

2007

MARCEL LANOIR

Professeur au Lycée de Vesoul

2, Rue de la Liberté
LILLE

Paysages, Gens et Problèmes d'Algérie

FAUT-IL CONSTRUIRE
LE TRANSSAHARIEN ?

36 pages, 11 photographies, 1 carte hors texte



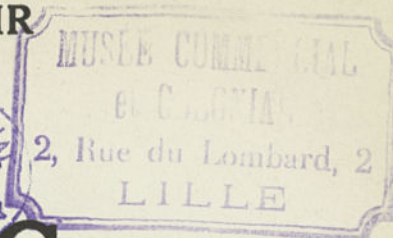
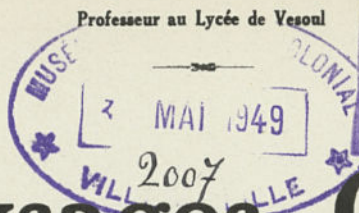
NANCY

IMPRIMERIE GEORGES THOMAS

1931

MARCEL LANOIR

Professeur au Lycée de Vesoul



Paysages, Gens

et

Problèmes d'Algérie

FAUT-IL CONSTRUIRE LE TRANSSAHARIEN ?

36 pages, 11 photographies, 1 carte hors texte



NANCY

IMPRIMERIE GEORGES THOMAS

1931

EN HOMMAGE
AU GOUVERNEMENT GÉNÉRAL
DE L'ALGÉRIE

PAYSAGES, GENS ET PROBLÈMES D'ALGÉRIE

La célébration du Centenaire de notre conquête de 1830 a obtenu parmi d'autres résultats, celui d'obliger les Français de la Métropole à s'intéresser davantage aux questions algériennes et d'une manière générale aux questions africaines. Ainsi, elle aura contribué, espérons-le, à détruire un peu à l'étranger cette croyance très répandue et qui, hélas, n'est pas pure légende : le Français est un monsieur décoré qui ignore la géographie. Les fêtes du Centenaire étaient un devoir. La France était tenue d'apporter à ses fils d'outre-Méditerranée, des témoignages de reconnaissance envers les ancêtres disparus qui ont fondé l'Algérie française : soldats, colons, administrateurs de tous ordres, et des paroles d'encouragement et de sympathie aux Franco-Algériens d'aujourd'hui pour les aider à parfaire une œuvre qui est loin d'être achevée.

On commence à se rendre compte, en France, de l'intérêt que présente pour la Métropole, la possession d'un tiers du Continent africain, dont les rivages les plus proches ne sont qu'à une journée de bateau de Marseille.

La conquête est achevée, excepté dans le Sud marocain. Mais, même dans les régions depuis longtemps pacifiées comme l'Algérie, il reste une tâche immense à accomplir : accroître le bien-être matériel des peuples soumis en favorisant encore l'activité économique, élever plus haut leur vie morale et intellectuelle. C'est-à-dire que la France se doit à elle-même de justifier complètement sa conquête afin qu'un jour l'Algérie soit pleinement, du libre consentement de tous ses habitants, une province française. En ce faisant, la France, tout en servant ses intérêts, accroîtra son prestige moral dans le Monde. Le respect des lois morales est une force pour une nation : la grande guerre nous en a laissé de nombreuses preuves.

D'une façon générale, on doit reconnaître que la France a bien rempli sa mission tutélaire à l'égard des peuples algériens. Sans doute, ici comme partout, il y a eu des abus commis par des gens trop pressés ou trop zélés qui ont outrepassé les ordres de leurs chefs. Mais à relire les instructions données par un Bugeaud ou un Duc d'Aumale à leurs soldats, par un Cardinal Lavignerie à son clergé, par un Gouverneur général tel

que Laferrière à ses fonctionnaires, par un Recteur comme Jeanmaire à ses universitaires, pour ne parler que de quelques grands morts, on comprend que tous ont voulu cette règle de conduite : faire aimer la France.

Le Gouvernement général de l'Algérie a eu l'heureuse et délicate pensée, pour mieux faire connaître l'œuvre française accomplie là-bas, de convier une certaine d'universitaires à visiter le pays. Que ceux, décorés ou non, qui veulent ignorer la géographie et que l'Algérie n'intéresse pas se rassurent : les boursiers du Gouvernement général n'ont pas fait fortune en Algérie ; ils y ont dépensé en conscience le montant de leur bourse et même davantage. Mais ils ont eu la bonne fortune d'admirer un pays neuf ou mieux rajeuni et bien vivant et qui fait honneur à la colonisation française, en même temps ils ont pu préciser et enrichir leurs connaissances scientifiques au grand profit de leurs élèves présents et à venir. Espérons que l'initiative du Gouvernement général de l'Algérie trouvera des imitateurs.

Nous dédions cette brochure au Gouvernement Général de l'Algérie, en témoignage de gratitude pour sa généreuse et louable pensée. Puisse ce modeste travail, contribuer à faire mieux connaître l'œuvre, digne d'éloges, réalisée là-bas depuis un siècle par des Français, inciter quelques-uns de nos compatriotes à s'y rendre et servir tant soit peu la cause de « La Plus grande France ».

L'idée qui nous a inspiré le tracé de l'itinéraire parcouru, c'est qu'il est bon, si l'on veut avoir une connaissance au moins sommaire de toute l'Algérie, de prendre contact avec ses trois grandes régions naturelles : Tell, Hauts Plateaux, Sahara.

De là le trajet suivant dont les étapes furent : Philippeville, Constantin, Biskra avec une pointe de dix kilomètres dans l'oasis et les dunes, puis El Kantara, Batna, Timgad, Alger.

PHILIPPEVILLE

Philippeville avec ses 40.000 habitants dont 19.000 Français, 3.000 Italiens et Maltais, les autres étant des Indigènes, se présente comme une ville française. Elle n'était, en effet, qu'une bourgade en 1840. A noter, dès le débarquement, la ruée des indigènes surtout des jeunes, qui s'offrent ou mieux s'imposent comme portefaix. Première preuve que de nombreux indigènes se contentent d'un travail et d'un gain faciles. La ville est enchassée dans les pentes d'un ravin et s'élève comme la

plupart des villes de la côte algérienne en pente assez rapide du rivage jusqu'à des hauteurs de plus de cent mètres.

On n'a pas l'impression d'une grande activité du port, bien que Philippeville soit le port le plus proche de Constantine, qui est un centre de près de 100.000 âmes. Philippeville ne saurait connaître la fortune de Bône, port où aboutissent trois voies ferrées dont l'une dessert la zone ferrifère de l'Ouenza et celle des phosphates de Tebessa, Philippeville reçoit ou exporte 300.000 tonnes de marchandises contre 700.000 tonnes à Bône.

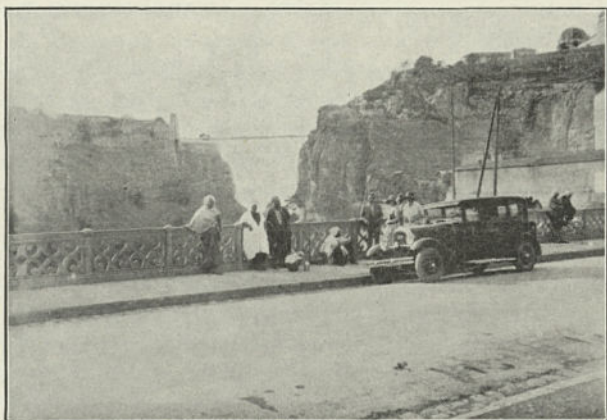
On peut se demander si la construction projetée d'une voie ferrée Constantine, El Djena, Djidjelli, par les vallées du Rummel et du Kébir, donnant un nouveau port à Constantine, n'entravera pas le développement de Philippeville.

La région qui s'étend de Philippeville à Saint-Charles de part et d'autre de l'Oned Safsaf est fertile et bien cultivée : vignobles reconstitués en plants américains après les ravages du phylloxéra, champs de blé, de betteraves, d'oliviers. La terre paie enfin le labeur de plusieurs générations de colons français qui ont recréé ce sol. On ne saurait trop rendre hommage à la vaillance de ces pionniers qui, par centaines, sont tombés ici, comme dans toutes les plaines de l'Atlas tellien chaudes et humides, autrefois marécageuses, tués par les fièvres paludéennes, plus sûrement encore que par les balles des indigènes hostiles. Finalement l'homme l'a emporté dans ce corps à corps meurtrier avec la glèbe et la moisson s'épanouit à nouveau là où jaunissaient déjà avant les invasions Vandales du v^e siècle, avant celles des Arabes aux vii^e, xii^e et xiii^e siècles, les champs de blé des Berbères Numides.

Au col des Oliviers, où les oliviers sont rares, à 600 mètres d'altitude, point culminant de la voie ferrée Philippeville-Constantine, nous avons noté une pluie très courte en relation avec les orages qui s'abattaient le 12 septembre et devaient se renouveler les jours suivants, sur les monts de Constantine, de Batna et de l'Aurès. Période de pluies anormales en cette première quinzaine de septembre, l'été étant ici une saison très sèche, la saison normale des pluies régnant d'octobre à mars. Ces pluies eurent pour résultat une baisse générale des températures de toute la zone que nous allions parcourir, de Constantine à Biskra. Pour les habitants c'était presque le froid : le 13 septembre à Constantine vers 10 heures, le thermomètre marquait 16° à l'ombre ; à Batna le même jour vers 18 heures, 12° ; à Biskra le 14 septembre à midi, 27°, à 21 heures, 27°. En principe, nous aurions dû connaître des températures supérieures d'au moins 10° à celles-là. Voilà en passant une preuve de l'irrégularité du climat dans la zone au sud du Tell.

CONSTANTINE

Constantine (650 mètres d'altitude à la Kasbah) est un nid d'aigles lorsqu'on l'aborde par le nord ou l'est. La ville est bien campée sur son plateau en quadrilatère dont les faces nord-ouest, nord-est et sud-est dominent les gorges du Rummel et d'un affluent. L'ancêtre du Rummel, aidé par l'abaissement du niveau de base méditerranéen, a creusé dans des calcaires très durs un véritable cañon, profond de près de deux cents mètres. L'extrémité nord-est du promontoire supporte la citadelle ou Kasbah. On comprend que le site remarquable de Constantine ait



Constantine : à gauche la Kasbah, au centre les gorges du Rummel franchies par le pont suspendu de Sidi Mecid
A droite, partie nord du faubourg El Kantara

été aménagé en forteresse par les maîtres successifs du pays : Numides, Romains, Byzantins, Berbères, Turcs, Français et le prix qu'attachèrent Massinissa, Pompée, César, à la possession de l'antique Cirta. La forteresse ne pouvait être attaquée que par le sud-ouest là où le quadrilatère se soude au reste du plateau. Ici le souvenir des sièges difficiles et glorieux de 1836 et de 1837 s'impose à la mémoire.

Après avoir parcouru la ville européenne, si l'on pénètre dans les rues étroites et tortueuses du quartier indigène, qui se pressent entre la Kasbah et le Rummel, on croit entrer dans une bourgade de l'Orient. A l'est, le quartier juif dont les masures n'ont pas extérieurement meilleure apparence que celles des Arabes. En ce jour du vendredi, veille

du sabbat, les femmes juives se hâtent chez les marchands afin de préparer dès aujourd'hui les repas du lendemain jour de repos. Beaucoup sont déjà parées de leurs vêtements de fête aux couleurs vives : foulards enserrant et nouant la chevelure noire, châles et robes de soie, babouches ou sandales de luxe ; accumulation de bijoux d'or et d'argent aux poignets, aux doigts, aux chevilles, aux oreilles, dans les cheveux. Au cours de l'après-midi les juives se dirigent nombreuses vers la rue Nationale, puis, soit à pied soit en calèche, elles franchissent le pont de Sidi-Mecid suspendu à 175 mètres au-dessus du gouffre du Rummel. Les atteiages ne craignent pas de le franchir au trot. Au-delà c'est le cimetière juif lieu du rendez-vous.

Malgré cet exode le quartier juif n'est pas désert. Au détour d'une rue vous tombez sur un groupe de femmes et de jeunes filles, assises en rond sur le pave, qui préparent des gallettes ou se teignent ongles et paupières au henné. Aux façades, des lucarnes rares et grimées. Parfois, par une porte entrebâillée, massive et garnie de ferrures, vous découvrez une cour intérieure plongée dans l'ombre, aux murs peints ou couverts de mosaïques ; vision fugitive de tranquillité, de vie secrète, d'aisance, en opposition complète avec l'agitation de la rue étroite et la misère de ses façades.

Plus en avant vers l'ouest, l'agglomération arabe. A vrai dire dans le quartier du commerce indigène, les souks arabes, kabyles et juifs se mêlent. Vous croyez entrer dans une cour des miracles. Parfois il n'y a point place pour deux personnes de front. Ici la rue des boucheries où sont étalées viandes crues et grillées. La cuisson se fait sous vos yeux aux dépens de votre odorat. Voici le coin des marchands de légumes et de fruits : pastèques entières ou trancées, grenades, figues de Barbarie, figues vertes, dattes, olives crues ou cuites, etc... Il faudrait la palette d'un peintre pour rendre les couleurs et le désordre qui triomphent dans cette accumulation de victuailles, en d'étroits magasins sombres, où s'entassent aussi des hommes qui crient et gesticulent. Dans les ruelles coupées parfois d'escaliers en ruine, tantôt vous glissez sur une tranche de pastèque, tantôt vous heurtez du pied une tête de brebis grillée, huileuse, encore fumante, tombée de l'échal.

Enfin vous parvenez à sortir indemne de ce labyrinthe obscur, glissant, nauséabond, où les indigènes viennent se nourrir ou s'approvisionner. Vous les frôlez au passage : c'est un enfant demi-nu ; c'est un adulte, jambes et pieds nus, à la peau tannée, ridée, bronzée, poussiéreuse. Trop souvent hélas les yeux de ces faces ne voient plus : que d'aveugles de tous âges sur cette terre d'Afrique ! Combien nous en

avons aperçu de ces visages fermés à jamais : prunelles opaques, paupières sanguinolentes, orbites trouées. Les médecins, les édiles ont une tâche immense et de longue haleine à remplir ici.

Vous respirez enfin plus à l'aise dans le quartier des marchands d'étoffes et de bijoux. Les ruelles sont mieux percées, mieux pavées, elles tombent parfois sur de petites places. Ici encore la plupart des souks s'ouvrent sur la rue comme de grosses niches, sans la protection d'une devanture. Autant la maison privée est bien close autant le bazar s'offre sans pudeur aux regards du dehors. Le souk est à la fois un atelier et un magasin. L'ortèvre, le cordonnier fabriquent leurs articles sous vos yeux. Il y a dans cette exposition publique de la fabrication, dans cette absence d'intermédiaire, dans ces mœurs patriarcales, un aveu d'honnêteté qui surprend agréablement.

De place en place, un inevitable « café maure » où, assis à même le sol, et parfois sur des tapis ou sur des bancs, des groupes d'hommes en burnous lument, jouent, revent ou somnoient une grande partie de la journée. Leurs visages calmes et résignés témoignent que ces philosophes imperturbables attendent sagement le lendemain qui les ramènera pour de longues heures en face d'une autre tasse de café.

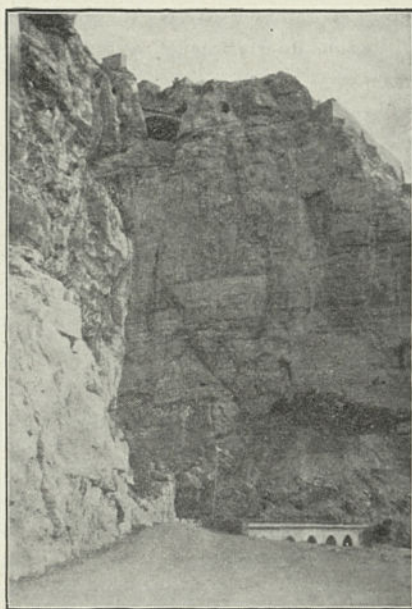
Lorsque vous vous penchez sur la balustrade du pont grandiose de Sidi-Kached, vous dominez de vingt mètres le quartier indigène du même nom, encore plus impur que le précédent, pour d'autres raisons. Il descend jusqu'au bord du Rummel : les masures indigènes touchent le pied des arbres. Vers dix heures du soir, vous devinez leur fouillis grâce à l'éclairage du pont et à quelques menues fenêtres où percent des taches de lumière à travers une grille de fer. Les femmes sont au logis, recloses. Mais les hommes reposent sur les terrasses ou dans les ruelles, roulés dans leurs couvertures. On distingue parfois, sous une lampe un rang de masses sombres. Les unes sont immobiles comme des cadavres : ces gens dorment. D'autres se soulèvent par soubresauts : ce sont des bavards. De temps en temps un bruit de voix s'élève en murmure jusqu'au parapet du pont accompagné par le clapotis des eaux du Rummel ou des égouts tombant sur les rochers.

Vous emportez de Constantine une moisson de visions d'Orient.

LES HAUTS PLATEAUX

De Constantine à El Kantara on traverse la zone des Hauts plateaux et l'on s'élève à peu près régulièrement d'une altitude de 600 mètres au *Kroubs*, bifurcation de la voie ferrée Bône-Constantine, jusqu'à *Batna*

(altitude 1.041 mètres) à 119 kilomètres de Constantine et à *El Biar* (alt. 1.070 m.) point culminant. La voie ferrée descend ensuite rapidement sur *Biskra* (altitude 122 mètres) situé à 120 kilomètres de Batna et à 240 kilomètres de Constantine. Durant le trajet Constantine-El Kantera, on parcourt une zone de steppes, en général pauvres, parce que l'eau y fait défaut la plus grande partie de l'année. La hauteur des pré-



Constantine - Dans les gorges du Rummel, au pied de la Kasbah
Presque au sommet, un pont sur lequel passe le boulevard de l'Abîme

cipitations annuelles varie entre 40 et 60 centimètres. Mais le sol n'est pas infertile. Les oueds venus de l'Aurès y creusent facilement des tranchées larges de quelques mètres, profondes souvent d'une dizaine, ne contenant en été que des flaques d'eau qui se rejoignent et s'écoulent après les pluies violentes. Dans ces coupes transversales du sol, faites par les eaux, on constate une épaisseur de plusieurs mètres d'une terre meuble à peine caillouteuse, très apte aux cultures partout où l'eau apparaît. Une vie sédentaire, certainement antérieure à l'établissement de la voie ferrée, se révèle au flanc des collines par la présence de gourbis indi-

gènes. La voie ferrée a fait naître ou prospérer des villages de colons distants les uns des autres d'une vingtaine de kilomètres, peuplés parfois de plus d'un millier d'habitants. Par exemple, *Aïn Mlila*, entre Constantine et Batna, qui groupe 336 Européens, la plupart français et 1.269 indigènes. Aïn Mlila est d'ailleurs la résidence de l'administrateur d'une commune mixte, c'est-à-dire d'un vaste territoire peuplé de 52.000 habitants, la très grande majorité étant des indigènes installés dans de lointains gourbis. Dix-sept kilomètres avant Batna, la voie ferrée rencontre l'importante station d'*El Mahder-Pasteur*, nom composé qui révèle la présence de deux villages, le premier à l'est, le second à l'ouest de la voie. A la station, nous avons noté la présence d'indigènes chargeant des sacs de blé dans un wagon. D'ailleurs, un œil attentif peut encore découvrir, même après le passage des chameaux et des moutons, les chaumes couchés et brisés par le piétinement des bêtes. Mais la proportion des terres en culture est encore très faible par rapport à l'étendue des plateaux. Quant aux montagnes qui reposent sur le socle des plateaux, elles sont brûlées et nues. Les pentes raides, les pluies rares et violentes, la dent des moutons, des chèvres, des ânes, des mulets, des chameaux, ne permet guère à la végétation même arbustive d'y prendre pied. Les touffes d'alfa elles-mêmes préfèrent vivre sur des pentes plus douces. Déjà les Monts de Constantine sont pelés, sans verdure, mais leurs tonalités variées : rousses, rouges briques, dans les lointains violettes, sont une joie pour le regard. Nous retrouverons ces mêmes teintes dans l'Atlas saharien, autour d'El Kantara.

Au voisinage de l'importante commune d'*Aïn Touta-Mac Mahon*, à 920 mètres d'altitude, à 35 kilomètres au sud de Batna, nous avons vu, à côté des chaumes, des cultures de pommes de terre et même de maïs, des buissons de tamaris jalonnant le remblai de la voie ferrée, de majestueux peupliers en bordure de la grande route pris d'assaut par des tourbillons de corbeaux, et au delà des troupeaux de vaches pacifiques au pâturage.

Sur la route, une auto-goudronneuse étalait le goudron aussi régulièrement qu'on le voit faire sur nos routes de France, servie par des équipes de cantonniers arabes. Dans ce village de Mac-Mahon on n'est guère dépaysé : on a peine à se croire en pleine terre d'Afrique à un millier de kilomètres de Marseille.

EL KANTARA - « BOUCHE DU SAHARA »

Aux approches de l'Atlas saharien et surtout de l'Aurès, la montagne reprend une teinte vert foncé comme dans les Kabylies. On devine un manteau de genévriers et plus haut de chênes-lièges et de cèdres. On quitte les Hauts plateaux par la brèche d'El Kantara, coupure au travers du pli principal de l'Atlas saharien, justement dénommée par les indigènes : « bouche du Sahara ». C'est en réalité une cluse étroite bordée de murailles presque verticales, hautes d'une centaine de mètres. Elle



Au cœur de la brèche d'El Kantara
Sur l'oued, pont romain restauré par Napoléon III

est due au travail d'érosion de l'Oued El Haï né dans les monts de Batna. La montagne a dû être attaquée par les eaux sur ses deux versants comme l'ingénieur le fait pour percer un tunnel. L'érosion régressive s'est exercée jusqu'au jour où les travaux de sape des eaux ont fait s'écrouler la dernière voûte. Les gorges d'El Kantara ouvrent un passage inattendu, mais depuis longtemps foulé par les hommes. Elles mettent en relation deux grandes zones déprimées : celle du Hodna au nord de l'Atlas, avec celle des Chotts Melrir et Djerid au sud, c'est-à-dire la zone des Hauts plateaux avec celle du Souf et du golfe de Gabès. Cette voie naturelle fut suivie au VII^e siècle par Sidi-Okba, premier conquérant arabe de l'Afrique. Aujourd'hui la voie ferrée en corniche, la route et l'Oued el Haï se pressent côte à côte dans les gorges.

Après elles, c'est un autre pays qui se distingue du précédent par le climat beaucoup plus que par le relief. Ce n'est pas encore le désert, mais déjà une steppe plus sévère, plus tourmentée, plus sèche que celle des Hauts plateaux. Après El Kantara jusqu'aux abords de Biskra, on longe d'autres croupes montagneuses pendant cinquante kilomètres environ, ainsi celle qui porte la fontaine des Gazelles, mais il n'y a plus de buissons sur les versants, les roches sont plus déchiquetées et les teintes rouges et rousses s'avivent davantage. A El Kantara même, le versant de l'Atlas qui fait face au sud-est est nu tandis que les versants qui sont immédiatement au nord de la gorge ont encore quelques buissons.

BISKRA - LE DÉSERT

Le sable du désert n'apparaît qu'après l'oasis de *Biskra*, c'est-à-dire à une dizaine de kilomètres au sud de la ville européenne. Il est d'un grain très fin, il coule entre les doigts comme une poudre. Celui des dunes de Biskra ressemble à de la kola pilée ; au sud, autour de Touggourt, il est presque blanc. Debout sur la crête d'une dune aussi loin que la vue porte et elle s'étend ici sur plusieurs dizaines de kilomètres, on ne voit que la surface figée des vagues de sable. De rares taches vertes, minuscules, qu'on n'apercevrait pas sous un autre ciel, jalonnent le cours de l'oued Rhir en direction de Touggourt. Ce sont de petites oasis. Elles donnent l'image de gros clous verts, fixant au sol l'immense couverture jaune et plissée des sables. En face de ce paysage, on a davantage l'idée de l'infini qu'en face de l'étendue marine, sans doute parce que le spectacle du désert de sable est celui de l'immobilité totale à perte de vue. Sans doute aussi parce que la couleur jaune du sol désertique allonge les distances tandis que les couleurs sombres de la mer les contractent. L'œil mesure plus mal les étendues claires que les étendues sombres. La mer ne donne l'idée de l'infini qu'en profondeur lorsque le regard tombe du haut du pont d'un navire. C'est alors un gouffre qui paraît insondable.

Le désert est l'immobilité, il n'est pas la mort. Les caravanes le traversent à la hâte, d'oasis en oasis où se concentre la vie humaine. Mais des plantes, de petits animaux y habitent malgré tout, avec fidélité semble-t-il. Car le désert n'est pas la sécheresse absolue. Il y pleut très rarement, irrégulièrement, mais il pleut parfois brusquement après des périodes de sécheresse absolue qui, dit-on, peuvent durer plusieurs années.

« Il n'y a pas d'oasis, écrit Mr E. F. Gautier, professeur à l'Université d'Alger, où on ne garde le souvenir précis du dernier gros orage et « des dégâts qu'il a causés dans les maisonnettes et les murs de boue « durcie. » (1) Les graines « d'acheb » se conservent dans les sables des années s'il le faut, dans l'attente d'un orage ; alors, en quelques semaines, la plante accomplit tout son cycle de croissance. L'acheb est le régal des chameaux. Nous avons heurté dans la dune quelques centimètres d'une tige ligneuse ; sous la traction, la tige sans doute brisée est sortie du sable longue d'au moins un mètre et portant un fruit semblable



Biskra : le marché
Au dernier plan : une mosquée et une palmeraie

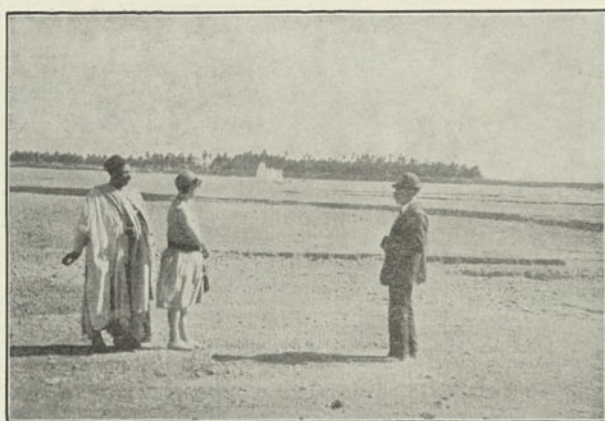
à un petit melon de la grosseur d'une pomme. Cette tige devait aller très loin en profondeur en quête de fraîcheur et la providence du vent l'avait recouverte de sable comme pour mieux l'abriter contre les ardeurs du soleil. Fréquemment les scarabées mettent des taches noires sur le sable où ils tracent avec rapidité de petits sillons presque rectilignes. Leur nourriture préférée est la fiente des chameaux et à leur tour ils seraient la pâture des scorpions, des lézards et des vipères..

Nous avons dit que le sable des dunes avait des teintes variables. M. Gautier, spécialiste de la géographie du Sahara, en donne l'explication suivante : « les dunes dorées sont les grandes dunes, puissantes et « anciennes, exposées à l'action éolienne depuis des âges ; chaque grain

(1) E.-F. GAUTIER. *Le Sahara*. Payot, éditeurs, 1923, p. 18.

« au contact de l'air a eu le temps de s'oxyder, de se roussir. Les « blanches sont généralement les petites vagues de sable, périphériques ; « une hypothèse naturelle est qu'elles viennent de naître. » (2).

On dit de l'Algérie qu'elle est un pays de contrastes. Ce caractère n'est nulle part plus brutal que dans le désert entre la stérilité des dunes et l'exubérante végétation des palmeraies. L'oasis de Biskra est une forêt d'environ 150.000 palmiers. Sous leurs touffes de feuillage élevées d'une dizaine de mètres, s'abritent les maisons des indigènes faites de blocs de terre argileuse séchée et pour les gourbis des riches, faites de briques



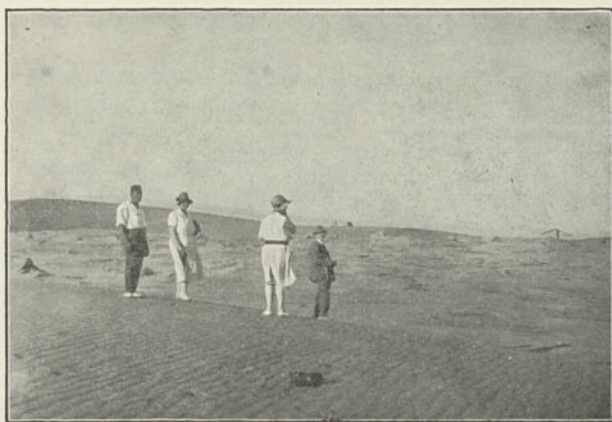
Au sud de Biskra
Le lit de l'Oued Biskra à sec, un tombeau de marabout, une palmeraie
Au dernier plan: l'Aurès

longues de trente à cinquante centimètres, agglomérés de terre, de paille hachée et de brindilles servant d'armature.

On ne trouve pas fréquemment, dans l'oasis de Biskra, d'importantes cultures de légumes à l'ombre des palmiers. Le 15 septembre les régimes de dattes pendaient de la partie supérieure des arbres, couleur or, c'est-à-dire qu'elles n'avaient pas encore atteint leur pleine maturité. Les palmiers de Biskra de très belle taille déjà, sont dépassés en beauté et en rendement par ceux des oasis de l'Oued Rhir et du Souf : Touggourt, El Oued, etc. C'est de ces oasis que sont importés les dattes les meilleures appelées à tort : dattes de Biskra.

(2) *Id.*, p. 27.

Peut-être comprend-on ici, mieux encore que dans le Tell, les services rendus par la France aux populations arabes et berbères. La preuve y est faite que coloniser, ce n'est pas seulement exploiter le sol et commercer, c'est aussi soulager une humanité qui souffre et qui s'abandonne trop facilement à un fatalisme déprimant. Il y a à Biskra des écoles laïques et congréganistes qui rivalisent de dévouement, un dispensaire, un hôpital réservé aux indigènes, tenu par les sœurs blanches et qui porte un nom glorieux : celui du grand Cardinal Lavignerie. Et dans une clairière de l'oasis, face au cimetière indigène, un ouvroir dirigé encore par



Au sud de Biskra - Dans les dunes

les sœurs blanches où celles-ci recréent l'art du tapis qui avait à peu près disparu. Des jeunes filles arabes viennent y recevoir régulièrement une instruction technique. Nous avons pu admirer des tapis encore sur le métier. Souvent ces jeunes filles une fois mariées continuent à pratiquer cet art qui sera pour les indigènes et pour toute l'Algérie une nouvelle source de revenus et de bien-être. C'est évidemment par de tels services : d'hygiène, d'assistance, d'instruction générale et surtout professionnelle que se justifie l'action colonisatrice d'une grande nation. La Supérieure de l'Ouvroir a bien voulu nous dire que les indigènes commencent à comprendre notre action bienfaisante et qu'une heureuse évolution se manifeste depuis quelques années dans leurs sentiments à l'égard des Français.

Mais il faut pour ces tâches souvent ingrates un trésor de dévouement humble et désintéressé, car les honneurs ne parviennent que très rarement jusqu'à ceux qui luttent dans les oasis lointaines au nom de la charité et de la science. Nous avons le devoir de leur rendre hommage à tous : médecins, missionnaires, prêtres, sœurs blanches d'Afrique, instituteurs. Nous n'oublierons pas les grands soldats des postes et des fortins du désert, de l'officier au dernier méhariste, qui là-bas, perdus, seuls dans l'immensité des ergs et des hamadas, sans bruit, font régner « la paix française ».

LES CARAVANES

Dès la mi-septembre, on voit apparaître dans la région de Biskra les caravanes qui se dirigent des Hauts plateaux vers les oasis du Souf et de l'oued Rhir. Allégées d'une partie des troupeaux de moutons et de chèvres vendus dans les marchés au voisinage du Tell, pourvues de leurs provisions de céréales et d'olives, d'étoffes et de menus objets, les caravanes font route vers le sud pour la cueillette des dattes qui commence dans la deuxième quinzaine de septembre. Les palmiers des oasis appartiennent en effet à ces nomades, il arrive qu'un groupe de palmeraies est la propriété d'une seule tribu. Pendant l'absence des propriétaires, la garde et l'entretien des palmeraies sont confiés aux « haratin », cultivateurs nègres descendants d'anciens esclaves arrachés au Soudan. Ils travaillent pour le compte des Arabes et ne reçoivent en échange que le cinquième de la récolte. Une raison majeure s'oppose à l'installation de l'Arabe à demeure : outre qu'il a le nomadisme dans le sang, si l'on peut dire, c'est qu'il lui serait impossible de résister longtemps au climat humide et brûlant des oasis. Donc, on le voit, association nécessaire, mais qui n'est pas égale dans les profits, association dans laquelle il y a un maître et dont les origines remontent sans doute à l'époque où les Berbères ont créé les oasis, c'est-à-dire vraisemblablement au début du Moyen Age.

Ces migrations saisonnières deux fois l'an, du sud au nord à la fin de l'hiver, du nord au sud à la fin de l'été, c'est-à-dire des Hauts plateaux jusqu'aux oasis situés au nord du plateau du Tademaït, ce flux et ce reflux humain est le trait de géographie humaine le plus attachant de la vie du désert. La vague des nomades s'arrête, au sud comme au nord, au pied du mur berbère toujours hostile. Au sud elle atteint les pâturages du Tademaït, évite les oasis du Tidikelt : In Salah, Taourirt, qui restent sous le contrôle des Touaregs, Berbères de l'Ahaggar. Au nord, les cara-

vanes se heurtent aux premiers contreforts de la Kabylie, refuge inexpugnable des Berbères sédentaires depuis plus de deux mille ans. Les nomades des Hauts plateaux constantiniens et de la partie occidentale des Hauts plateaux algériens s'écoulent par la brèche d'El Kantara. A partir de la mi-septembre, on les rencontre sur la grande route de Constantine à Biskra, la cadence du pas des dromadaires réglant la marche ; écoulement régulier qui commence aux premières heures du jour et s'achève vers dix heures afin d'éviter la chaleur excessive. Alors les tentes se dressent à une centaine de mètres de la route tandis que les «cha -



Rencontre d'une caravane entre El Kantara et Biskra
Au dernier plan: les festons découpés par l'érosion
des pluies d'orage
dans le versant méridional des monts Oulad Naïl

meaux », les moutons, les ânes errent à l'aventure en quête de touffes d'herbes. Et le lendemain, à l'aurore, le mouvement recommence, les dromadaires sont bâtés, accroupis. Les êtres faibles : jeunes femmes et enfants s'installent sous les étoffes tendues sur des arceaux, sortes de baldaquins, et en quelques mouvements de bascule les chameaux ou mieux les dromadaires se dressent sur leurs longues pattes maigres. Et la marche reprend régulière et lente pour franchir l'étape d'une journée, soit vingt à trente kilomètres. C'est-à-dire qu'avant d'atteindre les oasis les plus lointaines, près d'un mois s'écoulera. On comprend que ces voyages de plusieurs centaines de kilomètres par an, faits à pied par les hommes, les femmes âgées et les adolescents, sous un climat froid la nuit,

très chaud le jour, dans des conditions de frugalité imposées par les faibles provisions transportables, trempent les muscles et les caractères de ces perpétuels voyageurs. Les défaillants, les malades qui paraissent perdus sont abandonnés à la grâce d'Allah et au désert, et la caravane continue impitoyablement vers son but. Aussi, quelle vision, à la fois de force aveugle et de soumission résignée, lorsqu'on croise sur la route ces groupes d'hommes aux jambes maigres et infatigables, ces visages bronzés aux traits anguleux, qui se rangent docilement et vous regardent à peine mais bien en face.

Les caravanes se succèdent et défilent fièrement au pied des hautes



Caravane en marche vers Biskra
Au dernier plan: la brèche d'El Kantara

murailles des gorges d'El Kantara. Nous les y avons rencontrées au milieu de la matinée. C'est une féerie de couleurs : le blanc des burnous, le brun des visages ovales, les taches beiges des dromadaires, les couleurs vives et bariolées des étoffes tendues en éventail sur les animaux de bât, les rouges des pentes ensoleillées de la montagne, les violets des versants ombrés, c'est de toutes parts une ruée vers l'œil de taches multicolores et éclatantes auprès desquelles celles de nos paysages les plus lumineux ne sont que des grisailles. Il faut s'être frappé la rétine de ces tonalités bruyantes pour comprendre l'amour qu'un Dinet ou un Paul-Elie Dubois ont voué à ces paysages africains.

C'est la sécheresse du climat qui, en interdisant les cultures en quantité suffisante, maintient la nécessité du nomadisme pour la plupart des



Arabes, sur les hauts plateaux qu'il faut fuir quand vient l'hiver et jusqu'aux oasis qu'ils ont créées, où ils trouvent un complément de ressources. On aurait tort de croire que le dromadaire est depuis toujours l'hôte du Sahara : il n'y est guère apparu qu'au IV^e siècle. L'homme qui peuplait le Sahara pendant la préhistoire, un Sahara qui était loin d'être aussi desséché que le nôtre, élevait une sorte de bœuf zébu dont ces premiers habitants nous ont gravé la silhouette sur les rochers. Plus tard, l'Afrique punique connaîtra un éléphant de petite taille qui servira aux travaux des champs, aux transports et dans les guerres. Le dromadaire est originaire d'Asie, de là il est passé en Egypte, puis au IV^e siècle en Tripolitaine. On le trouve au VI^e siècle dans l'Afrique byzacène reconquise par Justinien sur les Vandales. Le dromadaire est l'instrument qui a permis aux tribus berbères installées sur les terres les plus pauvres de se procurer de nouvelles ressources par l'élevage transhumant. Dans les déplacements, il a, grâce à ses qualités d'endurance et de sobriété, joué le rôle de véhicule. Le nomadisme des Hauts plateaux a peu à peu empiété sur le désert où les Berbères Zénètes fondèrent les oasis de Biskra à Touggourt vers le V^e siècle.

TIMGAD

Les nomades qui errent aujourd'hui avec leurs troupeaux autour des ruines de *Timgad* étaient des spectacles inconnus des habitants de l'ancienne Thamugadi, ancêtre de Timgad. Cette ville avait été fondée en l'an 100 sur l'ordre de l'empereur Trajan. Comme sa voisine Lambèze, elle commandait la zone de circulation facile que sont les hauts plateaux entre l'atlas tellien et l'Aurès. De Carthage, une voie naturelle y conduisait en remontant la vallée de la Bagradas, aujourd'hui l'Oued Medjerda, prolongée par son affluent l'oued Mellègue. Les origines militaires de la ville sont révélées par les formes géométriques du plan de Trajan, qui aujourd'hui encore, parmi les ruines, apparaît très net.

La Timgad de Trajan était circonscrite dans un quadrilatère de 350 mètres de côté environ découpé en damiers par des rues se coupant à angle droit. A l'intersection des deux artères médianes, les principales, s'élevait le Forum, place publique. Nous retrouvons les mêmes caractères militaires dans la ville de *Batna*, fondée en 1844 dans la même région, pendant la conquête française pour garder cette grande zone de passage et surveiller l'Aurès. Timgad, détruite au VI^e siècle par les Berbères de l'Aurès, reconquise, reconstruite et agrandie par Byzance, fut définiti-

vement anéantie par les invasions arabes dès la fin du *vii^e* siècle. Les dépôts apportés par les eaux et les vents lui firent peu à peu un linceul de terre et l'oubli tomba sur cette ville où s'agitaient aux *ii^e* et *iii^e* siècles de notre ère plusieurs dizaines de mille d'êtres humains. Son exhumation a été commencée vers 1881 par notre service des monuments historiques; elle se poursuit aujourd'hui encore, à l'ouest de l'enceinte de Trajan, côté où la ville a débordé le plus largement, surtout pendant la domination byzantine. Lorsqu'on parvient au dernier tournant de la route qui, de Batna par Lambèze, conduit à Timgad, brusquement sur l'écran de



Dans les ruines de Timgad: l'Arc de Triomphe de Trajan
 Dans le lointain: deux colonnes du Capitole
 Au dernier plan: la montagne de l'Aurès

l'Aurès, cette Ville-fantôme s'étale au regard comme une immense nécropole. Quelques monuments font saillie : au centre les colonnes du Forum, à l'ouest la masse de l'arc de triomphe de Trajan, au sud les colonnes du Capitole.

Si l'on pénètre dans l'enceinte par la porte du Nord, la ville s'élève lentement jusqu'au théâtre et aux thermes du sud. A voir cette accumulation de tronçons de monuments publics et privés on croit assister à la résurrection d'une cité morte depuis bientôt treize siècles. En effet, par l'imagination, placez sur ces colonnes souvent intactes, sur ces pans de murs encore élevés, des architraves, des frontons, des toits ou des terrasses et la ville est reconstituée. Pour être ce qu'elle fut aux *ii^e* et *iii^e* siècles, il ne lui manquera plus que l'agitation de la foule humaine avec ses passions.

DJEMILA - LA KABYLIE

Djemila, l'antique Cuicul, commence, dit-on, à disputer à Timgad le renom de « Pompeï africaine ». Elle aussi fut fondée par Trajan à peu près à la même époque que Timgad. Mais sa destination fut rapidement différente : elle devint une importante station estivale où les riches venaient demander à une altitude de 900 mètres un air plus sec et plus pur. Djemila est à 150 kilomètres environ au nord-ouest de l'Aurès, dans les montagnes de la petite Kabylie, au pied de la chaîne des Babor, dans un site plus montueux que celui de Timgad. La chaîne des Babor porte quelques sommets voisins de 2.000 mètres, mais elle est dominée au delà de la coupure de l'oued Soummam par un compartiment plus élevé de l'allas tellien : les montagnes de la grande Kabylie. La chaîne la plus méridionale de celles-ci ou Djurdjura porte le sommet culminant de l'Atlas tellien : Lalla Khedidja (2.308 mètres), à peine inférieur au sommet de l'Aurès (2.328 mètres) le plus élevé de toute l'Algérie. La chaîne du Djurdjura a vraiment grande allure avec son manteau sombre de forêts de cèdres dont l'homme a enfin respecté les lambeaux. La chaîne des Bibans qui lui fait face au sud est beaucoup moins élevée et ses sommets ne dépassent guère 1.800 mètres. La voie ferrée qui court de Constantine à Alger longe la bordure sud des montagnes de Kabylie jusqu'à une cinquantaine de kilomètres à l'ouest de Sétif, puis elle coupe la chaîne des Bibans pour se glisser ensuite entre ceux-ci et le Djurdjura. C'est un paysage qui n'a pas la vigueur et la majesté de nos Alpes de Savoie et du Dauphiné, mais ces montagnes font quand même une grande impression. Leurs formes molles et parfois aigues, leur allure de barrière rappellent assez bien nos Pyrénées vues de Lourdes. Malgré l'abondance des précipitations, plus d'un mètre sur les sommets, la neige ne persiste que quelques mois. Donc, pas de glaciers, l'ardent soleil algérien ne le permet pas. Les pluies abondantes et violentes en hiver et au printemps ont creusé profondément les marnes du lias. Le modelé du relief dénonce partout sur les versants l'intensité de l'érosion torrentielle des eaux courantes, érosion accrue par l'abaissement du niveau de base méditerranéen au début de l'ère quaternaire.

La voie ferrée s'avance vers Alger à travers des croupes chaotiques, longeant des gorges, franchissant des oueds, perçant des contreforts. Ici une tranche de civilisation européenne sous l'aspect du rail audacieux et là de part et d'autre, en garde sur les hauteurs, les villages berbères entassés, aux toits plats, taches blanches surgissant des buissons, des galeries d'arbres, des couronnes d'aloès et de figuiers de Barbarie ; villages-forteresse immuables depuis des siècles dans leur site et dans leur aspect.

ALGER

Puis brusquement la voie ferrée entre dans la *plaine d'Alger ou Mitidja*, uniforme et presque sans pente. Elle est parsémée de grandes fermes blanches ou de villages de colons français largement aérés et d'allure cossue. A perte de vue, des vignobles où la vendange est déjà faite, à perte de vue les chaumes des champs de blé dont la moisson s'entasse dans les meules, auprès des batteuses à vapeur en action.

Quarante kilomètres avant Alger, à la hauteur de Corso, la nappe bleue



Alger - Vue générale de la ville et du port prise de Mustapha supérieur

de la Méditerranée surgit à un tournant. Il vient aussitôt à l'esprit que cette plaine côtière de la Mitidja est un ancien golfe comblé par les alluvions tertiaires et quaternaires des torrents tombés du Tell. Longtemps marécageuse et infestée de malaria, elle a été transformée par la ténacité des colons français. C'est aujourd'hui une terre féconde qui paie au centuple les sacrifices et le labeur de trois générations. Douze kilomètres avant d'atteindre Alger, à partir de Maison Carrée, gros centre agricole et commercial de 17.000 habitants dont la moitié sont des Européens, le train glisse entre la mer et les habitations. C'est la grande banlieue d'Alger où se mêlent usines, entrepôts, villas, casernes. On pourrait se croire dans la banlieue parisienne, le soleil, la mer et les burnous en moins. Voici Alger ! Qu'on observe la ville, du port, ou de

Mustapha supérieur ; qu'on circule dans la rue Bab-El-Oued, mi européenne, mi arabe, percée par les Français à travers le quartier indigène, ou bien qu'on se promène dans le quartier neuf d'Isly ou sur les boulevards Carnot et de la République qui dominent la rade, Alger se présente majestueuse comme une capitale. Et en vérité Alger est la capitale de notre Afrique du Nord en attendant qu'elle s'élève au rang de capitale de l'Afrique française. L'ampleur et l'art de certains palais qui abritent les services publics : palais d'été du Gouverneur général, préfecture, Hôtel des postes, palais des Assemblées algériennes, palais



En quittant Alger
A l'horizon : l'obélisque de Fort l'Empereur

de l'Université ; le nombre et la richesse des musées, le pittoresque et la fraîcheur des jardins et des parcs ; le renom des centres intellectuels : facultés, lycées, écoles diverses, l'activité du port, font qu'Alger, centre urbain de 300.000 habitants dont 200.000 Européens, banlieue comprise, surpasse sinon en population du moins en majesté et en intérêt toutes nos grandes villes françaises, Paris excepté. Le ciel, la mer, la montagne lui font un cadre hors de pair. Alger est une grande ville française, grande à tous égards, sur le sol et sous le ciel de l'Afrique. 30.000 habitants en 1830, 300.000 en 1930 ; un port, qui en 1934 possèdera des bassins et des quais couvrant 250 hectares au lieu de 2 hectares en 1830. Ces chiffres témoignent du génie colonisateur des Français.

Il nous est agréable de rendre hommage ici à deux brillants universitaires qui ont tenu une grande place dans le développement matériel, intellectuel et moral de ce pays : Le *Recteur Jeanmaire* (1881-1911), apôtre du rapprochement des races sous l'égide de la culture française ; *Charles de Galland*, proviseur du Lycée, maire d'Alger, mort en 1923, qui fut un administrateur émérite.

Lorsque le « Gouverneur Général Chanzy » de la Compagnie générale transatlantique s'éloigne du port, Alger, avant de nous quitter, s'offre dans une apparition inoubliable. La ville étagée sur les pentes de la montagne est un immense éventail de taches blanches posé sur les collines vertes, entre l'azur du ciel et le bleu foncé de la mer. A droite un blanc plus compact et plus vif, c'est la Kasbah et la ville indigène. A l'horizon se profile l'obélisque du Fort l'Empereur lourd de matière et de souvenirs : il rappelle à la fois l'échec du siège entrepris par Charles Quint en 1545, la destruction partielle du fort par les défenseurs turcs le 4 juillet 1830, son occupation presque immédiate par les Français suivie de la capitulation du Dey Hussein, et tout le sang français versé pour la conquête de l'Afrique.

Le navire augmente sa vitesse, à l'arrière le sillage est plus tumultueux. Au loin la côte du vieux continent noir si longtemps impénétrable semble se replier comme si l'Afrique voulait garder encore ses derniers secrets.

De ce contact avec la terre africaine, on emporte une conviction réconfortante de jeunesse et la certitude d'un développement illimité des forces de l'Afrique française dans tous les domaines. Il est en effet nécessaire que les préoccupations intellectuelles et morales imprègnent de leur sève spirituelle le jeu des forces économiques sinon la colonisation digne de ce nom ne remplirait pas sa mission primordiale qui est d'élever le niveau humain du peuple conquis ; elle ne serait plus que l'exploitation brutale et mercantile des ressources naturelles et humaines du pays soumis. En Algérie, il n'y a pas qu'une occupation et une exploitation du sol par les vainqueurs, il y a aussi une œuvre civilisatrice bienfaisante qui s'accomplit chaque jour sous notre initiative. Nous sommes pleinement rassurés sur l'avenir, lorsque nous entendons le président de la Chambre de Commerce d'Alger, M. Louis Morard, qui est en même temps rapporteur général du budget aux Délégations financières prononcer ces paroles : « Surtout nous voulons élever à nous la « masse indigène afin qu'elle éprouve le désir sincère, impérieux, de se fondre dans la famille française ». Et M. Morard, très perspicace, précise : « Les Assemblées algériennes ont envisagé comme le meilleur « moyen de susciter l'évolution des indigènes, la rénovation de l'habitat

« indigène : substituer au gourbi, le plus immonde des taudis, des habitations modestes mais répondant aux besoins d'hygiène, y faire vivre à un stade supérieur de la civilisation, des populations qui végètent aujourd'hui dans des conditions matérielles et morales lamentables et par là les pousser dans la voie du progrès ». (1)

(1) *Le Monde Colonial Illustré*. Paris, rue Keppeler, n° de novembre 1930.





FAUT-IL CONSTRUIRE LE TRANSSAHARIEN ?

L'Algérie doit connaître des destinées plus belles encore que celles d'aujourd'hui. Par sa situation, elle est la porte de l'Afrique vers l'Europe occidentale, partie la plus peuplée, la plus civilisée, la plus riche de notre vieux continent. Jusqu'ici l'Algérie a été mise en valeur pour elle-même, elle doit l'être aussi et de plus en plus pour l'Afrique française, pour l'Afrique tout entière. Pour cette tâche, il faut rapprocher le reste de l'Afrique de notre Algérie, il faut, pour que l'action française soit continue et efficace dans tous les sens, réduire les distances, multiplier les occasions de contact et d'échanges, apporter partout une vie meilleure. C'est-à-dire qu'il faut construire de nouvelles voies de communication, surtout des voies ferrées, qu'il faut pousser le rail algérien jusqu'au Niger, jusqu'au golfe de Guinée, jusqu'au bassin du Congo. Car seul le rail peut être l'instrument d'une circulation permanente, régulière, robuste, qui vivifiera les parties essentielles de notre empire africain.

N'est-ce pas déjà lui, surtout, qui a permis à notre Algérie son magnifique essor. Le Second Empire construisit les lignes : Alger-Blida, Alger-Oran, Philippeville-Constantine. Or, on note après 1870 un brusque accroissement du commerce algérien : de 1870 à 1880, les importations passent de 40 millions à 270 millions ; les exportations de 260 à 460 millions. Nul doute que la circulation ferroviaire ait joué le rôle principal dans ces progrès à côté de l'immigration des Alsaciens-Lorrains et de la plus-value des denrées suivant la crise de l'année terrible. Il y eut ensuite en Algérie comme dans la métropole, le programme De Freycinet en 1879. Il aboutit à l'ouverture de la ligne Alger-Constantine en 1886. Le reste du réseau ferré algérien a été construit entre 1907 et 1930 avec une période d'arrêt inévitable pendant la grande guerre.

Ce réseau comprend aujourd'hui une grande artère orientée à peu près est-ouest, section centrale de la grande voie de rocade Tunis-Casablanca, à travers tout le Maghreb. Elle unit les chefs-lieux des trois départements algériens : Constantine, Alger, Oran. Des lignes perpendiculaires à celle-ci partent des principaux ports et se dirigent vers le

désert qu'elles atteignent parfois : Oran-Kenadza, Alger-Djelfa avec prolongement prévu jusqu'à Laghouat, Philippeville ou Bône à Constantine Biskra et Touggourt. Ce réseau encore incomplet, semble aujourd'hui avoir été édifié d'après un plan préconçu et logique. Dans la réalité, il reflète encore les hésitations, le manque d'audace et l'esprit à courte vue trop fréquent surtout aux débuts de notre installation en Algérie. De là des imperfections très gênantes aujourd'hui :

a) L'écartement des voies n'est pas partout le même. Sur un total de 4.800 kilomètres de voies ferrées, on en compte : 2.050 à voie normale de 1 m. 44 ; 1.980 kilomètres à voie de 1 m. 055 ; 747 kilomètres à voie de 1 mètre (exemple Biskra-Touggourt).

b) La longueur des voies ferrées reste insuffisante. La voie de rocade devra être doublée par une deuxième ligne en bordure des Hauts plateaux et du Tell. Il en existe déjà des tronçons dans les départements d'Oran et de Constantine : Sidi Bel Abbès-Trumelet d'une part, El Guerra-Tebessa d'autre part.

c) Au point de vue du confort, le matériel des deux compagnies qui se partagent l'exploitation ferroviaire de l'Algérie : Chemins de fer algériens de l'Etat (3.500 kilomètres), P.-L.-M. (1.250 kilomètres) n'est pas sensiblement inférieur à celui qui circule en France. La préparation des fêtes du Centenaire de la Conquête, ici comme dans tous les domaines, a stimulé les initiatives et hâté les progrès. On a mis en service sur les principales lignes, des trains avec wagon-restaurant et wagon-lit. Toutefois il nous souvient avoir voyagé de Philippeville à Constantine dans un train composé de petites voitures sans couloir dans lesquelles une lampe à huile donnait une lumière en tous points semblable à celle d'une mauvaise veilleuse. On a bien voulu nous affirmer que c'était là une exception. En ce cas, remercions la Compagnie des C.F.A.E. de nous avoir réservé cette note d'archaïsme. On franchit les 464 kilomètres qui séparent Alger de Constantine en une douzaine d'heures, soit à la moyenne horaire de près de 40 kilomètres, ce qui est honorable en pays accidenté. Les trains sont le plus souvent bondés de voyageurs européens et indigènes. Ceux-ci utilisent dans une grande mesure les moyens modernes de transport mis à leur disposition : chemins de fer, auto-cars. Cet heureux voisinage des deux races au cours des voyages en chemin de fer, si monotones en d'autres lieux, nous procure de magnifiques visions. A la station de Mac-Mahon, où nous arrivons en même temps que la nuit, une douzaine d'indigènes abandonnent le train pendant l'arrêt, s'agenouillent sur le quai le visage tourné vers la Mecque, si lointaine à 4.000 kilomètres dans la direction de l'Est, mais si proche de leur cœur. A grands renforts de gestes, la face et les mains

tantôt touchant le sol, tantôt levés vers les étoiles, ils adressent à Allah et à son prophète leur tribut d'hommages et de prières. Les siècles passent avec leurs bouleversements, leurs nouveautés, leurs dominations, la foi demeure. Cette subite agitation de burnous blancs dans la nuit, au ras du sol, sous la pâle caresse des lumières du train est inoubliable.

Ainsi nous avons remarqué que de nombreux indigènes voyageaient en 2^e classe et même en 1^{re} classe côte à côte avec les Européens et non pas uniquement en 3^e classe comme nous l'avions souvent entendu dire. Il y a là une preuve certaine de l'aisance qui règne aujourd'hui chez beaucoup d'entre eux et qui est confirmée par cette autre : les fréquents rachats de terre de colonisation faits par les indigènes aux colons, même aux plus hauts prix.

L'aisance générale, l'instruction, les bienfaits de l'hygiène s'étendront dans la mesure où la pénétration des zones encore isolées aujourd'hui sera réalisée. Sans doute, la longueur des routes l'emporte déjà sur celle des voies ferrées et le nombre des services automobiles réguliers augmente chaque jour. Malgré tout, le camion ne saurait remplacer le train pour les transports à longue distance des denrées alimentaires et des matières pondéreuses surtout en régions accidentées. Le camion ne saurait assurer la même régularité de services et la même sécurité que le convoi sur voie ferrée. C'est donc avec raison que l'on construit ou projette d'autres voies ferrées. Leur tracé répond à une double préoccupation : soit préparer l'achèvement d'une seconde ligne en bordure sud de l'Atlas tellien : ainsi les lignes projetées Sidi Bel Abbès à Saïda, Trumelet à Boghari, Batna à Kenchela, Tebessa à Kalaa-Djerba ; soit construire des voies aboutissant à des ports : Lalla Maghnia à Nemours, Sétif à Bougie, Constantine à Djidjelli. Celles de la première catégorie achèveront de drainer les ressources du Tell et des Hauts plateaux ; celles de la seconde créeront de nouveaux débouchés. Il n'est pas sans intérêt de faire le rapprochement suivant : c'est dans le département d'Oran que le réseau ferré est le plus dense et c'est encore le port d'Oran qui occupe la première place dans le commerce algérien.

Malgré tous les services qu'il rend, le réseau ferré algérien ne remplira pleinement sa mission, que lorsqu'il sera raccordé aux voies des bassins du Niger et du Congo. Ceci pose la question du Transsaharien. Elle fait l'objet de discussions passionnées surtout depuis l'après-guerre. Et il faudra bien un jour, le plus tôt sera le mieux, passer de la phase déjà longue des discussions à celle plus profitable de l'exécution. Ses adversaires ont fait appel à des monceaux de statistiques et d'arguments très savants, trop savants peut-être. Il nous semble pourtant que la néces-

sité s'impose d'établir une liaison solide entre toutes les parties de notre empire africain.

Il est curieux de noter que des personnalités éminentes persistent à croire que la route et l'automobile suffiront à tous les besoins de transport. Ceci nous fait penser à Thiers qui, vers 1825, niait, dit-on, l'utilité et même la possibilité de la circulation sur voie ferrée. Nous le répétons : l'automobile, si perfectionnée soit-elle, ne remplacera jamais le convoi de wagons pour les transports sur de longues distances, des marchandises lourdes et des denrées périssables, surtout dans les régions du globe de traversée difficile comme le Sahara. Pour qui a observé la médiocre capacité de transport et somme toute la délicatesse de mécanisme d'un camion, cela est évident. Voici néanmoins des précisions décisives empruntées à la déposition faite le 30 juin 1930 par le colonel Mornet, devant le Comité national d'études sociales et politiques : « Admettons que « ces camions circulent jour et nuit. Il faudra pour un camion trois conducteurs, soit un homme pour 1 tonne 7 transportés. Les trains transsahariens seront des trains lourds. On a prévu des trains de 4.000 tonnes, dont les deux tiers, c'est-à-dire 2.700 tonnes de poids utile. Pour chaque train il faudra un mécanicien, un aide, un chef de train et un conducteur de queue, au total quatre agents. Si le Transsaharien circule jour et nuit, il faudra trois équipes, soit douze hommes, donc un homme pour 225 tonnes transportées. Pour transporter par camion le même poids, il faudra un personnel environ 130 fois plus nombreux. Le chargement d'un seul train transsaharien nécessiterait 540 camions et 1620 conducteurs. Encore, ai-je supposé, dans mon raisonnement, que la vitesse commerciale des camions était égale à la vitesse commerciale du train, alors qu'il n'en sera certainement pas ainsi. » (1) Concluons : dans tous les pays et a fortiori dans le Sahara, l'avion, l'automobile ne peuvent être pour le transport des marchandises, que des auxiliaires de la voie ferrée.

Pour ce qui est du transport des voyageurs sur de longues distances, l'avion pourra concurrencer le train sans le supprimer. Quant à l'automobile elle devra se résigner à son rôle de transport des voyageurs pour les petites et les moyennes distances. Il suffit de lire le code de l'automobile sur les pistes sahariennes pour douter de la possibilité d'une exploitation régulière et à grand rendement d'un service automobile transsaharien. On y trouve une telle liste de précautions à prendre qu'on est en droit de conclure que la traversée du Sahara en automobile est une succession de tours de force rendus possible grâce à une minu-

(1) *Le Transafricain*. Revue mensuelle. Alger, rue Burdeau, n° 13, août 1930, p. 6.

tieuse préparation. Nous n'en citerons que quelques articles qui donneront à réfléchir: « Article 13 in fine : « Les postes du sud ne pouvant « mettre à la disposition des voyageurs ni armes ni munitions, les intéressés auront à se procurer, avant de quitter le Tell l'armement reconnu « nécessaire pour leur sécurité. » Article 14 : « Les conducteurs d'automobiles devront être des praticiens éprouvés, d'une grande vigueur « physique et morale, ayant l'expérience des pistes du sud. Autant que « possible l'un d'eux sera choisi parmi les conducteurs ayant déjà effectué le voyage. » On pourra nous rétorquer : ces instructions sont faites pour le tourisme sur les pistes sahariennes actuelles ; il n'en serait plus de même sur une grande route fortement construite et protégée comme le serait nécessairement celle qui joindrait le Niger à l'Algérie. Peut-être, mais il est certain que la mise en état permanent de viabilité d'une telle autoroute soumise à un trafic qui pourrait devenir un jour intense, imposerait un entretien continu, dispendieux. Il serait même difficile à assurer, faute de pouvoir y faire circuler sur toute sa longueur, sans à-coups, les équipes de travailleurs et les matériaux nécessaires aux travaux.

A la longue, les frais d'entretien d'une telle route, de plus de deux mille kilomètres, d'Oran à Bourem par exemple, seraient plus élevés que ceux de la construction d'une voie ferrée normale. D'autre part, serait-il possible de recruter en nombre suffisant un personnel sélectionné de conducteurs mécaniciens ? Ajoutons que l'automobile, surtout dans ces régions de climat pénible, ne pourra jamais procurer aux voyageurs, aussi facilement et économiquement que le train, le confort indispensable aux longs voyages. Il ne nous paraît pas possible d'admettre qu'on puisse exploiter un pays aussi lointain que le Soudan, séparé de l'Algérie par le Sahara, au moyen seulement des transports automobiles.

D'autres adversaires du Transsaharien déclarent : le Soudan est pauvre et peu peuplé, la route maritime suffit à son exploitation, la voie ferrée coûtera très cher et n'aura presque rien à transporter. Ces arguments nous paraissent faire trop bon marché d'une loi de géographie économique qui a reçu pourtant de fréquentes démonstrations et qu'on pourrait formuler ainsi : là où les conditions de sol et de climat sont favorables et permettent l'activité humaine, la voie ferrée transforme peu à peu la steppe en zone de cultures ; le désert lui-même, pourvu qu'il recèle des richesses minières, accueille les groupements humains. C'est-à-dire que le rail fait apparaître la richesse là où elle n'était que latente. Comme on le voit, dans la vie économique, l'organe crée parfois la fonction. Sans le transcanadien, les plaines du Canada

central seraient encore désertes et ne porteraient pas d'immenses moissons de blé. Toutes les grandes voies ferrées construites par l'homme dans les pays neufs: transaméricains, transandin, transsibérien, transcaucasien, ont créé ou multiplié les richesses. Pour porter un jugement sur l'utilité du Transsaharien, il ne faut pas se borner à vivre dans le présent. Le trafic qui pourra être médiocre au début, ira s'accroissant, parce que la voie ferrée donnera aux produits du Soudan une valeur marchande qu'ils ne peuvent avoir aujourd'hui faute de débouchés rapides vers la zone très peuplée de l'Europe ; les cultures et l'élevage étendront ensuite leurs domaines. Et puis n'est-il pas permis d'espérer, au surplus, que l'immense Sahara doit bien recéler dans son sous-sol quelques richesses minières aujourd'hui inconnues, qui sans voie ferrée ne peuvent être ni recherchées, ni exploitées.

Empruntons au Colonel Abadie (1) ancien commandant supérieur du Territoire du Niger, une évaluation qui nous paraît très raisonnable, étant donné que la zone des cultures au Soudan peut, par une politique hydraulique semblable à celle que les Anglais ont réalisée en Egypte et qu'ils ont amorcée au Soudan anglo-égyptien, s'étendre sur plus de 600.000 kilomètres carrés. Les calculs du colonel Abadie datent de 1927: ils prévoient que vers 1950 au plus tard, la région du Niger sera capable d'exporter :

Arachides : 2 millions de tonnes.	Viandes et peaux : 220.000 tonnes.
Mil : 2 millions de tonnes.	Alcool : 500.000 tonnes.
Riz : 100.000 tonnes.	Produits forestiers : 300.000 tonnes.
Coton : 280.000 tonnes.	

Voilà la zone d'action immédiate du Transsaharien, mais le Niger une fois atteint, d'autres richesses incalculables s'offriront à lui pourvu qu'il dirige vers les bassins du Tchad et du Congo d'une part, vers l'Afrique occidentale française d'autre part, les ramifications nécessaires.

Les besoins des transports de voyageurs, nous l'avons dit, ne sauraient être satisfaits par les services automobiles. Ce sont non seulement les Français de nos colonies africaines, mais aussi les fonctionnaires, colons, agents des sociétés et compagnies diverses, hommes d'affaires des possessions belges et anglaises qui se confieront à lui. On estime qu'en 1930, dans l'ensemble des possessions européennes, il y a 50.000 Blancs, obligés de rentrer dans leur patrie tous les deux ans pour y rétablir leur santé ou pour leurs affaires. On en prévoit 75.000 dans dix ans. Il faut bien reconnaître que la plupart d'entre eux préféreront la route terrestre à la

(1) *Le Transafricain*, op. cit., juillet 1930, p. 3.

route maritime parce qu'elle sera plus rapide, plus agréable et plus sûre et sans doute plus économique.

De Paris au Niger, région centrale, il faut actuellement par le bateau quinze jours de voyage, il en faudra quatre par le Transsaharien. Les Anglais gagneront dix jours pour atteindre la Nigeria et les Belges à peu près autant pour se rendre au Congo. On a calculé que dès l'ouverture de la voie ferrée, le trafic des voyageurs exigerait trois trains par semaine, et cinq pendant les mois d'hiver propices au tourisme et qu'avant vingt ans un train quotidien serait nécessaire pour les seuls voyageurs.

Admettons que ces prévisions soient trop optimistes. Il n'en reste pas moins vrai qu'il n'y a pas à craindre comme certains, que le Transsaharien ne circule sans chargement. Son avenir nous paraît assuré.

Une dernière question se pose : Quel est le tracé le meilleur ? Nous nous permettons de dire que pour une entreprise d'une pareille envergure et d'une utilité certaine, le mieux pourrait être l'ennemi du bien et que la voie idéale pourrait être celle qui sera réalisée au plus tôt et qui donnera les meilleures conditions de sécurité et de rendement. Il faut donc édifier rapidement une voie ferrée de largeur normale et la construire solidement pour des trains lourds, pour des trains rapides ; éviter les erreurs commises par les Russes dans la construction trop légère du Transsibérien. Où faut-il aboutir ? Il faut atteindre le Niger dans la partie nord de sa boucle, c'est-à-dire entre Tombouctou et Gao, afin de rester à portée du Soudan occidental comme du Soudan oriental. D'autre part, nous pensons que la ligne devrait se couder vers l'est, dans sa section médiane, pour passer à proximité de la bordure occidentale de l'Ahaggar ou Hoggar. Et ceci pour plusieurs raisons : d'une part, l'Ahaggar n'est pas dépourvu de ressources, d'autre part ce puissant massif, haut parfois de 3.000 mètres, doit jouer le rôle de bouclier protecteur de toute la partie centrale de la ligne ; il serait imprudent de le laisser isolé au milieu du désert. Le passage au voisinage de l'Ahaggar et au voisinage de l'Adrar ou Montagne des Iforraâ, celle-ci entre l'Ahaggar et la boucle du Niger, présente en outre l'avantage de multiplier les points d'eau et de réduire au minimum la traversée du Tanezrouft, désert absolu. En établissant le tracé, il faut encore penser aux possibilités de culture et d'élevage dans 200.000 kilomètres carrés autour du Tchad, penser aussi à notre Afrique équatoriale qui languit faute de voies ferrées. Il faut éviter de mettre ces deux régions à la merci d'une ligne Tchad-Tripoli qui ne servirait pas nos intérêts.

Pour toutes ces raisons, nous croyons que le tracé cher aux Oranais : Oran, Colomb-Béchar ou Kenadza, Reggan, Tombouctou est trop occi-

dental et qu'il ne tient pas un compte suffisant de tous les intérêts précités. Voici un plan qui nous paraît, sinon parfait, mais du moins devoir éviter quelques graves critiques. Nous voyons les deux extrémités du Transsaharien proprement dit au nord à Laghouat, au sud à Bourem sur le Niger.

Une ligne orientale greffée sur ce tronc principal au voisinage de l'Ahaggar, pourrait être détachée plus tard vers Agadès et le Tchad. En résumé, un tracé possible serait le suivant : *Laghouat* (avec bifurcation à la fois sur Oran et sur Alger et dans la suite sur Bône), *Ghardaïa*, *Ei Goléa*, *Fort Miribel*, *In Salah*, ouest de l'Ahaggar, *Tessalit*, *Bourem*. Nous voyons au sud encore une triple ramification : Bourem-Tombouctou, Bourem-Niamey, Bourem-Dori et Golfe de Guinée. La fourche du nord donnerait satisfaction aux intérêts très légitimes des trois départements algériens. Il va de soi que pour l'établissement de ces trois lignes qui rayonneraient de Laghouat vers la Méditerranée, il faudrait emprunter dans la plus large mesure possible les tronçons déjà construits. Ainsi, de Laghouat, pour atteindre Oran, il suffirait d'unir par le rail Djelfa à Tiaret ; pour atteindre Alger, de réaliser la construction prévue : Laghouat-Djelfa ; pour atteindre Constantine et ses ports, d'unir Djelfa à Bou Saada et à Mac Mahon ou à Batna. Donc, avec 200 kilomètres de rail pour la section occidentale, avec une centaine pour la section centrale, avec 250 environ pour la section orientale, on obtiendrait à la fois des résultats très importants : les intérêts très légitimes des trois grandes villes algériennes seraient satisfaits et ils doivent l'être, des oppositions jusqu'ici irréductibles cesseraient et l'on pourrait rapidement se mettre à l'œuvre dans la concorde générale ; en même temps, la zone des Hauts plateaux, dont la densité ferroviaire actuelle est presque nulle verrait sa situation économique nettement améliorée.

Nous avons indiqué précédemment les raisons qui nous paraissent condamner le tracé unique Oran, Oudjda, Bou Arfa, Kenadza, Reggan, Tombouctou, tracé proposé par la Société d'études du Transsaharien, commission officielle créée en 1928. Il serait, dit-on, long de 1912 kilomètres, coûterait trois milliards, exigerait huit ans de travail. La Société d'études avait tout d'abord prévu un tracé plus central : Alger, Laghouat, Fort-Miribel, Reggan, Tombouctou ; elle l'a écarté pour plusieurs raisons dont les principales nous paraissent être les suivantes : il serait long de 2.500 kilomètres et coûterait 4 milliards. Il importe peu, à notre avis, que le tracé choisi ait quelques centaines de kilomètres de plus ou de moins, si l'allongement est compensé par le passage auprès d'oasis plus importantes et plus nombreuses, auprès de régions plus favorisées par la nature que le vrai désert : nous continuons à penser à l'Ahaggar

et à l'Adrar qui donneront à la voie ferrée plus de ressources et de sécurité. Il importe peu que le prix soit plus élevé de quelques centaines de millions : ces majorations ne pèseront guère sur l'entreprise dans quelques décades, lorsque le Transsaharien déjà élevé au rang de Transafricain, aura mis dans le marché mondial des milliards de nouvelles richesses. Il n'est pas admissible que la France persiste à rester inerte en face de ce problème, comme accablée par ces sommes de dépenses ; qu'elle ne puisse souscrire les capitaux nécessaires à une œuvre du plus haut intérêt national, alors qu'elle les prodigue si facilement lorsqu'il s'agit de faire vivre des entreprises étrangères, aussi lointaines et plus aléatoires.

Nous nous rallions aux paroles de M. Jacques Meniaud qui résume la question : « les raisons économiques à elles seules justifient la construction du Transsaharien, il faut ajouter les raisons politiques, sociales, « morales, militaires » (1). Deux mots seulement sur ces dernières : On a dit : « dans une guerre européenne, le rôle militaire du Transsaharien serait nul parce que le sort des armes serait fixé avant que les « troupes soudanaises aient le temps d'atteindre la France ». On oublie que la France africaine elle aussi devrait être défendue. Osera-t-on nier les services qu'un Transsaharien rendrait dans ces circonstances graves ! Dans la période de dépression économique qui commence, le Transsaharien pendant sa construction même, sera pour la France un palliatif précieux. Souhaitons que l'on ne perde plus de temps et que la proposition de loi de M. Edouard de Warren, député de Meurthe-et-Moselle, soit enfin discutée et votée (2).

L'Algérie, l'Afrique du Nord et en bloc l'Afrique française tout entière, nous apparaissent comme de vastes écoles d'énergie. Elles resteront pendant des siècles des terres qui appellent et réclament des hommes audacieux, des initiatives hardies : celle du Transsaharien est l'une d'elles. On l'a souvent répété : il ne faut pas qu'un grand peuple s'ennuie. L'Afrique française nous offre de nombreux sujets d'études, suscite de puissantes raisons d'agir. A ce titre, elle contribuera, plus encore que dans le passé, à maintenir très haut le potentiel moral et les forces vives de la Nation.

Vesoul, 1^{er} décembre 1930.

MARCEL LANOIR.

(1) *Le Monde Colonial Illustré*, octobre 1930, p. 236.

(2) *Revue Scientifique*. Paris, boul. Saint-Germain, 13 septembre 1930, p. 521.

NOTE DE L'AUTEUR

Au moment de mettre sous presse, nous lisons dans le *Figaro* du 8 décembre 1930, puis dans *Le Monde Colonial illustré* de janvier 1931, page 28, les lignes suivantes qui corroborent notre thèse sur plusieurs points :

« Le Comité du Transsaharien s'est réuni sous la présidence de M. Ed. de Warren, député. MM. François Poncet et Morinaud, sous-secrétaires d'Etat, assistaient à la réunion. Le Comité a adopté la motion suivante :

« Le Transsaharien, œuvre nationale et coloniale française, en assurant la jonction de nos diverses possessions africaines, réalisera la première étape d'une œuvre plus vaste d'intérêt général, d'esprit humain et destinée à associer au progrès de la civilisation les populations noires du Continent africain, œuvre à laquelle Anglais et Belges de la Nigéria et du Congo sont eux-mêmes particulièrement intéressés.

« La France, pour conserver le bénéfice matériel et moral de cette œuvre devra entreprendre sans retard l'exécution du Transsaharien en réalisant en première urgence le tracé Alger, Oran, Bou Arfa, Niger.

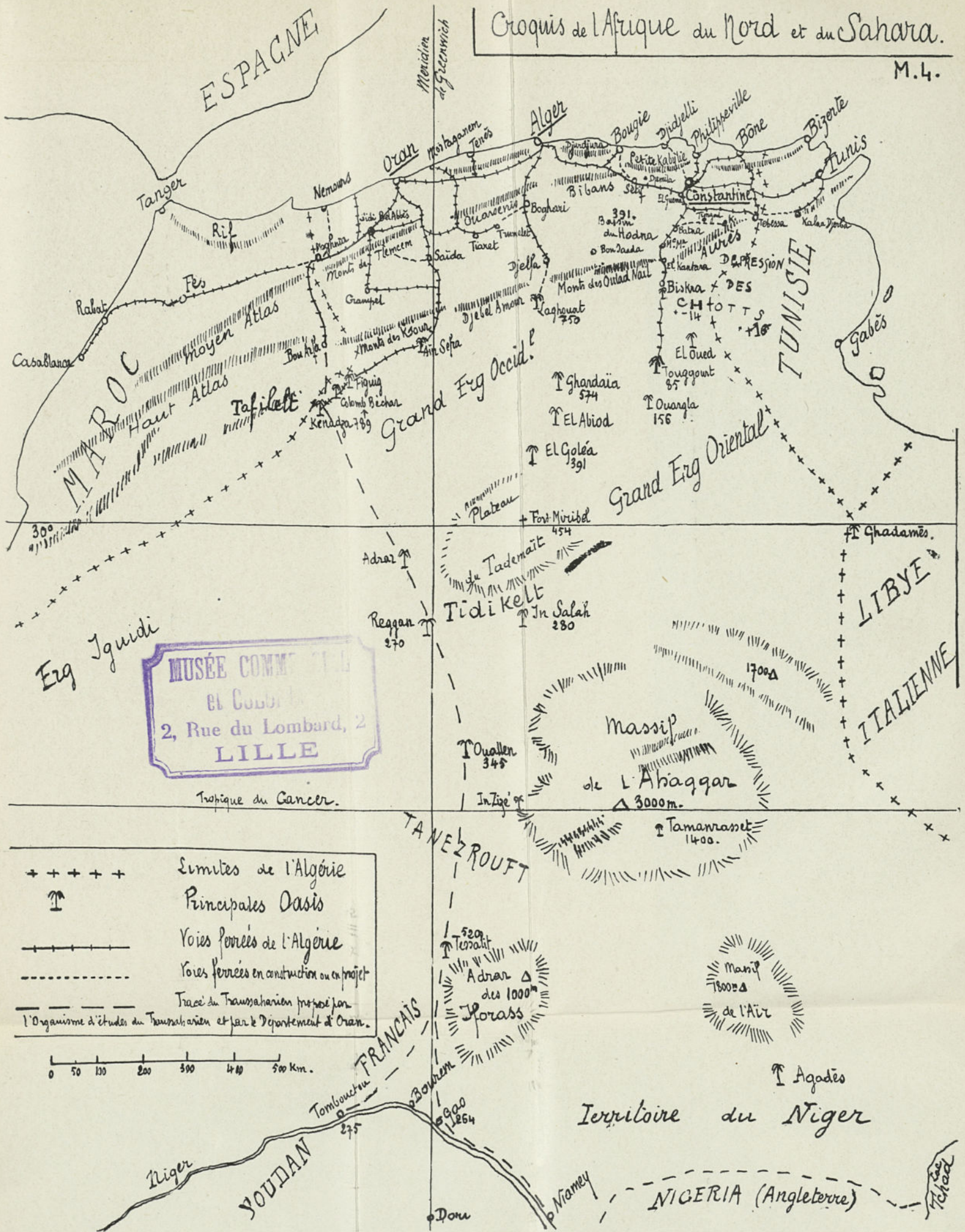
« En deuxième étape, la bretelle Adrar-Biskra, en passant par les oasis. Enfin, il y a lieu d'ajouter à ce projet fondamental la liaison ferrée entre le terminus de la voie Alger-Laghouat et la voie ferrée du Transsaharien. »

M. L.



Croquis de l'Afrique du Nord et du Sahara.

M.4.



MUSÉE COMMUNAL
El Comte
2, Rue du Lombard, 2
LILLE

- +++++ Limites de l'Algérie
- ↑ Principales Oasis
- +—+—+—+—+—+ Voies ferrées de l'Algérie
- --- Voies ferrées en construction ou en projet
- - - - - Tracé du Transsaharien proposé par l'organisme d'études du Transsaharien et par le Département d'Oran.

