

mémoire

Les cahiers d'Afrique du Nord

Plurielle



Le jardin d'essai d'Alger par Louis Riou

N°91 - Mars 2018

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

Sommaire

Éditorial

La Rédaction.....4

Les chemins de mémoire

Pourquoi j'ai appelé ma revue *Le Jardin d'Essai*
Simone Balazard.....5

Biographie

Yvonne Allais
Odette Goinard.....9

Les chemins de mémoire

L'aviation militaire française dans le sud tunisien durant la
grande Guerre
Jean-Baptiste Manchon.....15

Les chemins de mémoire

Visions d'Algérie et de Tunisie du peintre Maurice Denis
Annie Krieger-Krynicky.....31

Les chemins de mémoire

Journal
Maurice Denis.....35

Mémoire d'Afrique du Nord

ISSN 2267-7070

Réalisation : Jean-Claude Krynicki et Geoffroy Desvignes

Les articles signés et opinions émises dans la revue n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs. Copyright : toute reproduction même partielle, des textes et documents parus dans le présent numéro est soumise à l'autorisation préalable de la rédaction et de l'auteur.

Une contribution volontaire de 10 euros par an est souhaitée des lecteurs intéressés par nos publications. Mémoire d'Afrique du Nord 119 rue de l'Ouest 75014 Paris

www.memoireafriquedunord.net



Éditorial

La Rédaction

Chers amis

Nous devons la couverture de notre revue de printemps 2018 à Louis Riou. Cette représentation si spirituelle du Jardin d'Essai d'Alger est tirée de *Terres Françaises, Afrique du Nord, colonies et pays sous mandat; l'Algérie* d'Armand Megglé (1931)

Louis Riou était né à Saint-Étienne en 1893. Après des études aux Beaux - Arts de Lyon et aux Arts Décoratifs de Paris, il a exposé aux Salons d'automne et aux Salons de Tuileries. Il a réalisé des décorations murales au château de Praslin dans le Vaucluse. Lauréat de la Fondation de Lourmarin, il obtint une bourse de la Villa Abd-el Tif à Alger en 1926. Il a exposé en 1927 à Alger des nus et des portraits de femmes arabes, des villages du Sahel, des paysages, en particulier celui du Jardin d'Essai. Il a travaillé également au Maroc et exposé ses œuvres sur le Maghreb, à Paris à la galerie Barreiro, rue de Seine, en 1937. Il prend part à l'Exposition artistique de l'Afrique française, à Paris en 1935. Dans ses œuvres au Musée d'Alger, aquarelles et gouaches figure toujours le Jardin d'Essai et aussi Les noces juives. Il est mort en 1953. Nous devons ces précieux renseignements à Marion Vidal-Bué dont l'ouvrage *Alger et ses peintres - 1830- 1960* (Paris-Méditerranée 2000) fait autorité.

Bonne lecture

Le comité de rédaction



Pourquoi j'ai appelé ma revue *Le Jardin d'Essai*

Simone Balazard

En parcourant *Le Jardin d'Essai*, on lit, on feuillette, on relit, puis on repose la revue avant de la reprendre, une heure, un jour, un an plus tard, comme en promenades, le long des allées sinueuses, entrecoupées de haltes sous les bellombras. On se souvient de Dino Buzzati qui justement avait décrit dans *Une Douce nuit*, les meurtres sanglants perpétrés allègrement dans un beau jardin, par toutes les espèces animales ou végétales. On avait suivi l'interrogation philosophique devant un tableau d'Edward Hopper, « Un été 43 ». A quoi pouvait penser la jeune fille américaine qui s'abritait à l'ombre d'un porche d'un soleil sans doute torride, face à la solitude? Et tant de récits et d'énigmes ! La lassitude de la traductrice : « Mission impossible » ou son enthousiasme : « La langue, c'est ma vie ! » (N° 19 *La traduction*). Les auteurs nous ont fait parcourir, après le monde des sentiments, celui des sensations : *La Vie littéraire au Maroc* (N° 4), *l'Algérie* (N° 29-30). *A nous Berlin-Londres !* (N° 6). Nous naviguons sur les *Rivières de France* (2003). Nous prenons un bain de jouvence avec la *Littérature pour la jeunesse* (N° 16). Nous découvrons les *Écritures maltaises contemporaines* (N° 21-22). La revue accueille *La fédération internationale des écrivains de langue française* (26). Enfin le Jardin d'Essai se compare à d'autres jardins que celui d'Alger, avec le numéro spécial : *Les Jardins de Paris* (2010). Vouée surtout aux écritures contemporaines, à part un numéro consacré à George Sand, la revue va s'ouvrir à des problèmes modernes. Apparaît en 2017, la *Nouvelle Revue*, nous ne sommes plus dans le jardin des seuls souvenirs.

Annie Krieger-Krynicky

L'exil

En 1993, je décidai de prendre ma retraite de l'enseignement pour me consacrer à un projet : créer une revue de littérature.

Il y avait longtemps que j'en avais envie. En fait, la revue avait été ma première expérience d'écriture, à douze ans, à Alger, au Champs de Manœuvres où j'habitais, avec mes trois copines : Claudette, Hélyette et Michèle. Nous étions à la fois les Mousquetaires de Dumas (j'étais Athos) et - allez savoir pourquoi - des trèfles de couleur variable, il me semble que j'étais Trèfle bleu... Notre revue, entièrement écrite à la main sur du papier d'écolier, s'appelait *Notre Club*. J'étais rédactrice en chef et je menais mon petit monde à la baguette. Elles étaient d'ailleurs d'une obéissance remarquable et suivaient point par point toutes mes consignes.

Le lycée, les études, que sais-je ? Vinrent à bout de cette entreprise et je me mis à l'écriture solitaire qui aboutit, après un petit détour par la poésie, à la parution de mon premier roman en 1963, chez Julliard. Et puis il y eut mai 68 et la création de *l'Union des écrivains* dont je devins un membre très actif. J'écrivais aussi du théâtre, qui devait combler mon goût du collectif, d'ailleurs heureusement accordé à mon métier d'enseignante.

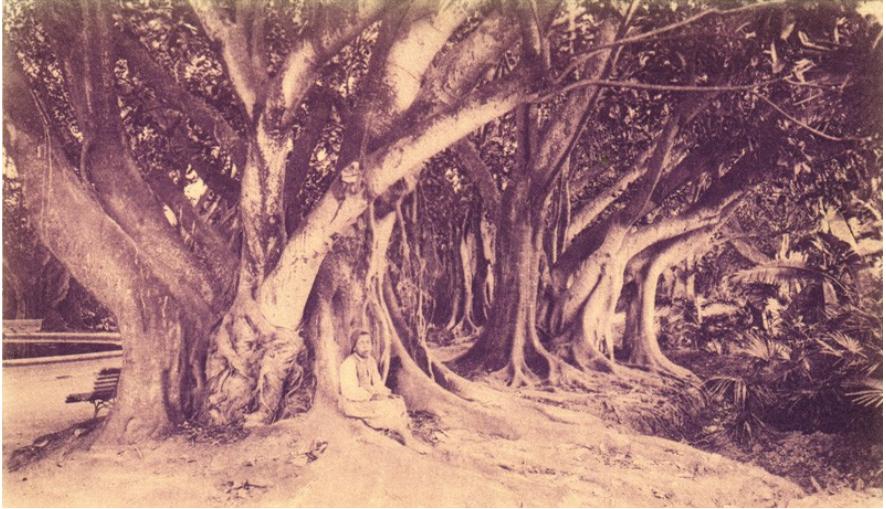
C'est en avril 1996 que sortit le premier numéro du *Jardin d'Essai*. J'avais pris le temps de la réflexion et celui de lui trouver un nom. Je ne voulais pas de *Revue littéraire*, je cherchais un nom original et qui ferait sens. Dans mon enfance, le Jardin d'Essai du Hamma était le beau jardin où nous allions les jours de fête, il était magnifique, on s'y perdait; les arbres étaient très hauts, rien à voir avec les petits squares de

quartier qui servaient de rendez-vous à nos mères. Son nom surtout me plaisait, je ne comprenais pas trop ce qu'il voulait dire, mais je sentais que c'était quelque chose d'un peu rare, de prestigieux. Il me parut évident que ce serait le nom de la revue.

L'avantage c'est qu'il indiquait en même temps d'où je venais, cette Algérie magique et si peu reconnue dans notre France pas si douce. Mais, sauf mes compatriotes, personne ne s'en douta, pensant qu'il s'agissait d'une revue bienveillante aux débutants, ceux qui essaient...Ce n'était pas si mal pensé. Mais une des conséquences non prévues de ce nom, c'est l'intérêt qu'il nous inspira pour les jardins, au point de publier sur ce sujet de multiples textes et même des recueils comme *Jardins du Monde*, ou ce *Jardins de Paris*, paru en 2010 et que nous célébrons encore cette année à l'occasion d'une exposition de tableaux sur le même thème.



**Le jardin d'essai vu depuis le Musée des Beaux Arts
avec la statue de Bourdelle**



Alger - Le jardin d'essai en 1926



Yvonne Allais

Odette Goinard

Yvonne ALLAIS

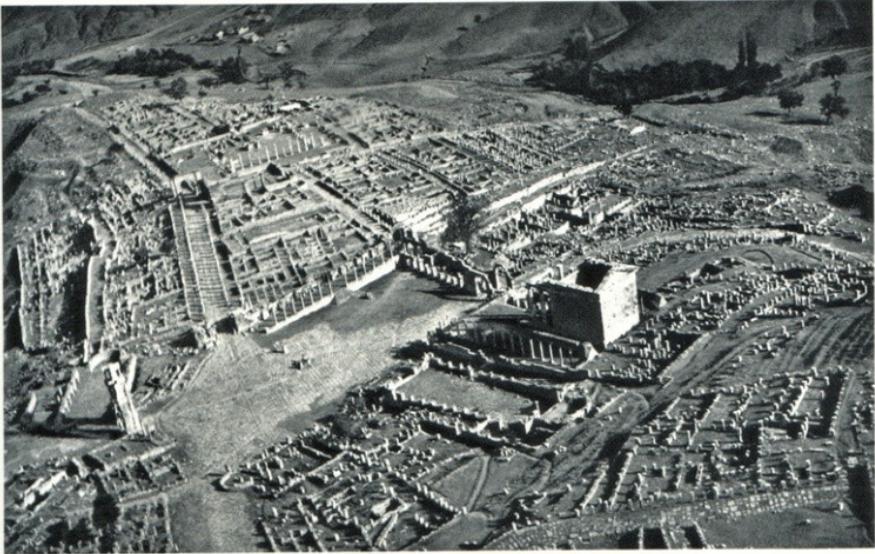
1891-1981

Yvonne ALLAIS est née le 4 septembre 1891 à Clermont-Ferrand où son père était professeur à la Faculté des Lettres. Elle manifeste très tôt un goût prononcé pour les études littéraires, qu'elle entreprend à Rennes où son père avait été nommé, puis les poursuit à Paris. Reçue première (sur sept) à l'agrégation d'histoire et géographie en juillet 1914, elle enseigne successivement au lycée de jeunes filles de Rennes, puis au lycée de Brest, et de nouveau de Rennes en 1919.

Intéressée par l'antiquité, elle obtient un congé pour convenance personnelle pendant l'année scolaire 1924-1925, afin de voyager en Italie. Elle y découvre les sites et monuments qu'elle ne connaissait que par les livres, et auxquels elle pourra désormais se référer plus concrètement. Elle avait en effet décidé de consacrer ses études à l'archéologie. Ceux qui l'ont connue savaient que lorsqu' elle voulait mettre une idée à exécution, rien ne pouvait l'arrêter.

Sa nomination au lycée d'Alger en septembre 1925 allait lui permettre de se vouer à Djemila, la cité antique de Cuicul, située en Algérie à 50 km au Nord-Est de Sétif, en bordure de la région du Constantinois.

Elle travaille d'abord sur le terrain comme collaboratrice de Mme de Crésolles, archéologue, directrice des fouilles. Puis, après un rapide retour à Paris où elle enseigne aux lycées Racine et Victor Duruy, elle succède en 1942 à Mme de Crésolles et se consacre à Djemila.



Vue d'ensemble du site de Djemila

Pendant quinze ans Yvonne Allais s'est véritablement identifiée à cette petite ville de Numidie, dont les Romains avaient fait une colonie, en lui conservant le nom berbère de Cuicul, et dont le nom arabe- Djemila - qui signifie « La Belle », exprime si bien le charme et la séduction. Son terrain d'action était très vaste.

Djemila est un témoignage exceptionnel d'une civilisation disparue. Fondée sous le règne de l'empereur Nerva (96-98 de

notre ère), elle avait été érigée à 900 mètres d'altitude, constituant un site défensif d'importance stratégique.

Avec son forum, ses temples, ses arcs de triomphes, ses thermes et ses maisons, Djemila est un exemple remarquable d'urbanisme romain adapté à un site montagneux. C'est un des fleurons de l'architecture romaine en Afrique du Nord. Le site a aussi été marqué par une empreinte chrétienne matérialisée par plusieurs édifices de culte une cathédrale, une église et son baptistère considéré parmi les plus grands de la période paléochrétienne. Il comprend une collection remarquable de pavements en mosaïques, illustrant des récits mythologiques et des scènes de la vie quotidienne.

Cuicul a connu pendant plusieurs siècles un urbanisme dynamique, jusqu'à l'invasion des Vandales en 431. Reconquise par les Byzantins, elle avait retrouvé un semblant de stabilité, mais est tombée dans l'oubli à la fin du VI^{ème} siècle.

On comprend qu'Yvonne Allais, passionnée d'archéologie, ait pu s'attacher par toutes les fibres de son être à cet ensemble superbe en faisant revivre cette vie qui l'avait jadis si longtemps animée. Dès 1938, elle avait répondu à l'appel de Stéphane Gsell, en rédigeant un petit livre pour la collection *Le Monde Romain* publiée par les Belles Lettres. Elle y retraçait l'histoire de la cité et en décrivait les vestiges « avec des qualités de précision, de méthode et de clarté », justement louées par Eugène Albertini dans l'avant-propos.

L'archéologie lui doit la fouille des quartiers Est et Ouest de la ville, dont on ne connaissait encore en 1938 que l'axe central Nord-Sud, le grand cardo, sorte d'épine dorsale d'un corps urbain qui s'est progressivement développé d'abord en direction du Nord, puis vers le Sud. C'est donc tout naturellement à ces deux quartiers qu'Yvonne, soucieuse de ne

pas garder le fruit de ses recherches, a consacré plusieurs articles dans la *Revue Africaine*, dans le *Bulletin des Travaux historiques et scientifiques*, dans *Libyca* et dans le *Bulletin d'Archéologie Algérienne*. Vivant en contact étroit avec les Anciens qui avaient vécu en ces lieux elle s'est efforcée de comprendre d'abord les solutions qu'ils avaient apportées aux problèmes de tous les jours, qu'il s'agisse de l'alimentation en eau, de l'aménagement des greniers, de la vaisselle d'usage quotidien. Ce qui ne l'a pas empêchée de se pencher sur les questions posées par la sculpture et la mosaïque.

Mise à la retraite en 1956, Yvonne a eu de la peine à s'arracher à ce coin d'Algérie auquel elle était attachée par toutes les fibres de son être. Sa vie se confondait avec celle des ruines et du chantier, du village et de ses habitants, qu'elle aimait à sa manière, autoritaire et généreuse. Elle a quitté Djemila en 1957 pour s'installer à Paris rue des Feuillantines, non loin de l'Institut de l'Art, où elle assistait très assidument aux réunions de la Société française d'Archéologie. Elle passait ses étés à Vialas, dans sa chère Lozère, où elle retrouvait les siens.

Elle s'est éteinte le 28 juin 1981 à l'âge de 90 ans.

Antiquités Africaines a rendu un juste hommage à Yvonne Allais dont la forte personnalité et les importantes découvertes ont marqué l'archéologie algérienne (18 1982 pp 7-9).

D'après Marcel Le Glay ; *Hommes et Destins* - Tome VII.

Voici ce qu'en écrit Albert Camus dans *Noces*

« Il faut beaucoup de temps pour aller à Djemila. Ce n'est pas une ville où l'on s'arrête et que l'on dépasse. Elle ne mène nulle part et n'ouvre sur aucun pays. C'est un lieu d'où l'on revient. La ville morte est au terme d'une longue route en lacets qui semble la promettre à chacun de ses tournants et

paraît d'autant plus longue. Lorsque surgit enfin sur un plateau aux couleurs éteintes, enfoncé entre de hautes montagnes, son squelette jaunâtre comme une forêt d'ossements, Djemila figure alors le symbole de cette leçon d'amour et de patience qui peut seule nous conduire au cœur battant du monde. Là, parmi quelques arbres, de l'herbe sèche, elle se défend de toutes ses montagnes et de toutes ses pierres, contre l'admiration vulgaire, le pittoresque ou les jeux de l'espoir. »

Bibliographie

L'alimentation en eau d'une ville romaine d'Afrique : Cuicul (Djemila). Congrès international d'Archéologie, Alger 1930, 1933, p. 93-117.

Le problème de l'alimentation en eau de la ville de Djemila (Cuicul) ; Bulletin archéologique du Comité des Travaux Historiques et Scientifiques ; 1930-1931, page 82-94.

Les greniers publics de Djemila, Revue Africaine, LXXIV, 1933, p. 259-273.

Djemila ; collection Le monde romain ; Paris, Les Belles-Lettres, 1938, 83 p avant-propos d'E. Albertini.

La maison d'Europe à Djemila ; Revue Africaine, LXXXIII, 1939, p. 35-49.

Les recherches exécutées de 1942 à 1949 à l'Est du Forum des Sévères sur le site de l'ancienne Cuicul ; Bull. Arch. du Com. des Tr. Hist. et Sc., 1951-1952.

Le quartier à l'est du Forum des Sévères ; Revue Africaine, XCII, 1953.

Djemila : une dédicace à Cybèle (à la mémoire de L. Leschi) ; Lybica, II, 1954.

Les fouilles de 1950-1952 dans le quartier Est de Djemila ; Libyca, II, 1954.

Mosaïque du musée de Djemila (Cuicul) : la toilette de Vénus ; Actes du Congrès National des Sociétés Savantes ; Alger 1954, 1957, p. 67-84.

Une nouvelle basilique chrétienne de Cuicul du Ve siècle probablement ; Bull. Arch. Du Com. des Tr. Hist. et Sc., 1955-1956, p. 72-76.

Statuette de Bacchus trouvée à Djemila (Cuicul) ; Libyca, V, 1957, p. 27-35.

Notes sur quelques tessons de Djemila ; Libyca, V, 1957, p. 37-42.

Plat de Djemila à décor mythologique ; Libyca, VII, 1959, p. 95-58.

Une basilique cimétériale à Djemila (Cuicul) ; Bull. d'Arch. Algérienne, I, 1962 p. 189-205.



Temple de Djemila



Les chemins de mémoire

L'aviation militaire française dans le sud tunisien durant la grande Guerre

Jean-Baptiste Manchon

Jean-Baptiste MANCHON est docteur de la Sorbonne Paris 4 et a soutenu en 2008 son doctorat sous la direction du professeur Jacques Fremeaux. Il est spécialisé en histoire aéronautique, militaire et coloniale. Sa thèse a été publiée aux Presses Universitaires de Paris-Sorbonne (PUPS) en mai 2013 sous le titre *L'aéronautique militaire française outre-mer, 1911-1939*. Entre autres publications, il est l'auteur d'une dizaine d'articles scientifiques dont le dernier, actuellement sous presse, concerne l'action de l'aviation militaire française durant la Révolte druze (1925-1927) et paraîtra prochainement dans la revue *Tempora* de l'Université Saint-Joseph de Beyrouth. Il enseigne actuellement au collège et au lycée Stanislas de Paris et est chargé de cours à L'institut Catholique de Paris.

Annie Krieger - Krynicki

Tenir le désert

La lutte aérienne contre les Senoussi à
la frontière sud-tunisienne (1916-1918)



Tracteur –
mitrailleur
Brasier 15-18 III

Farman MF 41



Avion et tracteur - mitrailleur

Durant la première moitié de 1916, l'essor de la guerre sous-marine dû à la stratégie allemande, et surtout le développement des fronts périphériques justifiaient l'envoi en Afrique du Nord de moyens aériens conséquents. En effet, la France ne pouvait plus ignorer les révoltes qui s'étaient levées en Tripolitaine et qui touchaient maintenant le sud de la Tunisie, d'autant plus que les dissidents avaient considérablement accru leurs forces grâce au concours des Empires Centraux. Or les progrès extraordinaires réalisés par l'aviation depuis le début de la Grande Guerre en avaient fait une arme efficace et indispensable sur les champs de bataille. Cependant, au moment où s'enclenchait la bataille de Verdun en février 1916, le Haut Commandement français ne voyait pas l'intérêt d'envoyer dans des contrées désertiques des avions qui paraissaient plus utiles sur le front du Nord-Est. Il s'opposait en cela aux états-majors d'Afrique du Nord qui considéraient que l'envoi par la Métropole de quelques formations aériennes leur serait profitable, leur donnant une allonge supérieure et des moyens puissants pour rétablir l'ordre sur les points chauds sans déplacer de nouvelles troupes outre-mer.

1. Les raisons de l'envoi d'une force aérienne dans le Sud-tunisien

En 1915-1916, la révolte des Senoussis avaient contraint les Italiens à évacuer en catastrophe la plus grande partie de leurs postes avancés à l'intérieur du pays, en particulier ceux de la frontière sud-tunisienne, comme Ghadamès ou Nalout, et à se retirer sur le littoral de Tripolitaine. Bien que battus par les Français en octobre 1915 à Oum Souigh, au sud de l'Erg El Mitt, les Senoussis n'avaient pas renoncé au combat. Ils s'étaient retournés contre les Anglais, en Égypte. Ainsi la rébellion s'étendait, fin 1915, des confins de la Tunisie à l'ouest de

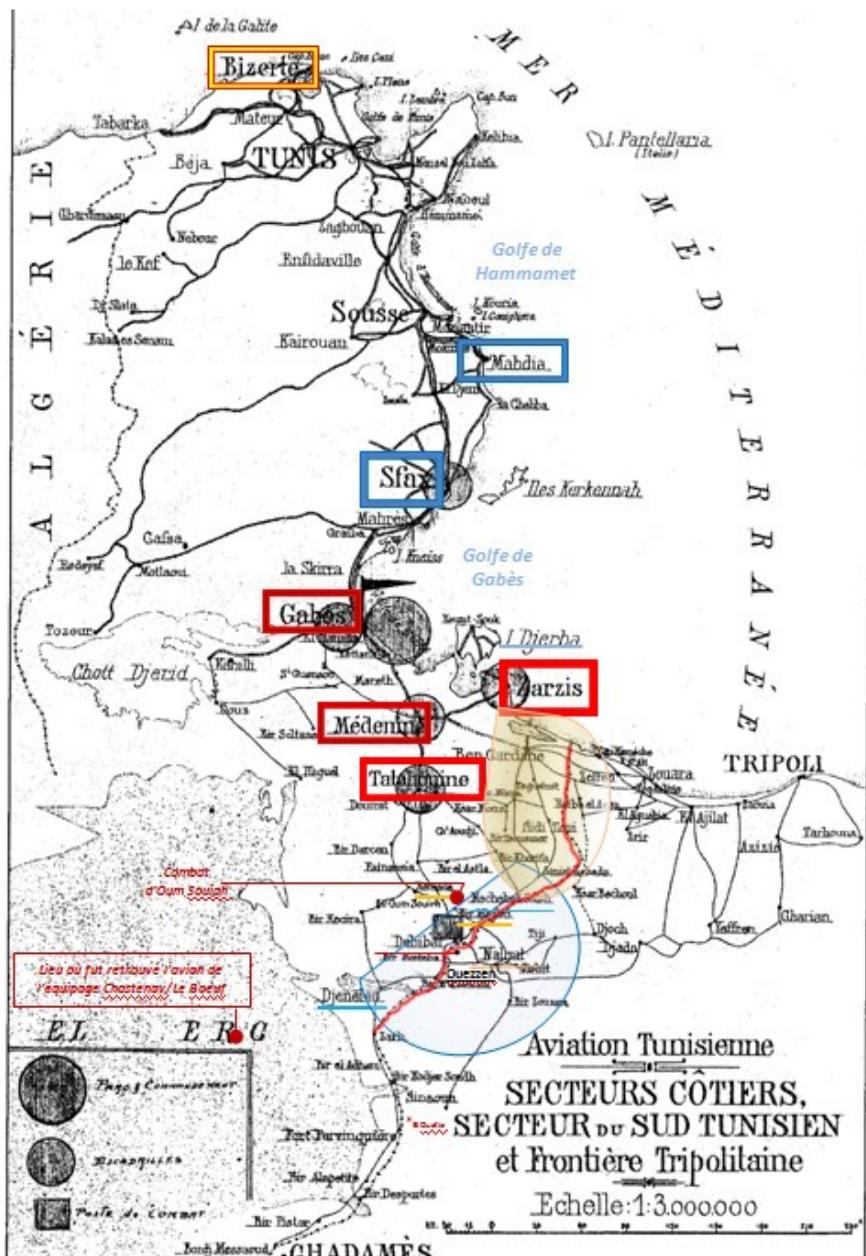
l'Égypte et s'opposait aux trois puissances coloniales alliées: la France, l'Italie et la Grande-Bretagne.

Pour venir à bout des Senoussis, les Britanniques n'hésitèrent pas à utiliser non seulement des unités méharistes et des automitrailleuses, mais aussi l'arme aérienne. Cette dernière s'avéra déterminante pour remporter une victoire définitive sur le front égyptien lors de la bataille de Solloum en janvier 1916.

Devant ce succès, les Italiens décidèrent d'employer eux aussi l'aviation dans leurs offensives du premier semestre 1916. Ils parvinrent à récupérer l'oasis de Zouagha en Tripolitaine et à rallier plusieurs tribus du littoral libyen. Ces résultats amenèrent les états-majors alliés à considérer comme indispensable l'appui de l'aviation dans cette sorte de conflit asymétrique. C'est pourquoi, devant de la reprise en mars 1916 des attaques senoussies contre les postes français du Sud-Tunisien et leur virulence, le commandement d'Algérie-Tunisie se résolut, le 11 avril 1916, à demander instamment au ministre de la Guerre l'envoi au plus tôt d'une escadrille en Tunisie afin de faciliter le contrôle de la frontière avec la Tripolitaine.

Le rétablissement de la situation aérienne au-dessus de Verdun permit au ministre de la Guerre, le général Roques, d'accéder à leur demande. Il choisit comme chef du futur service aéronautique sud-tunisien, le capitaine Maxime de Lafargue qui s'était illustré avant la guerre dans ces contrées. Le ministre de la Guerre pensait ainsi confier à un spécialiste du vol en milieu désertique, la création, puis le commandement de l'escadrille 301, prévue pour soutenir les troupes françaises dans le Sud-tunisien et en Tripolitaine. Les raisons de ce choix étaient de ne pas disperser les efforts et de rendre la nouvelle unité opérationnelle aussi vite que possible. Il était temps ! Car

la situation s'était fortement dégradée au début de l'été 1916. La ville frontalière de Déhibat avait été attaquée le 19 juin par les chefs senoussis tripolitains Khelifa Bien Asker et Madhi Es Senni qui lui avaient fait subir un bombardement intense de 290 obus durant une semaine. Puis les dissidents s'en étaient pris au poste de Remada, le 26 juin, pour ensuite détruire sur l'oued Semna, une colonne de secours française partie d'Oum Souigh. Malgré leur défaite, le 28 juin, à Bir Moghri, face à un bataillon français lors de leur retour vers Nalout, les Senoussis étendaient leur influence sur tout le djebel tripolitain. Ils multipliaient les embuscades contre les détachements français et les pillages contre les nomades fidèles à la France ou à l'Italie.



2. La mise en œuvre opérationnelle de la formation aérienne du Sud -Tunisien à l'été 1916.

Lorsque le 10 juillet 1916, l'escadrille 301 arriva à Bizerte avec ses six premiers Farman MF 41, monomoteurs de reconnaissance et de bombardement relativement lents et déclassés en France mais fiables et solides, aucune doctrine d'emploi de l'aviation en milieu désertique n'avait été élaborée. Pragmatique, le capitaine de Lafargue, commandant de la Formation d'Aviation Sud-Tunisienne, définit ainsi les missions de son escadrille :

Le programme qui lui est assigné consiste principalement en reconnaissances à longue portée et en opérations offensives contre les centres de réunion des rebelles ou tout au moins contre les repaires qui abritent, en Tripolitaine, les grands-chefs et les agitateurs de la Guerre sainte. Les reconnaissances souvent répétées auront pour but de surveiller continuellement les régions qu'habitent les tribus dissidentes, d'intimider les turbulents qui seraient tentés de prêter l'oreille aux mauvais conseils des agitateurs, et surtout, de montrer à ceux qui nous sont fidèles, que nous sommes capables de les protéger contre les dissidents, que notre force est encore redoutable et qu'enfin, la France n'est ni vaincue ni affaiblie, en dépit des radios et dépêches tendancieuses allemandes répandues par une propagande habile dans toute la Tripolitaine.

Il rappelle les capacités offensives de l'arme aérienne mais aussi son utilisation comme instrument de propagande et de surveillance révélant ainsi l'aspect particulier du théâtre d'opérations sud-tunisien. L'escadrille et la division de parc qui en assurait l'entretien et la logistique furent installées à proximité de Gabès, assez loin du front senoussi. Cet

emplacement était toutefois judicieusement choisi car cette oasis était à la fois le terminus du chemin de fer, un port et un point de stationnement du service des Etapes du Sud-tunisien.

Le 28 août, l'escadrille F301 fut déclarée opérationnelle et rejoignit alors son terrain avancé de Foum Tataouine, situé à l'extrémité de la route carrossable venant de Gabès. Cette base pouvait être ravitaillée par automobile et, bien qu'éloignée d'environ 150 km des objectifs militaires, sa situation restait compatible avec le rayon d'action des avions. Ce choix résultait d'un compromis entre un emplacement proche du théâtre d'opérations, mais isolé, et un lieu, facile à ravitailler, mais éloigné du champ de bataille.

3. La disparition de l'équipage Chatenay / Le Bœuf et ses conséquences.

Depuis le 4 août, les aviateurs avaient une mission précise : détacher les tribus indécises des dissidents. Pour cela, il fallait rendre la Tripolitaine inhabitable et impraticable dans un arc de cercle de 40 kilomètres autour du poste frontière de Déhibat. Par précaution on aménagea des terrains de secours sur le trajet Tataouine-Dehibat, en prévision des opérations futures qui débutèrent le 2 septembre 1916. Le capitaine de Lafargue décida de familiariser ses pilotes avec le milieu désertique en leur faisant exécuter de nombreux vols d'entraînement ainsi que des photographies pour constituer des cartes.

Comme le soulignait, le 12 septembre, le lieutenant-colonel Le Bœuf, un bombardement sur le repaire de Khelifa Ben Asker, à Nalout, désorganiserait ses troupes et porterait préjudice à son prestige. On décida donc d'effectuer une action de représailles contre Nalout. Pour ce faire, Lafargue envoya deux équipages effectuer une reconnaissance aérienne afin de préparer le bombardement aérien. Le 15 septembre, quatre

avions armés de mitrailleuses étaient pourvus d'obus de 90, de 155 et de bombes asphyxiantes ; ces dernières pour atteindre les populations dans les boyaux troglodytes. Il convient de rappeler que l'usage de gaz de combat était considéré comme une marque brutale de répression par l'état-major français. C'est pourquoi les bombardements aériens furent précédés par le lancement de proclamations expliquant pourquoi l'armée française utilisait ces armes non conventionnelles sur ce théâtre d'opérations.

Le bombardement fut effectué à 500 mètres d'altitude en deux vagues successives malgré le feu nourri des Tripolitains. La première venait de Foum Tataouine et la seconde de Dehibat. L'opération fut un succès : un dépôt de munitions et la maison de Khelifa Ben Asker avaient été touchés. Cependant le bombardement dont les effets étaient déjà conséquents, fut suspendu lorsqu'on apprit la disparition de l'équipage formé du sous-lieutenant de Chatenay et du lieutenant-colonel Le Bœuf, respectivement pilote et observateur. Le capitaine de Lafargue lança immédiatement les 4 avions restant dans des explorations aériennes à longue portée pour retrouver l'équipage disparu. Il poursuivit les recherches pendant plusieurs jours, mais sans résultat. Ce ne fut que le 10 janvier 1917 que les restes de l'appareil furent découverts par un chasseur de gazelles, dans une région très éloignée de la zone de recherche située dans le grand Erg oriental. Cependant, on ne retrouva le corps d'Henri Le Bœuf qu'en janvier 1918 et celui de Chatenay plus tard encore, en février 1919. Ce drame posait de nombreuses questions. Le Bœuf, grand saharien, chef du service des Affaires Indigènes de Tunisie, connaissait fort bien les confins tripolitains. L'équipage Chatenay / Le Bœuf avait mené avec succès, pendant les quinze jours qui précédèrent sa disparition, des reconnaissances, parfois périlleuses, qui lui avaient valu une citation du capitaine de Lafargue. Voilà

pourquoi le lieutenant-colonel Le Bœuf avait obtenu l'autorisation exceptionnelle que son avion quitte l'escadrille après le bombardement de Nalout pour s'aventurer jusqu'au puits d'El Ouatia afin de survoler la tombe de son ami, le marquis de Morès, avant de revenir à Dehibat. Cependant, il s'agissait d'un détour de plus de 200 kilomètres dans la région de l'Erg Djeneïen pour un équipage encore relativement novice dans l'art du vol désertique. Aussi, cette autorisation semble avoir été donnée un peu à la légère et nombreuses sont les négligences qui ont engendré cette catastrophe : vol exécuté par un avion isolé, sans plan de vol initial connu, pilote peu expérimenté dans le survol du désert, absence de TSF. Toutefois, à l'époque, ces négligences ne furent pas du tout perçues et cette disparition apparut comme une conséquence de la pénibilité et du danger intrinsèque du vol en milieu désertique : trous d'air, amplitude importante des températures entre le sol et l'altitude de vol, vents de sable ... Maxime de Lafargue qui avait acquis une longue expérience lors des expérimentations aériennes menées en 1912-1913, à partir de Biskra, dans le Sahara algérien, appuya cette thèse. Cet épisode dramatique, comme plus tard, la mort tragique du général Laperrine, en mars 1920, durant la première traversée aérienne du Sahara, marqua à jamais la mémoire des aviateurs d'Afrique du Nord et décida la mise en place de nouvelles méthodes de vol, plus adaptées aux contrées désertiques.

4) Une réponse originale aux dangers du vol en milieu désertique.

Il paraissait indispensable, au regard des conditions militaires et géographiques du Sud-tunisien, de trouver le moyen d'apporter au sol, dans la zone de conflit, un soutien aux avions. Le capitaine de Lafargue imagina de transformer ses tracteurs Brasier 15-18 III, en tracteurs-mitrailleurs de

convoyage et de soutien. On alléga leur carrosserie afin de leur permettre de se déplacer en zone carrossable, on les dota d'une mitrailleuse, d'outillages divers, d'eau, de vivres et de pigeons voyageurs qui assuraient une liaison permanente avec l'arrière. En opération, ils devaient se tenir à portée immédiate des avions pour leur porter secours en cas de panne, d'accidents ou de repli.

L'escadrille 301, forte de 14 avions dont 10 appareils en ligne, expérimenta cette nouvelle formule au cours de reconnaissances sur la frontière tripolitaine entre octobre et décembre 1916, renseignant le Haut-Commandement sur les mouvements des dissidents et des Tripolitains jusqu'à 200 kilomètres en territoire libyen. Voici comment le capitaine de Lafargue rapporta le fonctionnement du tandem avions/tracteurs mitrailleurs durant ces missions :

Les avions de l'escadrille [évoluaient] groupés par section indépendante de 2 avions. Dans chaque section les avions [volaient] à 500 mètres au maximum l'un de l'autre, en communication constante par la vue et échangeant des signaux au moyen de fusil lance-fusée. Les avions qui [faisaient] du 80 de moyenne [opéraient] en avant à une étape de 25 kilomètres de la section des tracteurs-militaires qui [suivaient] par derrière. Ils revenaient toutes les heures prendre contact avec eux et fournir les renseignements soit par l'atterrissage, soit par le lancement de messages aériens, destinés au commandement. Les tracteurs-mitrailleurs [étaient] réunis en une seule section : un seul tracteur-mitrailleur [était] en général affecté à une section de 2 avions. Un des tracteurs-mitrailleurs [servait] de poste de commandement. Les tracteurs-mitrailleurs [marchaient], soit en empruntant les pistes, soit à travers le bled et dans ce dernier cas, à la boussole selon les axes de direction donnés

aux avions. Ils [étaient] échelonnés en bataille à 4 ou 500 mètres de distance les uns des autres ; un des tracteurs-mitrailleurs formant la pointe d'avant-garde à 4 ou 5 kilomètres.

Comme le souligne le capitaine de Lafargue, il fallut mettre au point des liaisons efficaces entre les différents acteurs de cette force mixte. Pour communiquer entre avions et tracteurs-mitrailleurs, on employa des fusées de couleur. On assura aussi les liaisons air-sol par des moyens plus traditionnels : lancement de messages lestés ou atterrissage. De leur côté, les hommes des tracteurs-mitrailleurs se servaient de toiles blanches, disposées à terre en barres, utilisant le code télégraphique pour échanger avec les aviateurs.

5) L'accroissement des forces aériennes en Tunisie au printemps 1917

Au début de 1917, six mois environ après les débuts opérationnels de l'escadrille F301, l'utilité et l'efficacité de l'aviation dans les confins désertiques du Sud-tunisien ne faisaient plus débat. Fort de ces résultats, le capitaine de Lafargue pouvait constater sans être démenti :

Toute la frontière de Djerneïen à la mer peut être longée très rapidement par un détachement mixte (avions et tracteurs-mitrailleurs) apportant l'appoint matériel d'une force militaire de 30 personnes, 20 fusils, 24 obus de 90 et 7 mitrailleuses, sans compter l'appoint moral donné par la mobilité, le rayon d'action et la vitesse d'une telle force qui remplace à tous les points de vue une colonne d'infanterie et de cavalerie de force cent fois supérieure.

Et il ajoutait, preuve qu'en haut lieu, on considérait désormais que l'aviation pouvait remplacer avantageusement des unités terrestres bien plus nécessaires ailleurs :

L'ensemble de tous ces faits détermine le Commandement à envisager comme mode de sécurité pour la frontière tunisienne, l'augmentation de l'Aviation pour suppléer à la diminution des effectifs.

En effet, à la fin de 1916, l'Aurès s'était soulevé, obligeant le Haut Commandement d'Algérie-Tunisie à prélever des troupes opérant dans le Sud-tunisien pour les envoyer dans la province de Constantine. En outre, on avait expédié en Métropole de nombreux renforts provenant des dépôts de la Division de Tunisie pour soutenir les efforts des troupes engagées sur le front du Nord-Est. On était loin des 15 à 20.000 hommes déployés sur le front tripolitain au début 1916.

Le capitaine de Lafargue avait obtenu la création, en Tunisie, de deux nouvelles escadrilles, d'autant plus facilement que l'amélioration rapide des performances aériennes avaient rendu un certain nombre d'appareils neufs inutilisables sur le front Nord-Est. Or ces avions de reconnaissance et de bombardement désormais trop vulnérables en Europe pouvaient, sans difficulté, servir sur des théâtres d'opération moins exposés. Ainsi, à l'escadrille F301, rebaptisée F541 et basée à Tataouine, fut adjointe en mars 1917 l'escadrille F308, future F542, dotée elle aussi de Farman MF 41. Elle devint opérationnelle en avril à Zarzis dans la région de Ben Gardane et assura dès lors la surveillance de la zone frontière allant de la côte méditerranéenne à Mechehed-Salah.

Cependant, les révoltes se faisaient plus rares tant du côté de la Tripolitaine que de la Tunisie en ce début 1917. En effet, les Italiens étaient parvenus à repousser plus au sud les tribus de Khelifa Ben Asker, Sliman el Barouni et Mahdi Es Senni, en se rendant maîtres du Nord de la Tripolitaine. Il n'était donc plus nécessaire de disposer d'une troisième escadrille pour former une réserve à Gabès. C'est pourquoi on décida de

réaffecter la future escadrille 310, dont l'affectation en Tunisie avait été approuvée en haut lieu, à la surveillance côtière et de la scinder en deux escadrilles réduites. Car l'activité des sous-marins allemands, près de l'île de Djerba, inquiétait les autorités françaises. Ces deux nouvelles escadrilles, nommées C543 et C544, furent finalement créées en juin 1917 et installées respectivement à Sfax et Madhia. Elles agirent pour le compte de la Marine jusqu'à la fin de la Grande Guerre, avec leurs bimoteurs Caudron G4, en cherchant, sans succès, à débusquer les sous-marins des Empires centraux dans les Golfe de Gabès et de Hammamet. Entre temps, pour prendre en compte le renforcement des moyens aériens déployés en Tunisie, le capitaine de Lafargue avait été promu au rang de Commandant de l'Aéronautique du Détachement Sud-Tunisien, le 2 mai 1917.

6) Diversification des missions et redéploiement des forces aériennes de Tunisie en 1917-1918

À partir du printemps 1917, l'armée française n'avait plus à combattre des attaques en règle mais des rezzous. L'activité aérienne ne faiblit pas pour autant dans le Sud-tunisien. Quelques bombardements aériens furent encore opérés sur les villes tripolitaines de Nalout et Ouezzen jusqu'au début 1918 pour décourager les raids des dissidents dans le Sud-tunisien. Mais désormais les missions des aviateurs relevaient plutôt du maintien de l'ordre, préfigurant ce qui serait leur activité principale durant l'Entre-deux-guerres.

Pour faciliter les transmissions, les escadrilles F541 et F542 furent dotées en janvier-février 1918 d'automobiles-radio équipées d'un poste de TSF portant sur 120 km. De plus, les itinéraires habituels étaient désormais sécurisés. Comme le soulignait, en mars 1918, le général Nivelles, commandant en chef des troupes françaises de l'Afrique du Nord depuis

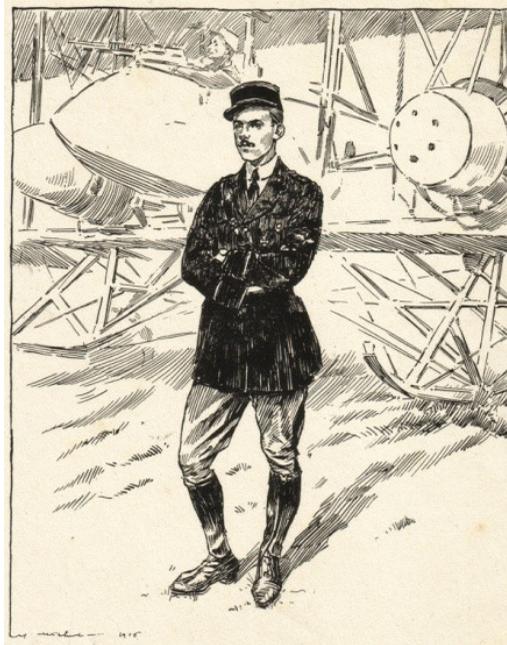
décembre, les aviateurs disposaient dans le Sud-Tunisien d'un terrain d'atterrissage tous les 40 kilomètres sur leurs parcours ordinaires.

Les terrains les plus fréquentés, situés à proximité des postes régulièrement visités, possédaient, outre le petit outillage nécessaire à l'entretien élémentaires des avions, des alvéoles formées de murs de trois mètres de haut pour protéger les appareils des vents de sable ainsi que des approvisionnements en munitions, carburant et autres ingrédients. Enfin, pour maintenir leurs capacités opérationnelles, les avions d'arme étant anciens et très éprouvés, les escadrilles furent rééquipées, durant l'été 1918, à raison de 14 appareils par unités avec 56 Voisin-Renault de 190 chevaux de type « colonial », spécialement étudiés pour un usage outre-mer. Ce renouvellement fut l'occasion d'un ultime redéploiement, recentrant le dispositif aérien plus au sud. En effet, avec la création de l'escadrille côtière C490, venue remplacer à Sfax, en septembre 1918, la C543 dans ses missions d'escorte de navires et de patrouilles maritimes le long du littoral tunisien, l'aéronautique du Détachement Sud-Tunisien pouvait enfin disposer de toutes ses unités. Les derniers mois de la Première Guerre mondiale, l'ordre de bataille était donc le suivant : la VR541 et la VR542 restaient stationnées l'une à Tataouine et l'autre à Zarzis alors que la VR543 était basée à Gabès, en réserve, tandis que la VR544 était placée à Médenine en deuxième échelon.

Au moment de l'Armistice, le Haut Commandement notait que, dès la fin de l'été 1918, les postes frontières jouissaient d'une paix retrouvée. Ainsi le bilan de l'activité aérienne dans le Sud-tunisien était largement positif même si la frontière n'était pas encore parfaitement sûre. Les aviateurs avaient efficacement contribué à la réduction de la révolte des

Senoussis depuis le second trimestre 1916. Ils s'étaient montrés indispensables pour tenir la frontière avec la Tripolitaine. Aussi continuèrent-ils leurs missions de surveillance bien après la fin de la Première Guerre mondiale.

L'expérience unique du vol en milieu désertique des aviateurs du Sud-tunisien trouva son prolongement dans la conquête aérienne du Sahara dès la fin de la guerre. Lors d'une mission transsaharienne, effectuée entre janvier et mars 1919, les aviateurs se rendirent sur leurs véhicules Brasier d'appui et de soutien, de Gabès jusque dans le Hoggar en passant par In-Salah. Ils démontrèrent ainsi leur habilité à se mouvoir dans le désert hors des routes reconnues. Le temps des expérimentations était révolu. Il restait à développer la conquête du ciel saharien dans toutes ses dimensions.



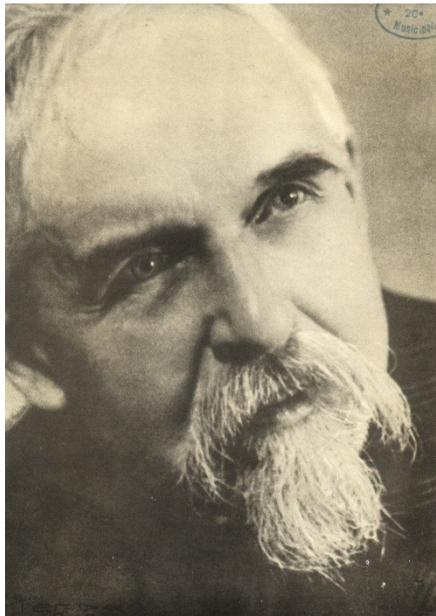
Officier aviateur français devant un Caudron G4 en 1915



Visions d'Algérie et de Tunisie du peintre Maurice Denis

Annie Krieger- Krynicki

Ce séjour de 1921 est resté discret dans la vie du peintre bien qu'il lui ait inspiré des toiles qui ne laissent pas indifférent. Dans son Journal, minutieusement rédigé, villes, douars, oasis ou souks, sont dessinés d'une pointe sèche et précise et si colorés qu'on pourrait de mémoire en faire un tableau.



Maurice Denis en 1943

A cette époque, il était déjà célèbre. Né à Granville en 1870, il avait étudié à l'Académie Jullian et, avec ses condisciples, créé le fameux mouvement des Nabis : Nabi signifiant prophète en hébreu. Inspirés par la théosophie, le mysticisme et le japonisme répandu depuis de nombreuses expositions à Paris, ils s'étaient attribué quelques sobriquets : Pierre Bonnard était le nabi japonisant, Edouard Vuillard, le Nabi zouave à cause de sa barbe, Félix Vallotton le Nabi suisse, Denis étant le Nabi aux belle icônes. Allusion à ses tableaux poétiques et religieux ; sa source d'inspiration était alors Fra Angelico qu'il contempla au Louvre avant de l'admirer en Italie. Les adeptes s'habillaient de tuniques blanches et se réunissaient dans l'atelier de Paul Ranson pour discuter de théosophie à partir du livre *Les Grands initiés* de Schuré (1889) ou des traités d'astrologie du mage Paus. On souriait des discours alambiqués des Nabis, de l'emploi de formules mystérieuses et ésotériques. Maurice Denis, bien que profondément catholique, fut le théoricien de cette école : « Nous sommes quelques jeunes, dévots du symbole, incompris du monde qui nous raille ; mystiques ! Les artistes orientent leurs recherches esthétiques vers l'expression d'une spiritualité d'essence divine en réaction contre le naturalisme ». Selon sa définition du « Néo-traditionisme », publié en 1890 : « Nous avons demandé que l'art fut un langage... nous avons à lutter contre un art réaliste qui rivaliserait avec la réalité ». Pour « Le mystère de Pâques », dans un paysage étrange, quasi cubiste, il mélange personnages modernes et apparitions célestes et dans le tableau : « Les Anémones », il transpose la crucifixion ensanglantée en floraison. Il n'hésite pas à peindre son épiuse Marthe et ses sœurs en « Saintes femmes ». Et dans sa « Fuite en Égypte », il représente un Saint Joseph sous les traits d'un paysan algérien en burnous et chèche (Musée Cirta ; Constantine). Quittant son atelier, le Prieuré de Saint-Germain en Laye, un ancien hôpital, qui est devenu son musée, il

parcourt avec sa femme ou l'une de ses filles : l'Italie l'Espagne, la Grèce, la terre Sainte Alexandrie et Le Caire. Il visite, en 1907, l'Allemagne avec André Gide dont il illustrera « Le Voyage d'Urien ». Il se détache peu à peu des Nabis, se rapproche de Degas, de Renoir et de Cézanne qu'il va visiter en Provence, se lie avec Mallarmé et Debussy. Professeur à l'école des Beaux-Arts, il déclare modestement : « Je dirai à mes élèves, ne faites pas du Maurice Denis. Je ne vous apprendrai pas à faire de la petite peinture, mais de la grande comme Delacroix ». Il est en effet éperdu d'admiration devant ses deux tableaux de la chapelle des Anges en l'église de Saint-Sulpice où il s'est remarié, en 1922, après son veuvage, avec Elisabeth Gratirolle, traductrice de romans anglais et qu'il fera aussi poser. « On devrait enseigner à L'École des Beaux-arts ce peintre ; il a la majesté de Poussin, nerveux comme Degas, délicat comme Renoir ». C'est lui qui, à la tête des amis de Delacroix sauvera de la destruction son atelier de la place Furstenberg et en fera le musée que l'on connaît. Les commandes pleuvent : 1912, le plafond du théâtre des Champs-Élysées ; 1928, l'escalier du Sénat (La Justice et la Paix en médailles), le théâtre du Palais de Chaillot, des églises, des cloîtres, des chapelles. Auteur d'une « Histoire de l'Art religieux », il est fait Commandeur de la Légion d'Honneur en 1926 et membre de l'Académie des Beaux-Arts en 1932. Le sculpteur Landowski (auteur du monument aux morts d'Alger) lui est préféré comme directeur de la Villa Médicis, au soulagement de sa femme qui ne veut pas s'éloigner de leurs enfants grandissants. Il ira lui rendre visite et cela nourrira les pages colorées de son *Journal*. Il continue ses illustrations : Dante, Ronsard, *L'annonce faite à Marie* de Paul Claudel, *Sagesse* de Verlaine. Il a publié en 1921 *Théories* et *Nouvelles Théories*. A l'époque de son voyage en Afrique du Nord, il va là-bas s'intéresser aux peintres locaux ou voyageurs devenus sédentaires : en particulier : « De Buson » (sic). Il s'agit de

Marius de Buzon (1878-1958) qui a laissé de nombreux paysages d'Algérie, en particulier de Toggourt, ou de « La Bucolique Kabylie », qui figurera en 1924 à l'Exposition de Bordeaux où il laissera des toiles au musée. Ou encore « Carré » . Il s'agit vraisemblablement de Léon, le premier à peindre des Européens à Alger, illustrateur aussi des *Mille et Une Nuits*, à moins qu'il ne s'agisse de son épouse Ketty Carré (1882-1964) née Anne-Marie Lederer et qui peignit l'Algérie. Chez un collectionneur, il remarque les « Gravures et peintures de Beaufrère ». C'est Adolphe Beaufrère (1876-1960) qui a peint ou gravé « Le salut au canon , Alger » en 1911 ainsi que de nombreuses vues d'Alger en 1919, puis en 1922. Il a de plus en plus de difficultés à peindre, craignant de devenir totalement aveugle. Il est dévasté physiquement et moralement par l'occupation des Allemands dont il qualifie le Führer d'Antéchrist. En 1943, il est renversé dans une rue de Paris par une voiture qu'il n'avait pas vue. Il mourut, à l'âge de 74 ans à l'hôpital Cochin où il fût transporté et dont il avait décoré la chapelle en 1832.

Bibliographie

Cahn Isabelle : *Le petit journal des grandes expositions ; Les nabis* (1889 - 1900) Galerie Nationale du Grand Palais (1993-1994)

Cazenave Elizabeth : *L'Afrique du Nord révélée par les musées de province* Association Abd-el-Tif . B Giovanange éditeur (2004)

Denis Maurice : *Journal* T. III (1921- 1943) La Colombe ; Paris (1959)

Vidal-Bué Marion : *Alger et ses peintres* (1830-1960) 2000; *l'Algérie des peintres* (1930-1960) Edition Paris - Méditerranée (2002)



Journal

Maurice Denis

1921

Février. Départ le 11, Marseille le 12, Alger le 13. Avec Malon¹, sur le Timgad, la mer bleue violette, la mer noire.

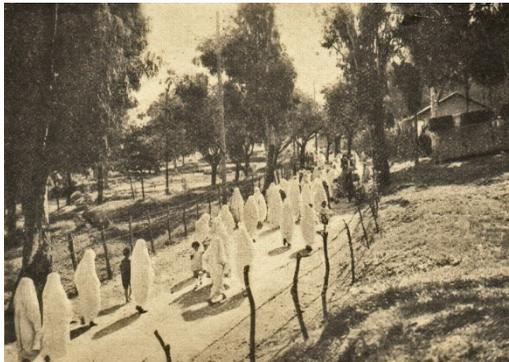
Marquet à l'arrivée. Dîné, à côté de Saint-Saëns, dans une brasserie, place de la République. Le lendemain matin, par beau temps, je découvre le marché aux poissons, les crevettes monstres, le grouillement arabe : puis, sur la place du Gouvernement, la promenade des Arabes, solennels ou sordides, marchant comme Mounet-Sully et drapés comme des prophètes de Michel-Ange. La lumière devient dure. Alors on voit mieux que l'effet dépend des valeurs et du ton local, pas du tout des nuances de contraste et de modelé. Plutôt l'effet de Manet, du Fifre. Pensé tout de même beaucoup à Delacroix. Les femmes blanches, les enfants sales, les petites rues, les cafés, les échoppes. Le marabout de Sidi Abderahman, petit sanctuaire avec quelques tombes, de belles faïences bleues, des escaliers étroits.

1 Sa fille Madeleine.



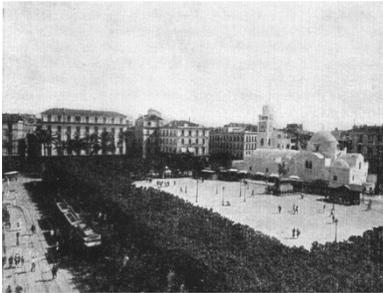
Mosquée Sidi-Abd-er-Rhaman

Le cimetière d'El Kettar, innombrables tombes blanches parmi les eucalyptus, sur un fond de mer : le lendemain, j'y vois, le matin, des femmes assises avec leurs enfants, des oranges, des burnous bruns, dans une verdure éclatante.



Femmes se rendant au cimetière d'El Kettar

La Casbah, une petite église Sainte-Croix, ancienne mosquée les rues étroites et le grouillement de tout ce quartier. Mosquée de Sidi Mohamed, celle de Mlle Baudot, dans la plaine industrielle de Mustapha avec un beau cloître, une belle fontaine, un haut campanile. Les quartiers de Mustapha supérieur sont ornés d'une végétation luxuriante, poussiéreux et ennuyeux. Le Bardo, magnifique jardin, peintures de De Buson et de Carré, intéressantes. Petit musée d'antiques et de tapis, où il y a une Minerve drapée, marbre très gras avec des plis profonds, et un Apollon archaïque (moulage).



Place du gouvernement



Statue du duc d'Orléans, place du gouvernement

Traversé le soir le Jardin d'essai : allée de manguiers énormes. Le Bougainville rouge à travers les palmiers. Charmante villa des Artistes, Abd-el-Tif, petit cloître, terrasses, vue, vieilles faïences, vieux dallages. Chez M. Meley à Aïn-Taya, beaucoup de fleurs et de peintures : beaux Aman-Jean. Gravures et peintures de Beaufrère. Au bord de la mer, une belle lande en fleurs. Du Bois Sacré, cimetière maure, on voit une immense plaine et, le mur de l'Atlas.

Traversé les tristes plateaux de la Kabylie par la pluie, couché à El-Guerrah. Le soleil reparait après Batna, où l'on revoit aussi les figuiers de Barbarie, etc.



La rivière El-Kantara

El-Kantara, les gorges rouges, et le grand torrent qui pénètre dans l'oasis de palmiers. Village rouge où nous sommes racolés par un Arabe qui nous mène dans sa maison. L'autre village (aussi couleur de terre) sur la route. La rentrée des troupeaux de chèvres noires, innombrables : les bergers devant le troupeau, solennels. Beau soir doré.



Le vieux Biskra

Biskra. Hôtel Royal, plein d'Anglais, luxe insupportable, mendicité. Nous allons à la Fontaine chaude, sans intérêt. Le petit tramway qu'un Arabe avec sa chèvre fait arrêter dans le désert. A Sidi Okba, véritable village du Sud, en terre, avec les rues étroites, les petites boutiques, les sept portes qu'on ferme le soir. Nous n'échappons pas au guide ni au gardien du village. La belle mosquée, très ancienne, où nous voyons, dans un demi-jour froid, sur les nattes, parmi les colonnes blanches, les Arabes prosternés pour la prière. Au retour, malgré un vent froid, belle impression du désert : les chameaux, les campements de nomades.

Le marché de Biskra, grouillement du marché couvert et les rassemblements de moutons, chèvres, ânes et chameaux sur la longue avenue Carnot, avec les nomades, les plus belles loques que j'aie vues : la distribution des bons de pain. Pittoresque intense; triomphe du ton local. Je pense aux carnets de Delacroix plus qu'à sa peinture, où il y a un effet surajouté et trop de mouvement aussi; ce qui domine ici c'est le rythme des chameaux, des ânes, et la fière allure, plutôt lente, des

hommes : majesté des burnous, les plus sales mendiants ont de la ligne. Assis sur des nattes, accroupis dès le matin devant leurs portes, quand donc travaillent-ils ?

Gammes de Tintoret. Ni le soleil, ni l'ombre ne comptent : une marqueterie de tons passés, où je ne perçois pas de reflets : couleurs fines et massives, comme celles des premiers Vuillard. Variété inouïe, plus près des Ballets russes (mais sans violences) que des fadeurs des orientalistes. Promenades dans la Palmeraie, au vieux Biskra. Rencontré Sparre, qui me fait regretter Ouled-Djellal où il y a, dit-il, une grande place avec un campanile comme à Venise, et des danses d'Ouled Naïls d'une gravité religieuse.

De toute cette population misérable, nous n'aurons vu que la couleur. Notre fenêtre donne sur le quartier des Ouled Naïls, sorte de rue du Caire, ignoble, dont nous entendons la nuit la musique fatigante, dont les femmes, aux costumes voyants et sans caractère, font, dès le matin, le café sur le pas des portes. Plus curieux étaient les saltimbanques avec leur flûte et leur tambourin sous nos fenêtres, ou les mendiants chantant à la porte des cafés d'interminables mélopées, rythmées sur le tambourin.

Constantine. Les gorges du Rummel, les rochers gris et rouges, le pont suspendu, le chemin de l'abîme sous les tunnels, une muraille toute droite sous la Casbah où j'imagine, dans les cours de cette immense caserne, mon père, jeune chasseur d'Afrique, entre 1854 et 1859. Il parlait avec admiration de cette ville, en effet extraordinaire. Immense horizon, collines bien dessinées à la siennoise, rouge et vert, et le fleuve qui serpente parmi les arbres. Vieux quartier arabe, fritures et forges dans les murs blancs, rose saumon et bleus. Et les ruelles et les voûtes. Vue du cimetière arabe, tout à fait Florence. Le palais du Dey, charmantes loggias aux minces

colonnes : plusieurs cloîtres décorés de peintures, représentant, à la manière de Derain, des villes musulmanes, qu'on dit d'un cordonnier esclave au XVIII^{ème} siècle : brun rouge, bleu et blanc. A côté, une misérable église; c'est la cathédrale, avec un clocher bas, ridicule !

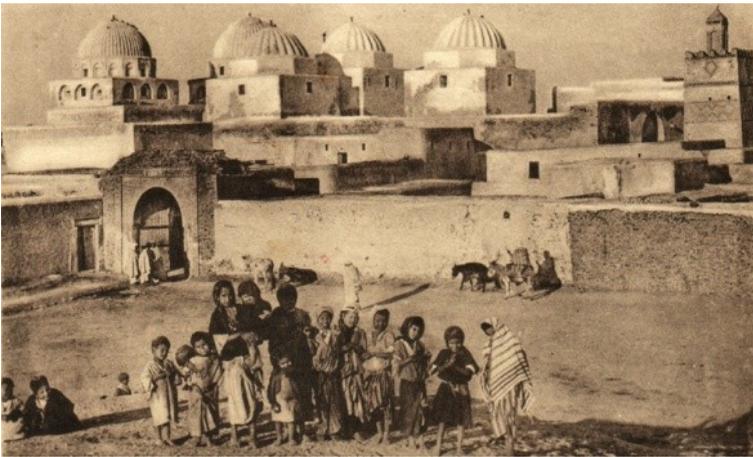
Tunis. Les souks couverts, d'une vie intense, mais moins de couleur qu'à Alger, les hommes moins majestueux. La ville neuve plus belle. Dans le palais du Bey et dans celui du Bardo, il y a surtout des meubles Louis-Philippe et des trônes très dorés ; mais du palais du Bey on a une vue célèbre sur la ville. Bel après-midi à Carthage : autour de la cathédrale, l'amphithéâtre des saintes Perpétue et Félicité, les nouvelles fouilles (avec des tombes puniques) mal gardées (Enée, Carthage, saint Augustin, sainte Monique, saint Louis). Le musée Lavignerie où nous voyons le P. Delattre : beaucoup de monuments du culte de la sainte Vierge; une vue magnifique dans le petit jardin encombré d'objets de fouilles, devant la chapelle Saint-Louis, sur la mer. Le plus beau, c'est Sidi-bou-Saïd, toute blanche au coucher du soleil : se rappeler les femmes en blanc et violet, avec leur masque noir et le café maure sur une terrasse.

Le musée du Bardo contient de très belles mosaïques romaines et chrétiennes, surtout des scènes de marine et de pêche : un baptistère en forme de croix avec petits escaliers.

La Kouba au Belvédère est une ancienne construction arabe, très délicate, avec des claustras et des verres de couleur d'un effet délicieux. Dans les cafés maures, dans Medina, j'ai vu des peintures qui rappellent l'école de Matisse; sujets militaires, trains, etc.

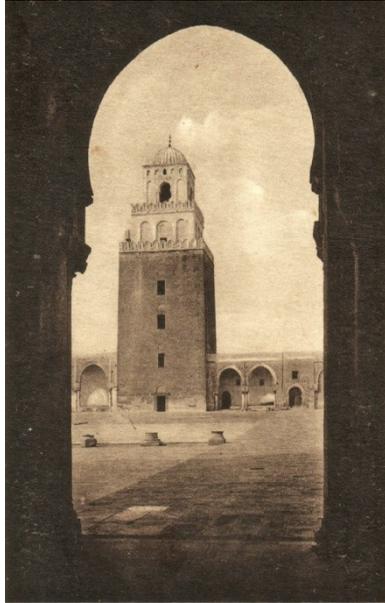
Kairouan. Long voyage. Mais au lever du soleil, quel enchantement ! Des nomades amènent des troupeaux de

chameaux, des ânes, des chèvres, sur de vastes places autour des murailles brunes de la ville blanche. Il y a de l'eau, où tout ce mouvement se reflète. La plaine est d'ailleurs inondée. L'intérieur de la ville sainte est aussi pittoresque que l'extérieur. Il y a les souks, où nous achetons un burnous. Il y a les mosquées (deux cents, dit notre guide, dans la ville sainte). J'en visite trois et me rappelle surtout la grande, Sidi-Okba de Kairouan, sa vaste cour carrée dominée par un minaret massif ; le cloître ; la cour était aveuglante ; puis l'intérieur aux innombrables colonnes dans un demi-jour très doux ; partout des nattes et même autour du bas des colonnes.



Kairouan - La mosquée des sabres

Puis celle qui est en dehors de la ville, où il y a un tombeau couvert d'étoffes, de drapeaux, orné de boules de verre, de lustres, etc..., la mosquée du Barbier. Belle ville entièrement arabe, toute blanche. Beaucoup d'aveugles, costumes de femmes noirs.



Kairouan - minaret de la Grande Mosquée



La fuite en Egypte par Maurice Denis (Constantine - 1921)