la mention « Protectorado espanol » ayant disparu au profit de « Zona Norte ».

En revanche, les tampons de Tanger à la frontière de l'ancienne zone espagnole, et d'Arbaoua au sud du fleuve Loukos, à la frontière entre les anciennes zones française et espagnole, reflètent mieux la nouvelle doctrine officielle alors en vigueur aux termes de laquelle l'Etat marocain continuait de reconnaître l'usage des langues des anciennes puissances tutrices à parité avec l'arabe. ou du moins tenta de le faire avec plus ou moins de cohérence selon le cas.

Ainsi les tampons utilisés lors des passages des 14 et 16 novembre 1957 au poste d'Arbaoua utilisent bien les trois langues dans leurs trois premières lignes mais font l'impasse sur l'espagnol dans les deux dernières.

Pour alléger, les deux tampons ne différant que par les mentions entrée et sortie, nous ne reproduisons ici que le tampon entrée. Nous nous sommes permis de transcrire l'arabe en caractères latins simplifiés et en italiques.

MAROC-MARRUECOS *al-Maghrib*
Sûreté Nationale
Seguridad Nacional al-Aman al-Watani
14 NOV. 1957
Arbaoua-Route *al-tarîq-'Arbawa*
Entrée *al-dukhûl*

En revanche, quinze jours plus tard, le tampon utilisé lors du passage le 28 novembre 1957 à ce même poste d'Arbaoua le 28 novembre 1957, est identique en ce qui concerne les trois premières lignes trilingues :

MAROC-MARRUECOS *al-Maghrib*
Sûreté Nationale
Seguridad Nacional al-Aman al-Watani
28 NOV 1957
Contrôle-Control *al-murâqaba*
ARBAOUA *'Arbâwa*

Mais l'espagnol avait fait sa réapparition sur la quatrième ligne, quoique toujours absent de la dernière. En effet la graphie Arbaoua suit l'orthographe française, la version espagnole étant Arbaua. Si on jugeait nécessaire de faire suivre le mot français « contrôle » de son équivalent espagnol « control », la logique eût exigé d'en faire de même pour Arbaoua.

Toujours à propos de ce nom de lieu, il est intéressant de noter que, donné en arabe comme 'Arbawa le 14 novembre, le 28 du même mois, il était devenu 'Arbâwa avec un â long et non plus un a bref sur la deuxième syllabe. La différence peut sembler mince en transcription latine, mais elle saute aux yeux en graphie arabe.

A l'évidence, un fonctionnaire puriste, et un rien tatillon, était passé par là et avait tenté de systématiser un peu les libellés.

Le souci partait d'un bon sentiment, car, sur ce plan-là au moins, force est de constater que régnait une certaine pagaille et qu'il y avait là matière à édicter des règles claires applicables à l'ensemble de la police des frontières marocaine.

Pour ne prendre qu'un exemple, au retour du même voyage, rentrant sur le territoire tangérois le 30 novembre de la même année, mon père se vit gratifier d'un tampon ne répondant pas aux critères utilisés à Arbaoua, ni lors du premier passage, ni lors du second.

Dans ce dernier cas, dans son en-tête, l'arabe n'était plus dans la colonne de droite, celle de gauche étant réservée au français et à l'espagnol mais au milieu, le français étant à gauche et l'espagnol à droite.

TANGER Tanja TANGER
POLICE Bûlîs POLICIA
30 NOV 1957
R. LARACHE ENTREE
C. LARACHE ENTRADA

Mais, curieusement, dans les deux dernières lignes, c'est l'arabe cette fois, qui disparaissait au profit des langues des anciens protecteurs :

R. étant mis ici pour « Route » et C. pour « Carretera ».

Rappelons que Larache (La'raysh en arabe marocain) est un port de la côte atlantique à quelque 85 km au sud de Tanger. Il s'agissait donc du poste frontière inter - zones situé sur la route entre Tanger et Larache.

A quelque temps de là, mon père fut avisé par son ministre qu'il était, selon l'expression alors en vigueur, « remis à la disposition » de l'administration française. Une fois réglées ses affaires, il se rendit au port de Tanger, avec sa famille et quatre perruches, afin d'embarquer pour la France.

Pour la dernière fois, la police donna un coup tampon sur le passeport de cet homme qui quittait le sol marocain pour n'y plus revenir.

Le trilinguisme, étant, hélas, d'un maniement compliqué, et à l'impossible nul n'étant tenu, sur le tampon apposé sur le passeport du désormais ex-fonctionnaire chérifien, figurait une date en espagnol, 9 ABR. 1958.

En revanche, la dernière ligne de ce même tampon portait bien, sans discussion possible, et en trois langues, le mot « Sortie ».

On a consulté avec profit pour la rédaction de cet article :

Edgard Rouard de Card, *Le statut de Tanger d'après la convention du 18 décembre 1923*, Paris, 1925,

André de Laubadère, *Le statut international du Maroc à la fin de 1955*, *Annuaire français de droit international*, 1956,

Jean-Pierre Debats, *Tanger, son statut, sa zone (1923-1956)*, *Horizons Maghrébins*, 1956, 31-32, tous trois disponibles sur Gallica.



1 (en bas). 2 (en haut). 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16
 De gauche à droite : 1. M. Ragnaud, ministre de France. — 2. M. José-Casely, secrétaire de l'ambassade française. — 3. El Mokri, deux fois délégué chérifien. — 4. Comte de Marizani-Ferraz, ministre de Portugal, chef du corps diplomatique. — 5. Chevalier de Rapport, ministre des Pays-Bas. — 6. Comte de Buisson, ministre de Belgique. — 7. M. Leithner, ministre d'Angleterre. — 8. Si Mohammed Terec, premier délégué chérifien. — 9. Comte Kereboudsky, ministre d'Autriche-Hongrie. — 10. Docteur Russo, ministre d'Allemagne. — 11. M. Labarra, ministre d'Espagne. — 12. Benali, délégué chérifien. — 13. Deux secrétaires marocains. — 14. Jalber, troisième délégué chérifien. — 15. M. Gommere, ministre des États-Unis. — 16. M. Gerola, chargé d'affaires d'Italie.

LES AFFAIRES DU MAROC. — Le corps diplomatique et les délégués marocains réunis à la casbah de Tanger pour discuter la question de la police. — Photographies Barco.



Le duc d'Aumale et l'Algérie

Odette Goinard



Henri d'Orléans, Duc d'Aumale ; 1822-1897

Nous relatons ci-dessous la carrière militaire en Algérie du duc d'Aumale. Homme de grande culture, historien, bibliophile et esthète, il a constitué une fabuleuse collection d'objets d'art : peintures, dessins, livres précieux. A son retour d'exil en 1871, il a fait restaurer son château de Chantilly, dont le Musée Condé est devenu l'écrin de ses collections. Ce domaine, revenu par testament à l'Institut de France, est ouvert au public. Cette année, où l'on fête le bicentenaire de la naissance du duc, sont notamment exposés de nombreux documents provenant d'Algérie : manuscrits richement calligraphiés, actes de propriétés, livres de comptes, manuels de grammaire, de calcul, de théologie, d'astronomie. Sont rassemblés aussi de très nombreux dessins orientalistes, un carnet de voyage de Delacroix, de magnifiques travaux de Fromentin et de Descamps.

Né le 16 janvier 1822 à Paris, Henri d'Orléans, titré duc d'Aumale, est le cinquième fils de Louis-Philippe d'Orléans et de Marie-Amélie de Bourbon, princesse des Deux-Siciles. Il a aussi trois sœurs aînées. On lui donne pour parrain Louis-Henri de Bourbon, prince de Condé, père du Duc d'Enghien, fusillé dans les fossés du château de Vincennes sur ordre de Napoléon, et pour marraine Adélaïde d'Orléans, sœur de Louis-Philippe. Au décès de son parrain, qui l'a institué son légataire universel, il est l'héritier à l'âge de huit ans, d'un énorme patrimoine de biens mobiliers et immobiliers, comprenant entre autres le domaine de Chantilly (Oise) et d'immenses forêts en Thiérache.

Le jeune Henri reçoit dès l'âge de trois ans un méticuleux programme de soins et d'éducation. A cinq ans, ses parents lui donnent pour précepteur le préfet du collège de Ste Barbe, Alfred Cuvillier-Fleury, qui le suivra tout au

long de sa vie. A dix ans, il entre au collège Henri IV. Il fait des études brillantes et se distingue par ses talents de dessinateur.

Ses études n'empêchent pas les déplacements. Il va avec ses frères et sœurs dans la belle campagne de Louis-Philippe à Neuilly, vaste domaine de 500 hectares où les enfants se plaisent fort. Il est à Neuilly le 28 juillet 1830 lorsque se déroulent les événements mettant fin au règne de Charles X et portant au trône Louis Philippe, devenu «roi des Français». Il séjourne aussi au château d'Eu, propriété de son grand père, le duc de Penthièvre, restaurée par Louis-Philippe. Aumale est trop jeune pour s'occuper du domaine de Chantilly, dont la gestion est confiée à un conseil de famille, présidé par son père. C'est durant sa minorité qu'ont débuté les célèbres courses de Chantilly.

Les années au collège n'ont pas occulté sa vocation militaire, très tôt ressentie. Il n'a pas encore quinze ans lorsque le secrétaire d'État à la guerre, Bernard, l'informe qu'il est nommé au grade de sous-lieutenant d'infanterie. Il peut donc déjà porter un uniforme d'officier. Il est promu lieutenant l'année suivante, puis capitaine un an plus tard. Le 21 août 1839 il reçoit l'ordre de rejoindre le camp de Fontainebleau et le 4^{ème} régiment d'infanterie légère auquel il est affecté. Il fait ainsi ses premiers pas dans la carrière militaire, accompagné de l'un de ses frères, de son précepteur et de l'officier instructeur attaché à sa personne. Soumis à un apprentissage rigoureux, sa santé s'en ressent, mais sa vocation d'officier se confirme. Nommé chef de bataillon, il est détaché à l'état-major de la division de l'Armée d'Afrique .

Les Français ont débarqué en Algérie, qui ne portait pas encore ce nom, le 1er juillet 1830. Durant les premières années, l'occupation s'est restreinte à Alger et à quelques places sur le littoral. Mais les kabyles et les nomades n'étaient pas décidés à voir la France s'établir en paix. Le fils d'un marabout de Mascara, Abd-el-Kader, âgé de vingt-cinq ans, a attaqué Oran en 1832. Un traité l'a rendu maître du pays compris entre le Chélif et le Maroc. En 1835, il remporte à La Macta un succès sur le général Trézel. Puis, Le maréchal Clausel prend l'offensive et s'empare de Tlemcen. En juillet 1837, le traité de Tafna a rendu Abd-el-Kader maître de l'intérieur. Mais la guerre a repris en 1839. Abd-el-Kader envahit la Mitidja et fait massacrer les colons.

Le duc d'Orléans, dit Chartres, frère aîné du Duc d'Aumale commande une division sous les ordres du général Valée. Aumale l'accompagne en qualité d'officier d'ordonnance. L'armée française prend l'offensive, la division du duc d'Orléans étant tête. Le 27 avril, l'armée marche sur les hauteurs de l'Afroun et rencontre les troupes du bey de Milianah.

Alors, raconte Aumale dans le journal de cette campagne : « quelques cavaliers s'avancèrent et firent la fantasia en nous lançant des coups de fusil ; une balle vint ricocher aux pieds de mon cheval, je la saluai ; c'était mon baptême. » Puis, le duc d'Orléans fait donner l'ordre de faire avancer son régiment. C'est le tour d'Aumale de porter l'ordre. Il écrivit ce compte-rendu :

« C'était à moi de marcher, je ne me le fis pas dire deux fois ; quand j'arrivai aux chasseurs, ils marchaient en bataille au galop ; je cherchai le colonel je ne le vis pas ; la charge commençait ; ma foi, je ne pouvais ni ne voulais m'en aller ; je poussai mon cheval et je tâchai d'aller de mon mieux. C'était magnifique, tous les hommes, l'œil en feu, les armes à la main, couchés sur leurs chevaux ; devant nous, à cinq ou six pas, les burnous blancs des Arabes qui se retournaient pour nous tirer des coups de fusil ou de pistolet ».

Les troupes, pendant une quinzaine de jours, ne participèrent pas à des opérations importantes, en attendant des renforts d'Oran. A l'arrivée de ceux-ci, nouvelle marche en avant, à l'assaut du col de la Mouzaia puis de Médéa. C'est au col de la Mouzaia que se place le geste du duc d'Aumale donnant son cheval au colonel Gueswiller :

« Je trouvai Gueswiller épuisé, assis par terre, sans pouvoir avancer, je me jetai à bas de mon cheval, je le forçai à monter, et me fiant à mes jambes de 18 ans, je rejoignis à la course les grenadiers qui marchaient en avant des tambours. J'arrivai au moment où l'on plantait sur la position le drapeau du 23^{ème}. Quand je vis ces braves soldats de

tous les régiments confondus, courant encore pour lancer quelques derniers coups de feu aux ennemis qui s'enfuyaient, quand je vis cette scène imposante de la nature éclairée par le soleil couchant, le délire me prit comme les autres ; je me mis à pleurer comme un veau et, jetant ma casquette en l'air, je criai « Vive le Roi », de toute la force de mes poumons essoufflés. J'assistai alors à une scène magnifique ; Lamoricière, Duvivier, Changarnier, arrivaient à pied, débraillés, sans col, cou verts de sueur et de poussière, leurs habits criblés de balles, pêle-mêle avec des soldats de toutes armes. Dès qu'ils virent Chartres, ils fondirent en larmes, et, pendant cinq minutes : Vive le Roi, Vive le Duc d'Orléans ! C'est tout ce qu'on put tirer d'eux. »

Le 17 mai Aumale entre à Médéa. Il est cité à l'ordre du jour de l'Armée d'Afrique le 18 mai. Il est fait chevalier de la Légion d'honneur le 22 juin et promu lieutenant-colonel le 25 juin. Il s'embarque pour la France le 28 mai 1840.

Louis-Philippe a fait en sorte que les périodes d'activité militaire de son fils n'interrompent pas trop longtemps la poursuite de son éducation. Il est initié au droit public français par le comte Pellegrino Rossi, éminent professeur d'économie politique au Collège de France, et reçoit des leçons de mathématiques, langues étrangères, instruction militaire. Il effectue un séjour familial au château d'Eu et séjourne en septembre à Chantilly où il chasse avec ses frères. Le 24 septembre 1840, il se voit confier la direction de l'École de tir au dépôt du Bataillon de Tirailleurs à Vincennes où seront formés des instructeurs pour les bataillons de chasseurs à pied.

Très sensible aux charmes des femmes, ce jeune homme séduisant noue des liaisons. La première est une certaine Albertine Coquillard, danseuse à l'Opéra, une autre est une actrice du nom d'Esther. Et puis il y a Héloïse, dont il aura de la peine à se détacher.

Mais Aumale garde la nostalgie de l'Afrique où il veut retourner. Il redoute que les charmes de la vie parisienne le détournent de sa vocation. Il veut partir le plus vite possible. Il sera exaucé. Le 19 février, le duc de Dalmatie lui notifie sa nomination de lieutenant-colonel au 24^{ème} régiment d'infanterie de ligne, qui sert en Algérie et il s'embarque le 10 mars à Toulon. Son séjour sera plus long que le précédent.

C'est le général Bugeaud qui commande alors les troupes françaises en Algérie. Il a réuni à Blida d'importants approvisionnements destinés à ravitailler la garnison de Médéa et des troupes pour la relever. Aumale est à Blida le 1er avril et il commence à écrire son journal.

Les arabes et les kabyles tentent d'empêcher le ravitaillement de Médéa. Le 24^{ème} passe à l'attaque :

« Quand on arriva sur la position, une fusillade assez vive s'engagea ; je fis mettre la baïonnette au canon, battre la charge ; c'était vraiment très beau. Je m'aperçus que les arabes, suivant leur tactique ordinaire, refusaient le centre afin de tourner nos ailes. Je fis avancer fortement l'épaule gauche, ce qui accula l'ennemi dans un ravin, d'où il ne pouvait sortir que difficilement. L'occasion était bonne pour pincer cette cavalerie si difficile à atteindre et je me préparais à descendre sur elle lorsqu'un officier d'état-major m'arrêta ».

Mais la lutte pour débloquer Médéa continue :

« J'étais, alors engagé dans le défilé des Mines de cuivre, fusillé sur mon flanc gauche par une centaine de Kabyles (qui furent délogés une heure après par deux compagnies du 17ème). Je fis coucher mes hommes dans une partie du chemin qui est creux, sans envoyer de flanqueurs, malgré beaucoup d'avis, pour éviter des blessures inutiles ; je tins simplement ma compagnie de grenadiers toute prête à chasser les Kabyles qui voudraient trop s'approcher ».

Le comportement d'Aumale à l'armée est apprécié de ses supérieurs ainsi que de ses camarades de combat. Selon un officier du 24^{ème}, le lieutenant Ducrot, écrivant à son père : « il est impossible de trouver un jeune homme plus aimable, plus gracieux qu'Henri d'Orléans. Comme lieutenant-colonel, il est parfait : administration, comptabilité, discipline, il s'occupe de tout, et ce qui paraîtra plus extraordinaire, est un homme entendu. Il est

brave autant qu'un Français peut l'être, désireux de prouver à la France qu'un prince peut faire autre chose que parader. Avec un lieutenant-colonel comme le nôtre, personne ne peut rester en arrière. »

Le journal du duc d'Aumale s'arrête le 2 juin. Il ne sait pas encore que le 27 mai il a été promu colonel du 17^{ème} régiment d'infanterie légère qui se trouve aussi en Algérie. Il ne reçoit en effet à Blida la lettre du ministre de la Guerre que le 5 juin. Il prend immédiatement le commandement de son nouveau régiment le 6 juin. Il est chargé de conduire à Médéa un convoi de deux cents mulets, lui confiant pour exécuter cette mission trois bataillons et vingt-cinq gendarmes maures. « C'est une responsabilité un peu lourde pour mes épaules de dix-neuf ans, mais je tâcherai de m'en tirer » écrit-il. Il s'en tire et ramène à Médéa les troupes qu'on lui a confiées. Mais il tombe malade. C'est alors que le 17^{ème} et le 23^{ème} légers sont rappelés en France pour être relevés par des régiments métropolitains.

Remis de sa maladie, Aumale embarque pour la France avec le 17^{ème} léger le 26 juillet. Louis-Philippe a organisé ce retour comme une marche triomphale de Marseille à Paris. Durant un mois et demi, le régiment, populaire pour ses campagnes d'Afrique, et son jeune colonel, martial et séduisant, marcheront d'étape en étape, pour gagner leur caserne de Courbevoie. L'accueil sera particulièrement chaleureux à Lyon. Une nombreuse population attend le duc d'Aumale. Lorsqu'il paraît à la tête de son régiment, les applaudissements éclatent à la vue du glorieux drapeau de 17^{ème} léger. C'est dans l'enthousiasme populaire que se poursuivra cette route par Mâcon, où Lamartine, président du Conseil général, lui souhaite la bienvenue; puis Arnay-le-Duc, Auxerre, Joigny, Sens, Montereau, Melun, Corbeil. A Paris, la foule se presse dans la rue du faubourg Saint Antoine ; c'est alors qu'Aumale échappe à un attentat qui aurait pu lui coûter la vie. A la hauteur de la rue de Charonne, un homme, mêlé à un groupe de badauds, tire sur le duc qui n'est pas touché. Celui-ci aura cette phrase : « il paraît qu'on commence à me compter pour quelque chose puisqu'on veut me tuer ». Le coupable, nommé Quénisset sera condamné à mort, mais gracié par le roi.

Durant toute cette période, extrêmement occupée, le jeune homme ne trouve plus de place pour les femmes. Il revoit cependant Héloïse, mais pour une courte durée. Il préfère se consacrer à ses études auxquelles il tient beaucoup. Mais un événement tragique survient le 13 juillet 1842, le décès subit de son frère, le duc d'Orléans, du fait d'un accident de voiture à cheval. C'est un choc terrible pour Aumale, particulièrement attaché à son aîné avec lequel il avait débuté sa carrière militaire.

Dès lors, il souhaite retourner en Afrique. Promu maréchal de camp, il reçoit le commandement de la brigade de Médéa et de la province du Titteri. Accueilli à Alger par le Général Bugeaud le 18 novembre 1842, il part avec lui en expédition à l'intérieur, recevant au passage les soumissions de diverses tribus. Il prend possession de son gouvernement à Médéa au début de 1843, mais il n'a pas beaucoup de temps pour organiser son secteur car Bugeaud l'engage dans diverses expéditions visant à poursuivre l'émir Abd-el-Kader et sa Smala. Celle-ci, composée d'une vingtaine de milliers d'hommes et de femmes, est difficile à saisir. Elle se déplace, selon les ordres de l'émir, allant de point d'eau en point d'eau. Elle est défendue par cinq mille soldats, dont deux mille cavaliers.

C'est à Boghar qu'Aumale rassemble au début de mai les forces dont il peut disposer contre Abd-el-Kader : deux bataillons d'infanterie de ligne, un bataillon de zouaves, soit mille trois cents fantassins, trois escadrons de spahis sous les ordres du colonel Yusuf, et trois autres escadrons de chasseurs d'Afrique, commandés par le lieutenant-colonel Morris. Il a aussi un détachement de gendarmes et deux pièces d'artillerie de montagne. Des éléments de cavalerie indigène complètent ces forces.

Un renseignement a fait savoir que la Smala est à Goudjila. Les 11, 12 et 13 mai, la colonne, par marches forcées, atteint Goudjila, mais la Smala n'y est plus. Elle s'est dirigée vers le sud-est. Divisé en deux colonnes, le rendez-vous des bataillons est fixé à la source de Taguin. Une épuisante marche de nuit commence. Au petit jour, les traces du passage tout récent de la Smala se lisent sur le sol. A sept heures, le soleil commence à chauffer. Les chevaux sont épuisés, les hommes à bout de forces. Le duc d'Aumale décide de chercher un lieu de bivouac où il y ait de l'eau et de l'herbe. C'est alors que le capitaine et un agha, envoyés en avant, découvrent la Smala entière à Taguin. Laissons

parler Aumale : « Lorsque nous vîmes cette ville de tentes et cette fourmilière d'hommes qui couraient aux armes, alors je compris qu'il fallait engager tout le monde et que l'audace seule pouvait décider du succès... Les escadrons indigènes d'Alger ont acquis dans cette journée une belle réputation. La panique des gens aurait gagné une troupe moins solide, ils ont montré une valeur remarquable.. Lorsque l'action cessa, tous les Arabes étaient disséminés dans les tentes et se livraient au pillage. Jamais on n'a pris un butin pareil. Outre des sommes considérables d'argent, on prit encore tous les burnous rouges qui devaient investir des aghas ou des Kaid, des gandourah destinées à des gens de loi, des armes de prix en grand nombre, des vêtements, des manuscrits précieux, des bijoux, etc.. Nos Arabes enlevèrent une foule d'esclaves noirs des deux sexes, plusieurs milliers d'ânes, quelques centaines de chameaux, des chevaux, des juments.. Malheureusement, nous étions tous si peu nombreux, et tous si fatigués, qu'il me fut impossible d'apporter dans la répartition de ces prises l'ordre que j'aurais voulu y introduire... Quant aux prisonniers, tous ceux qui furent reconnus comme des gens de marque, furent immédiatement mis à part et placés sous bonne garde. Mais pour la population dont le nombre était si supérieur au nôtre, on ne put s'occuper de les prendre toutes; tous les individus de l'un et l'autre sexe, qui vinrent demander l'aman, furent établis auprès de notre camp. On se borna à les protéger plutôt qu'à les garder. Quant à ceux qui s'échappèrent, ils furent complètement dépouillés par les Ouled- Chaib et les Ouled-Moktar, errant sans guide et au hasard dans le désert, ils y seront pour la plupart morts de soif et de faim...

Ce n'était pas une Smala ordinaire, la réunion de quelques serviteurs fidèles autour de la famille et de richesses d'un chef, c'était une capitale ambulante, un centre d'où partaient tous les ordres et se traitaient toutes les affaires importantes, où toutes les grandes familles pouvaient trouver un refuge sans pouvoir échapper ensuite à l'inquiète surveillance qui les y retenait, et autour de ces grandes familles se groupaient des populations immenses dont les éléments hétérogènes étaient incapables d'agir seuls.. Je ne crois pas être taxé d'exagération en disant qu'il y avait près de vingt mille âmes autour du douar d'Abd-el-Kader . »



La reddition d'Ab-el-Kader par A. Regis

La prise de la Smala a rendu le duc d'Aumale très populaire. Il désire rester encore quelques temps en Afrique pour continuer le travail qu'il a entrepris, mais le roi en a décidé autrement et lui fait donner un congé de trois mois qui va lui permettre de rester en France. Aumale a 21 ans. Sa famille souhaite qu'il se marie. Le problème n'est pas simple. Il lui faut une princesse catholique, mais celles-ci ne sont pas nombreuses.. Il fait un voyage en Italie. A Naples, il rencontre sa cousine germaine, Marie-Caroline, fille du prince de Salerne et de sa tante Adelaïde de

Bourbon-Sicile, familièrement appelée Lina. Après de nombreuses tractations, le mariage aura lieu à Naples le 25 novembre 1844. Ils auront huit enfants, dont deux fils décédés en bas âge et deux autres ayant atteint l'âge adulte : Louis, prince de Condé, et François, duc de Guise. Jusqu'à sa mort, en 1869, Lina sera une parfaite épouse et Aumale, qui ne lui fut pas toujours fidèle, en conçut, lorsqu'il la perdra, une réelle douleur.

Mais son aventure africaine n'est pas terminée. Malgré tout l'intérêt qu'Aumale porte au domaine de Chantilly, ainsi qu'au château de Chateaubriand dont il est propriétaire, c'est vers l'Algérie que se porte sa pensée. Le 6 mars 1846, il reçoit du ministre l'autorisation d'y retourner.. Depuis sa victoire sur Abd-el-Kader, on pense en haut lieu qu'il devrait y occuper la fonction de Gouverneur Général. Mais telle n'est pas l'intention de Bugeaud. Il lui confie les subdivisions de Médéa et de Miliana. La tâche du duc d'Aumale sera de pacifier les montagnes du Titeri en bordure de la province de Constantine. C'est au cours de ces opérations, qu'il fonde au bordj de Sour-Ghousdan, un poste définitif destiné à s'agrandir et qui porte le nom d'Aumale. En 1847, Bugeaud, affaibli par la maladie, décide de partir, mais il veut auparavant obtenir la soumission de la Grande Kabylie. Cette soumission étant acquise, il part pour la France le 5 juin. Malgré les réticences de Bugeaud de voir Aumale prendre les rênes de l'Algérie nouvelle, c'est sur celui-ci que se porte ce choix. Le 11 septembre 1847, le général Trézel notifie au duc d'Aumale sa nomination par le roi son père, en qualité de gouverneur général de l'Algérie .

Le duc d'Aumale est reçu par de grandes démonstrations à Alger. Sa présence symbolise l'intérêt que porte la Couronne à la terre conquise d'Afrique. Il passe à Alger tout le mois d'octobre, mettant en place l'administration nouvelle. Sa femme et son fils Louis viendront le rejoindre. Il y a désormais à Alger un palais du gouverneur et une maîtresse de maison pour accueillir et recevoir les hôtes de passage.

Abd-el-Kader, après la prise de la Smala avait essayé de continuer le combat contre les français, mais lâché par une partie de ses troupes, s'est vu contraint de se rendre. C'est ainsi que, trois mois après sa nomination en tant que gouverneur général de l'Algérie, Aumale aura le privilège de recevoir la soumission de celui qui, depuis plus de dix années, a conduit la résistance. Le 24 décembre 1847, il amène au duc d'Aumale sa dernière jument et part pour la France où il sera interné pendant quatre ans, en dépit des promesses de la France de l'envoyer en Orient dès sa reddition.

Mais de graves événements se préparent à Paris où la situation politique est explosive. Le 22 février 1848, les républicains organisent un défilé qui se transforme en soulèvement. La ville se cloisonne de barricades. La foule impose un gouvernement entièrement nouveau et proclame la république le 25 février. Le roi et la reine quittent Saint-Cloud pour l'Angleterre.

Le 28 février parvient à Alger la circulaire du général Souverbie, nouveau ministre de la Guerre, adressée à tous les chefs de corps : « la royauté a disparu devant la volonté du peuple. Tous les citoyens, tous les hommes de cœur doivent se réunir autour du nouveau Gouvernement provisoire de la République. » Le général Cavaignac est nommé gouverneur général de l'Algérie en remplacement d'Aumale, prié de quitter le territoire français.



Le général Cavaignac

Aumale s'exprime alors dans une proclamation destinée aux habitants de l'Algérie : Fidèle à mes devoirs de citoyen et de soldat, je suis resté à mon poste tant que je pensais ma présence utile au bien du pays ; Cette situation n'existe plus... Soumis à la volonté nationale, je m'éloigne, mais du fond de l'exil, tous mes vœux seront pour votre prospérité et pour la gloire de la France que j'aurais voulu pouvoir servir plus longtemps.

Le jour du départ, sous une pluie battante, les princes se rendent en cortège au port ; le duc d'Aumale en tête tenant le petit prince de Condé. La duchesse d'Aumale suit, donnant le bras au général Changarnier. La princesse de Joinville donne le sien à M. Vaisse. Le prince de Joinville ferme le cortège. Les arabes se jettent à leurs pieds à leur passage. Beaucoup de soldats et d'officiers pleurent. Les deux princesses sont en larmes. Tous montent à bord du Solon portant le pavillon du prince de Joinville, et partent vers l'Angleterre pour un exil qui durera vingt-deux années.

Tels furent les adieux d'Henri d'Orléans à un pays auquel il s'était passionnément attaché et qu'il avait servi avec un grand courage, au nom de la France .

D'après le livre de Raymond Cazelles, ancien conservateur des collections du musée de Chantilly. Ed.Tallandier 1984.



A propos des *Femmes d'Alger dans leur appartement*, peintes par Eugène Delacroix : La genèse d'un tableau

Annie Krieger-Krynicky

Le musée du Louvre vient d'opérer une restauration de ce fameux tableau qui fut acheté pour la somme de 3000 francs en 1874. Selon les restaurateurs : « la 4^{ème} couche picturale était restée en bon état, sans usure et avec très peu de retouches » mais le tableau était dégradé « par les nombreuses couches de vernis qui le recouvraient... écran épais provoquant un jaunissement, un assombrissement et un aplanissement optique ». Le tableau retrouve donc depuis 2021 ses admirateurs. Les commentaires n'ont cessé de pleuvoir depuis celui de Paul Signac en 1899 : « Aucune passion dans les femmes d'Alger. Se dégage à merveille l'impression d'un harem calme et de luxe » (in Eugène Delacroix au néo-impressionnisme). Mais aussi les questions. Et des discussions mouvementées ont entouré cette toile peinte par Delacroix à son retour d'Alger. Comment avait-il pu pénétrer dans un harem, espace interdit aux hommes, à plus forte raison aux étrangers ? Le livre, écrit par Elie Lambert professeur de Lettres à l'université de Caen, en 1937 fait état de ce débat ouvert depuis l'exposition « de ce grand tableau de 1834 ». Selon lui, la vraisemblance des types féminins et des costumes dans l'intérieur de la chambre sans meubles, aux murs revêtus de faïences, a été vérifiée par Georges Marçais dans *Le costume musulman d'Alger* (Paris 1930). Mais comment le peintre était-il parvenu à réaliser cet exploit : peindre dans cet espace secret ? Pendant tout son séjour au Maroc, dans la suite du duc de Morny en visite officielle, il ne put jamais pénétrer dans une maison musulmane, ni ensuite à Tanger, ni à Meknès; seuls des juifs l'accueillirent. Mais à Alger tout changea juste avant son retour en 1832

Le chef de la mission à laquelle était rattaché le peintre raconte la visite si impressionnante pour le peintre. « Le capitaine du port aurait obtenu d'un renégat sous ses ordres que Delacroix entrât chez lui avec ses engins de peintre. Il passa un jour puis un autre dans le harem en proie à une exaltation qui se traduit par une fièvre que calmaient peu à peu des sorbets et des fruits. Les belles gazelles humaines s'étaient apprivoisées et ne prêtaient plus du tout attention au peintre qui fit en hâte au pastel la plus grande partie de ses notes ».

Mais une autre version de la visite nous est donnée

L'auteur conclut sur le génie de Delacroix ce qui laisse entier le mystère

.....



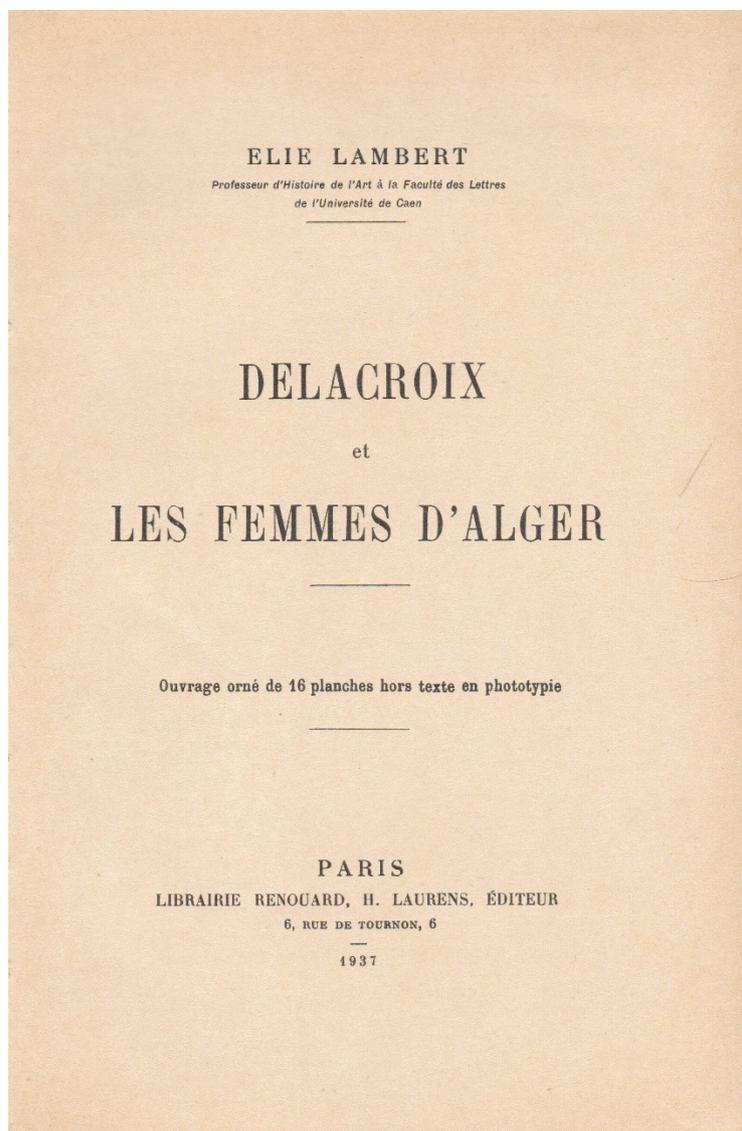
14. Femme assise à la turque.



15. Femme assise à la turque.

Clichés Arch. Phot.

Esquisses de Delacroix



Éléments de bibliographie

Elie Lambert : *Delacroix et les femmes d' Alger* (Laurens Paris 1937)

Grande Galerie ; *Le Journal du Louvre* N° 58 Côme Fabre : *Delacroix retrouvé et profondeur* (Restauration : Béatrice Trémolières et Luc Hureter 2021)

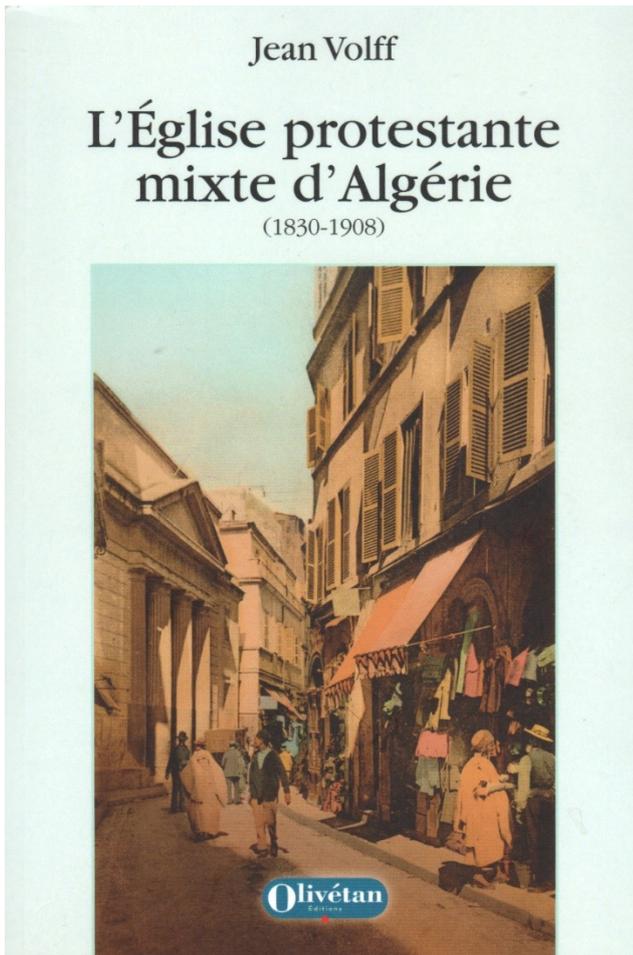


Femmes mauresques, carte postale de 1903



L'Église protestante mixte d'Algérie (1830- 1908)

Annie Krieger - Krynicki



L'Église protestante mixte d'Algérie (1830- 1908)
Une première expérience d'une union luthéro- réformée
Jean Volff (Olivétan , 2020 ; 350p)

Il est difficile de résumer en quelques pages un livre aussi riche en informations sur un sujet qui a été si peu étudié. D'autre part, l'auteur, Jean Volff, dont nous avons donné un article (*Trois colonies protestantes en Oranie* N°104) ne se borne pas à parler de cette circonstance si particulière d'union entre les deux éléments de l'Église protestante mais il se penche aussi sur la situation de ses fidèles, colons dépayés, transplantés dans un pays au climat déroutant, placés sur des terres peu accueillantes et alors infertiles qu'on leur avait concédées. Pas seulement originaires de France mais aussi protestants d'Angleterre, d'Allemagne ou de Suisse. Il brosse une fresque vivante des scènes de la vie pastorale, émaillée de photographies des personnages religieux qui ont œuvré dans le pays ainsi que des représentations des édifices religieux, d'autant plus précieuses que beaucoup ont été désaffectés voire détruits. Sur le plan théologique, l'auteur retrace, avec beaucoup de clarté, l'évolution de l'Église réformée en Algérie : le protestantisme est en effet divisé en deux branches : l'une appartient à la Confession d'Augsbourg, dite

luthérienne, l'autre à la Réformation d'origine calviniste. Pour la Confession d'Augsbourg, un formulaire contient la profession de foi de Luther, soit 28 articles en latin et en allemand. Leur réfutation était demandée en 1530 par les théologiens, sur l'ordre de Charles-Quint pour établir la nature de la foi catholique face aux déviations dites hérétiques. L'Église réformée est issue des enseignements de Jean Calvin, protestant français établi à Genève. Cette division entraîna des conflits en Algérie entre les tenants de ces deux églises qui rivalisaient de prosélytisme. En 1853, le pasteur Dürr (de la Confession d' Augsbourg) partit d'Alger pour Constantine et créa une paroisse puis passa à Batna, Lambèze, Blida, Biskra où siégeait le 2° Régiment de la Légion étrangère. Il prêcha l'Évangile à Philippeville par 50° à l'ombre puis à Bône et La Calle, fondant à Bougie le Conseil presbytéral. Tandis que le pasteur réformé Isaac Loyne, choisi pour sa maîtrise de leur langue, partit convertir les Espagnols (en majorité catholiques) fondant bibliothèque et culte hebdomadaire (tenu par un laïc faute de titulaire) avant de finir ses jours à Alger en 1855. Le livre retrace les difficultés à trouver des pasteurs prêts à se rendre en Algérie. Ce que fera Jacques Timothée Dürr, âgé de 46 ans, pasteur à Nancy, et qui débarquera à Alger en 1844, à l'âge de 46 ans avec sept enfants et dont le périple a été évoqué.

Il y avait à l'époque 1842 protestants, 161 dans le district d'Alger, 189 à Oran, 220 à Philippeville. Le Concordat (sauf sous Charles X) sera appliqué aux cultes musulmans, juifs, protestants et catholiques. La conquête du territoire va se développer et des moyens seront réclamés par Bugeaud : « Vous avez voulu la conquête, ce que je ne voulais pas, sachez en supporter les conséquences » écrit-il. D'où la création de centres de peuplement par le gouvernement de Louis Philippe. Nouveaux arrivants, création de lieux de culte parfois installés chez de simples particuliers. Les conflits s'élèvent entre l'église de la Confession d' Augsbourg et celle qui se « prétend toujours réformée ». Ce qui nuit aux protestants d'Algérie et retarde la création de paroisses. Par exemple Cherchell a un oratoire dédié au culte luthérien et des paroisses au culte réformé. Le 4 juin 1857, Charles-Henri Boegner, professeur au gymnase protestant de Strasbourg ; est envoyé en mission à Alger, puis nommé à Bône. Alors que le Consistoire d'Alger s'oppose à cette nomination, il faudra un décret de l'empereur Napoléon III pour la confirmer.. Le pasteur Dürr tentera d'apaiser les conflits, parfois en vain mais, inlassable , il continuera ses tournées, fondant des bibliothèques, prêchant et multipliant les œuvres de bienfaisance ; soins aux malades, pharmacies ambulantes, dans les zones impaludées où les colons sont bloqués entre marécages et régions inondées. Ce ne sont que quelques exemples parmi tant d'autres de cette vie pastorale mouvementée décrite par Jean Volff avec précision en maintenant l'intérêt constant du lecteur.

En 1848 -1849 la population d'Algérie est de 60 000 habitants ; 1571 protestants dont 21 luthériens et 56 réformés dans tout l'Algérois. Sur 117332 Européens, on compte 35 222 Espagnols, 8115 Italiens, 6100 Allemands, 8908 Anglo-Maltais, 882 Maltais. Pour ces Allemands, des pasteurs bilingues sont demandés au Directoire luthérien de Strasbourg. Cette division entre les deux confessions est jugée désastreuse.

Après des consultations entre le Ministre de l'Instruction publique et des Cultes, le Directoire de Strasbourg ainsi que le Ministre de la Guerre, un décret sur l'organisation des cultes protestants en Afrique est aménagé : dans les paroisses deux pasteurs de chaque confession seront nommés. Ce décret du 14 septembre 1859 met un terme à cinq années de discussions. Naît ainsi l'Église protestante mixte d'Algérie qui comprendra 10 paroisses : Alger, Douera, Oran, Philippeville, Blida, Bône, Constantine, Aïn Arnat, Mostaganem et Guelma, administrées par des conseils presbytéraux sous l'égide d'un Consistoire central mixte. Six temples sont élevés dans les villes principales. Des lieux de culte provisoires, 4 écoles communales sont créées dont 2 à Alger, Oran, Aïn Arnat et 10 écoles libres. Les paroisses sont desservies par 20 pasteurs luthériens et réformés. Cela fonctionnera jusqu'à la réunification en 1938 dans le cadre d'une XVI consécration de l'Église réformée de France avec 16 associations culturelles regroupées autour de trois Consistoires : Alger, Oran et Constantine. Le nombre de luthériens diminuant, cette réunification sera parachevée en 1945 avec l'intégration des dernières paroisses luthériennes (excepté Douera jusqu'en 1957). L'expérience algérienne de l'Église mixte aura donc été éphémère mais exemplaire.

Le développement du protestantisme en Algérie a rencontré des difficultés : l'obstacle principal fut l'interdiction d'une mission d'évangélisation des musulmans, l'islam étant protégé en Algérie et au Sénégal (*Rapport de la société des missions évangéliques de Paris* - 1893). L'envoi de missions en Kabylie, plus accessible, fut aussi mené par les Pères Blancs du Cardinal Lavignerie. Des sociétés de mission françaises et Anglo-saxonnes se sont substituées à l'Eglise mixte d'Alger « pour travailler à la conversion des juifs, des indigènes, des catholiques espagnols qui est encouragées, pas auprès des Arabes mais surtout des Kabyles. » Les conversions se comptent d'ailleurs par dizaines plutôt que par centaines, mais comme l'avait pressenti le pasteur Guillaume Monod, naquit une élite chrétienne indigène qui est pour partie à l'origine de l'extension du protestantisme en Kabylie de 1870 à nos jours (voir le livre de Zoffia Aït Abdel malek : *Protestants en Algérie* ; Olivétan Lyon 2004) cité par l'auteur.

La situation des protestants après l'Indépendance est évoquée : 6000 fidèles restaient après encore, mais par exemple, le temple de la rue de Chartres qui figure sur la couverture du livre (d'après une carte postale du début du 20° siècle), a été squatté puis divisé en boutiques en 2003. Les marchands sont revenus dans le temple.

50 000 à 160 000 protestants pratiqueraient ; 44 églises protestantes dont 35 en Kabylie grâce aussi à l'afflux de nouveaux missionnaires américains évangélistes. Des fidèles venus de Mulhouse ont fondé l'Église du Plein Évangile. C'est à partir d'une reconnaissance officielle du gouvernement algérien en 2011 que les cultes ont pu sortir de la clandestinité où ils étaient réduits depuis 2004, échappant enfin aux vexations.

Les Consistoires réformés de Toulouse et de Paris, le Consistoire luthérien de Paris, le Directoire de la Confession d'Augsbourg avaient compris qu'une union déterminerait le développement de l'Église protestante devenue mixte. Elle a vécu jusqu'en 1908. La séparation de 1905 précipita la fin de ce regroupement original qui méritait enfin d'être raconté et qui est étroitement lié à l'évolution de la colonisation. L'ancien président du Consistoire supérieur de la Confession d'Augsbourg d'Alsace-Lorraine reste optimiste sur la graine levée et dont les protestants d'Algérie espèrent une belle moisson.