

CHEMINS DE FER & TOURISME



L'Afrique du Nord Illustrée

N° 668

17 Février 1934

Prix : 10 Francs

SOMMAIRE

I - L'histoire des Chemins de fer en Afrique du Nord

1°) - En Algérie

2°) - En Tunisie

3°) - Au Maroc

II - Les Chemins de fer et le tourisme en Afrique du Nord

1°) - En Algérie

2°) - En Tunisie

3°) - Au Maroc

III - Conclusion - Des rives marocaines de l'Océan Atlantique aux grèves tunisiennes par la voie ferrée

I. Les Chemins de fer en Afrique du Nord

Leur Histoire

1° En Algérie

Toutes les lignes de chemin de fer de l'Algérie appartiennent à la Colonie qui en a construit elle-même une partie, et a pris possession, du reste, par les rachats successifs des concessions accordées à diverses compagnies.

Aux termes d'une Convention passée le 1^{er} juillet 1921 entre le Gouverneur général de l'Algérie, l'Administration des Chemins de Fer Algériens de l'Etat et la Compagnie des Chemins de Fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, convention approuvée par une loi du 11 décembre 1922, les lignes du réseau algérien ont été réparties entre l'Administration des Chemins de Fer Algériens de l'Etat et la Compagnie P.-L.-M.

La première exploite, pour le compte de l'Algérie, toutes les lignes existant à l'Est d'Alger jusqu'à la frontière tunisienne, celle d'Alger à Castiglione et Coléa et les lignes à voie étroite du département d'Oran (Tlemcen à Beni-Saf exceptée) ; à la Compagnie P.-L.-M. ont été affermées la ligne d'Alger à Oudjda et ses affluents de Blida à Djelfa, d'El-Affroun à Cherchell, d'Orléansville à Ténès, de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Oran, de la Sénia à Aïn-Témouchent, de Tabia à Ras-el-Ma-Crampel et de Tlemcen à Beni-Saf.

§ A. — LES CHEMINS DE FER ALGÉRIENS DE L'ÉTAT.

La constitution d'un réseau d'Etat algérien date du rachat, opéré suivant une loi du 12 décembre 1900, des concessions de la Compagnie Franco-Algérienne.

Le 20 décembre 1873, le général Chanzy, Gouverneur général « civil » (sic) de l'Algérie, avait passé, avec la Compagnie Franco-Algérienne, une convention aux termes de laquelle il concédait à cette dernière, sans subvention ni garantie d'intérêt, le chemin de fer d'Arzew à Saïda et aux Hauts Plateaux par la Macta et Perrégaux, avec faculté de prolonger ledit chemin de fer, à partir de Saïda, sur les Hauts Plateaux.

La même convention concédait à la Compagnie Franco-Algérienne le privilège exclusif de l'exploitation de l'alfa sur une surface



Avers et revers de la Médaille de bronze gravée par Rovy pour commémorer le décret de 1857, décidant la création des Chemins de fer en Algérie.

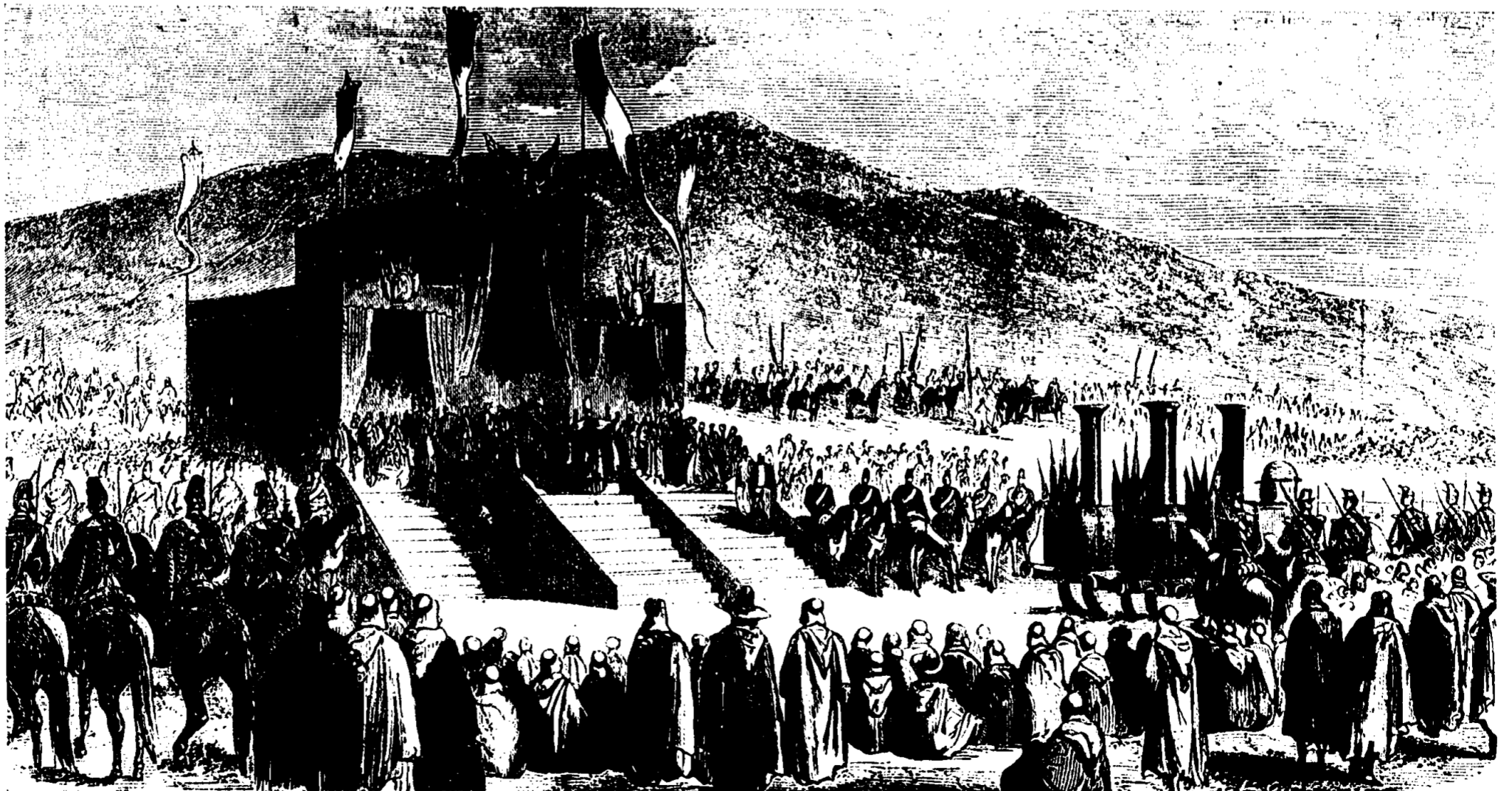
de trois cent mille hectares de terrains à alfa, la Compagnie étant tenue de payer un droit fixe, par tonne d'alfa sec exploité, de quinze centimes jusqu'à cent mille tonnes et vingt-cinq centimes pour chaque tonne excédant.

Sur ces bases, la ligne fut construite et exploitée jusqu'à Saïda. Une loi du 8 août 1881 ouvrit au Ministre de la Guerre un crédit extraordinaire de six millions pour faire construire, comme ligne stratégique, un chemin de fer reliant à Mécheria la ligne d'Arzew à Saïda. Les événements politiques dont le département d'Oran venait d'être le théâtre avaient provoqué cette décision.

Furent ensuite concédées à la Compagnie Franco-Algérienne les lignes d'Aïn-Thizy à Mascara, de Mostaganem à Tiaret, de Mécheria à Aïn-Sefra.

Cette Compagnie, dont les affaires industrielles et agricoles avaient été frappées par l'adversité, ne pouvait plus réaliser les extensions nécessaires; ses concessions furent rachetées en 1900.

L'Algérie prenait possession d'un réseau colonial dont le statut fut définitivement établi par le décret du 17 septembre 1912, insti-



Croquis de Auguste Mathieu exécuté à l'occasion de la bénédiction de la ligne Alger-Blida.



Reproduction d'un feuillet et de la couverture d'un indicateur des Chemins de fer algériens datant de 1874.

tuant l'organisation administrative et financière des Chemins de Fer Algériens de l'Etat.

Entre temps, indépendamment de l'incorporation à ce réseau des lignes d'Oran à Arzew et de Mostaganem à La Macta, et des prolongements successifs de la grande ligne oranais de pénétration jusqu'à Colomb-Béchar, avait été réalisé, le 12 mai 1908, le rachat des concessions de la Compagnie de l'Est-Algérien, comprenant essentiellement la ligne de Maison-Carrée à Constantine et ses affluents sur Tizi-Ouzou, Bougie, Khenchela et Biskra.

Le 1^{er} avril 1915, l'Algérie ayant racheté les concessions de la Compagnie de Bône-Guelma et prolongements, l'Administration des Chemins de Fer Algériens de l'Etat prenait en charge l'exploitation des lignes de Bône à Kroubs, de Duvivier à la frontière tunisienne, de Souk-Ahras à Tébessa et de Saint-Paul à Randon.

Pour favoriser le développement des oasis du Sud constantinois, faciliter le tourisme et les échanges commerciaux, la Direction des Territoires du Sud avait fait construire les lignes de Biskra à Touggourt et d'Oumache à Tolga, ouvertes respectivement à l'exploitation le 1^{er} juin 1914 et le 1^{er} octobre 1916. Elles furent remises aux Chemins de Fer Algériens de l'Etat le 1^{er} mai 1922.

En conformité des stipulations de la Convention du 1^{er} juillet 1921, la ligne de Philippeville à Constantine leur fut également rattachée.

Enfin, une loi du 3 mars 1928 incorporait dans le réseau d'intérêt général toutes les lignes secondaires subsistant en Algérie, et l'Administration des Chemins de Fer Algériens de l'Etat recevait la gestion des lignes concédées à la Société des Chemins de Fer sur Route d'Algérie (Coléa à Rovigo et embranchements, Dellys à Boghni), à la Compagnie des Minerais de fer magnétique de Mokta-el-Hadid (Bône à Saint-Charles) et à la Compagnie du Tramway de Bône à La Calle (Bône à La Calle).

Entre temps, le Service colonial de la construction des lignes nouvelles avait poursuivi l'exécution du programme élaboré par les Assemblées Algériennes et avait livré à l'exploitation diverses lignes de raccordement du réseau oranais, celles de Bouïra à Aumale, de

Constantine à Oued-Athménia, d'Oulmène à Tébessa; en outre, la Compagnie des Phosphates de Constantine ayant cédé à la Colonie sa ligne minière de Tébessa au Kouïf, celle-ci fut prolongée jusqu'à Rhilane (gare frontière) pour établir ainsi une nouvelle liaison avec le Réseau tunisien qui prolongea, de son côté, jusqu'à la jonction, la ligne de Tunis à Kalaa-Djerda.

Par ailleurs, pour permettre l'évacuation des céréales du vaste plateau du Sersou, une ligne à voie de 0 m. 60 fut construite sur 55 kilomètres de Trumelet, terminus de la ligne de 1 m. 05 qui aboutit au port de Mostaganem, jusqu'à Hardy, centre de la région agricole.

En outre, pour permettre l'exploitation du gisement houiller de Kenadza, la ligne de pénétration du Sud oranais a été prolongée de Colomb-Béchar jusqu'à cette oasis.

Au total, les lignes composant le réseau des Chemins de Fer Algériens de l'Etat s'étendent sur 3.637 kilomètres.

La ligne minière de Bône à Oued-Kéberit a été électrifiée; sa capacité de transport est évaluée à 5 millions de tonnes par an, ce qui correspond au trafic escompté des gisements de minerais de fer de l'Ouenza et du Bou-Kadra et des phosphates de chaux du Kouïf et du Djebel-Onk.

La voie est doublée entre Constantine et Kroubs; la même amélioration va être entreprise entre Maison-Carrée et Ménerville, et sera poursuivie dans les sections opportunes de la ligne de Ménerville à Kroubs.

§ B. — LE RÉSEAU P.-L.-M. ALGÉRIEN.

Le 11 juillet 1860, l'empereur Napoléon III approuvait une Convention du 7 du même mois par laquelle le comte de Chasseloup-Laubat, Ministre-Secrétaire d'Etat de l'Algérie et des Colonies, avait concédé à un groupe de six industriels ou financiers, nommément désignés, les chemins de fer :

- de la mer à Constantine;
- d'Alger à Blida;



Avers et revers de la Médaille d'argent gravée par le maître G. Roty, commémorant l'ouverture de la ligne Alger-Constantine. (Collection de M. Fayolle).

— de Saint-Denis-du-Sig à Oran, avec prolongement jusqu'au port.

Les concessionnaires constituèrent la Compagnie des Chemins de Fer Algériens qui, par traité du 31 mars 1863, céda ses droits à la Compagnie des Chemins de Fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée qui intervenait pour la première fois dans l'histoire de l'Algérie. Ce traité fut confirmé par une Convention du 1^{er} mai suivant. Le Ministre de la Guerre (Maréchal Randon) concédait, en outre, à la Compagnie P.-L.-M. le chemin de fer de Blida à Saint-Denis-du-Sig. Ainsi était déterminée la construction de la ligne actuelle d'Alger à Oran.

L'ensemble des lignes concédées fut racheté par l'Algérie, à partir du 1^{er} janvier 1922, à la Compagnie P.-L.-M. à qui furent affermées la ligne, déjà exploitée par elle, d'Alger à Oran et celles ayant constitué le Réseau de la Compagnie de l'Ouest-Algérien et rachetées à cette Compagnie depuis le 1^{er} janvier 1921. Ces lignes sont ainsi définies par la Convention du 1^{er} juillet 1921, véritable

charte organique des Chemins de Fer d'Algérie :

- Sainte-Barbe-du-Tlélat à Sidi-bel-Abbès et Ras-el-Ma;
- Tabia à Tlemcen;
- La Sénia à Aïn-Témouchent;
- Tlemcen à la frontière du Maroc;
- Blida à Berrouaghia.

En outre, la ligne de Berrouaghia à Djelfa, construite par l'Algérie et antérieurement exploitée pour le compte de cette dernière par la Compagnie de l'Ouest-Algérien, était comprise dans l'affermage, ainsi que les lignes, construites depuis, de Beni-Saf à Tlemcen et de Ténès à Orléansville.

Enfin, lors de l'incorporation dans le réseau d'intérêt général des lignes secondaires (loi du 3 mars 1928), la Compagnie P.-L.-M. reçut la ligne d'El-Affroun à Cherchell.

Le Réseau affermé en Algérie à la Compagnie P.-L.-M. s'étend sur 1.236 kilomètres.

En vue d'améliorer les conditions de circulation des trains et



Inauguration de la ligne Biskra-Tougourt en juin 1914. Un arrêt à Chegga.

d'accroître leur vitesse, d'importants travaux de renforcement et de doublement des voies ont été entrepris sur la ligne d'Alger à Oran. Les voies doublées sont en service d'Alger à El-Affroun, d'Oued-Fodda à Oued-Riou, de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Oran. Le même travail est projeté entre Affreville et Oued-Fodda.

L'emploi de locomotives puissantes, soit à vapeur, soit à moteur Diesel actuellement à l'essai, permettra de réaliser, sur les lignes ainsi équipées, des vitesses importantes et de parcourir en six heures les 422 kilomètres qui séparent Alger d'Oran.

Au terme de cet exposé sommaire, il convient de remarquer la continuité dans l'exécution d'un programme de voies ferrées algériennes élaboré par l'Administration à la suite d'une enquête approfondie depuis près de 80 ans. Le décret approuvé le 8 avril 1857 disposait :

« Il sera créé en Algérie un réseau de chemins de fer embrasant les trois provinces.

« Ce réseau se composera :

« 1° D'une ligne parallèle à la mer, suivant, à l'Est, le parcours entre Alger et Constantine, et passant par ou près Aumale et Sétif; à l'Ouest, le parcours entre Alger et Oran, et passant par ou près Blida, Amourah, Orléansville, Saint-Denis-du-Sig et Sainte-Barbe-du-Tlélat;

« 2° De lignes partant des principaux ports et aboutissant à la ligne parallèle à la mer, savoir : à l'Est, de Philippeville ou Stora à Constantine, de Bougie à Sétif, de Bône à Constantine, en passant par Guelma; à l'Ouest, de Ténès à Orléansville, d'Arzew et Mostaganem à Relizane, et d'Oran à Tlemcen, en passant par Sainte-Barbe et Sidi-bel-Abbès. »

Vingt-deux ans plus tard, une loi du 18 juillet 1879, relative



La nouvelle Diesel électrique.

au classement du réseau complémentaire des chemins de fer d'intérêt général en Algérie, reprenait très sensiblement le même programme. Du rapport fait par M. Journault, député, au nom de la Commission chargée d'examiner le projet présenté le 4 novembre 1878 par M. de Freycinet, Ministre des Travaux Publics, il est bon d'extraire les considérations suivantes sur la situation et l'avenir de l'Algérie. L'auteur de ce bel hymne de foi dans les destinées de la nouvelle France a droit à un souvenir reconnaissant, à une évocation illustrée de gratitude.

« Le temps est passé des dénigrement et des calomnies systématiques qui représentaient l'Algérie comme une plaie au flanc de la Métropole, et qui ne craignaient pas de se produire à la tribune même du Parlement.

« L'Algérie a gagné sa cause devant les Chambres, et si, pour beaucoup d'entre nous, elle est encore la terre mystérieuse, ceux-là mêmes se sentent attirés vers elle par une sympathie instinctive: ils ont comme le pressentiment de l'avenir auquel elle est réservée. Cette France nouvelle, séparée de la Mère-Patrie par trente-deux heures de mer, qui, bientôt sans doute, seront réduites à vingt-quatre, nous apparaît comme une révélation avec ses 1.200 kilomètres de côtes, avec ses 43.000.000 d'hectares, avec ses mines de plomb, de fer, de zinc, de cuivre, avec ses carrières de marbre et d'onyx, ses salines,



La « Garatt » des Chemins de fer Algériens.

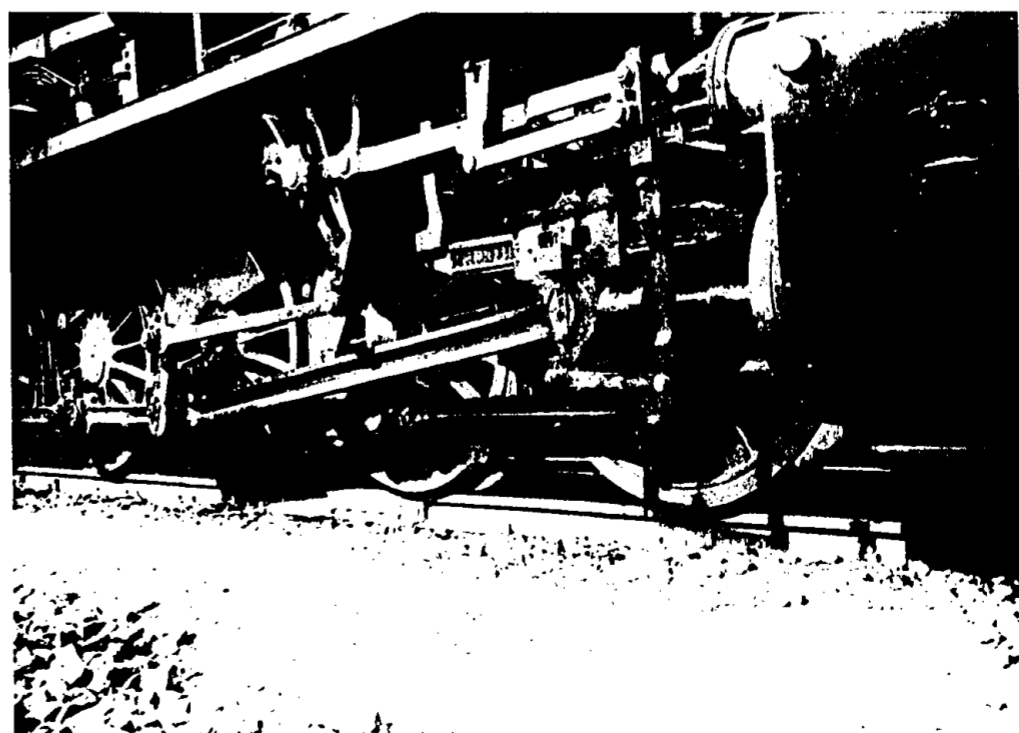
ses sources thermales, ses forêts de pin, de cèdres, de chênes verts, de chênes-lièges, ses mers d'alfa qui couvrent cinq millions d'hectares, avec ses dix millions de moutons, ses quatre millions de dattiers, etc.

« Voilà ce qu'est l'Algérie, voilà ce qu'elle étale devant nous, voilà ce qu'elle nous offre. Que lui manque-t-il donc pour que toutes ces richesses atteignent leur entière expansion ? *L'Algérie ne nous demande que deux choses: des moyens de transport et de bonnes lois régulièrement appliquées.* Dès aujourd'hui, en dépit des obstacles, la colonisation progresse sans cesse; elle atteint, elle occupe les riches plateaux de la Kabylie, elle déborde au delà de l'Aurès et de l'Atlas.

« Quand le réseau des voies ferrées algériennes cessera d'être un projet pour devenir une réalité, quand un régime vraiment civil assurera, aux colons comme aux indigènes, ces bienfaits d'une administration régulière qui s'appellent la sécurité, le travail, la dignité, l'Algérie sera largement en mesure de nous payer sa dette, et la République pourra se dire avec fierté qu'elle aura fait une grande œuvre. »

Aujourd'hui, nous sommes heureusement bien loin des premiers débats qui eurent lieu au sujet de l'établissement des voies ferrées en Algérie. Cependant, dès les débuts de l'occupation, des âmes sensées s'étaient préoccupées de la question. En 1844 déjà, M. Redon préconisait l'établissement d'une ligne Alger-Blida. En 1857, le général de Chabaud-Latour écrivait au roi: « Sire, Votre Majesté a pensé que le moment est venu de doter l'Algérie de chemins de fer, afin de donner satisfaction aux intérêts agricoles déjà créés, et d'en hâter le développement progressif... »

Depuis ces époques « héroïques », un bien long chemin a été parcouru et, actuellement, un réseau conséquent de voies ferrées relie les points les plus opposés de la Colonie. La fusion des réseaux est chose faite et nous sommes en droit de tout espérer de ce commandement unique.



2° En Tunisie



Inauguration du Chemin de fer de Tunis à la Goulette en 1872.

Par conventions en dates des 13 septembre 1872 et 4 mars 1874, le département de Constantine accorda la concession du chemin de fer d'intérêt local de Bône à Guelma à la Société de Construction des Batignolles qui rétrocéda ses droits à la Compagnie du Chemin de fer de Bône à Guelma, constituée légalement, au capital social de 12.000.000 de francs, à la date du 2 avril 1875.

La ligne concédée avait une longueur de 88 kilomètres et son établissement fut exécuté forfaitairement par la Société de Construction des Batignolles.

Les négociations furent ouvertes immédiatement en vue de la construction de lignes nouvelles et, en 1877, la Société, qui prenait le nom de Compagnie des Chemins de fer de Bône-Guelma et Prolongements, s'engageait à continuer ses lignes de Guelma au Kroubs par Hammam-Meskoutine et de Duvivier à Sidi-el-Hemessi par Souk-Ahras ; simultanément, la Société des Chemins de fer de la Medjerdah céda à la Compagnie de Bône à Guelma la concession du Chemin de fer de Tunis à Dahlet-Jandoura, qui comportait l'autorisation de raccordement entre le réseau tunisien et le réseau algérien.

L'ouverture de la première section de Bône à Duvivier eut lieu le 1^{er} octobre 1876 et celle de la deuxième section, de Duvivier à Guelma, en avril 1877 ; successivement furent mises en service : la ligne de Guelma au Kroubs en juin 1879 et les divers tronçons de la ligne de Tunis-Ghardimaou dont le dernier atteignait Ghardimaou en mars 1880 ; la ligne de Duvivier à Souk-Ahras en juin 1881 ; la ligne de Tunis à Hammam-Lif en juin 1882 et, finalement, la liaison entre l'Algérie et la Tunisie fut réalisée en septembre 1884.

En Algérie, la ligne de Souk-Ahras à Tébessa était livrée à l'exploitation en mai 1888.

Au cœur de la Tunisie, la Compagnie Bône-Guelma commençait l'exécution des lignes nouvelles les plus impérieusement réclamées par l'extension de la colonisation dans la Régence en établissant, entre Sousse et Kairouan, une ligne Decauville qui fut ouverte en janvier 1889.

Furent mises ensuite en exploitation la ligne de Djedeïda à Bizerte en novembre 1894, et, en 1895, la première partie de la voie étroite qui devait relier Tunis et Sousse et qui comprenait, avec le tronçon d'Hammam-Lif à Nabeul, l'embranchement de Fondouk-Djedid à Menzel-bou-Zelfa ; la liaison complète entre Tunis et Sousse fut réalisée en novembre 1896.

La ligne de Zaghouan fut ouverte en juin 1897 et l'embranchement Depienne-Pont-du-Fahs en décembre suivant.

En avril 1898, la ligne de Sousse à Kairouan remplaça la voie Decauville primitive ; la ligne de Tunis-Ville à Tunis-Marine fut mise en service et les lignes Tunis-Goulette-Marsa et Tunis-Bardo rachetées à la Compagnie Italienne Rubattino.

Au cours de l'année 1899 furent achevées la construction de la ligne de Sousse à Moknine ainsi que celle du tramway du Mornag, prolongée, en 1903, jusqu'à La Laverie.

La ligne de Tunis à Kalaat-es-Senam, avec embranchement des Salines au Kef, ouverte par sections successives, fut livrée entièrement à l'exploitation en décembre 1905, et ses embranchements miniers d'Oued-Sarrath sur Kalaa-Djerda et de Fedj et Tameur à Djerissa et Slata respectivement en avril 1906 et en février 1909.

En septembre 1907, la ligne de Moknine était prolongée jusqu'à Madhia.

Le 1^{er} janvier 1908, la ligne Tunis-Goulette-Marsa fut rétrocédée à la Compagnie des Tramways de Tunis.

En 1909 furent ouverts : l'embranchement de Bir-Kassa sur La Goulette, ainsi que la ligne de Sousse à Henchir-Souatir qui rejoignait en ce dernier point le réseau minier du Sfax-Gafsa.

La liaison Tunis-Sfax, terminée en 1912, eut l'honneur d'être inaugurée par M. le Président Fallières lors de son voyage en Tunisie.

La ligne de Mateur à Nebeur, livrée à l'exploitation jusqu'à Béja en novembre 1912, fut poussée à son terminus en juin 1915.

En juillet 1913 fut mis en service le premier tronçon de la ligne Mateur-Tabarka dont l'achèvement définitif eut lieu en novembre 1922.

L'arsenal de Sidi-Abdallah fut relié à la ligne de Bizerte par l'embranchement de Tindja en octobre 1915.

La reprise des lignes algériennes par la Colonie était, depuis longtemps, l'objet de tractations qui devinrent définitives à la date du 1^{er} avril 1915.

En juin 1918, la ligne de Menzel-bou-Zelfa fut continuée jusqu'à Henchir-Lebna et prolongée par un embranchement minier destiné à permettre l'exploitation des gisements de lignite.

En 1922, la nouvelle gare de la petite vitesse, à Tunis, fut ouverte au public.

Le 22 juin 1922, une Convention passée avec l'Etat Tunisien consacrait le rachat des concessions accordées antérieurement à la Compagnie des Chemins de fer de Bône-Guelma et Prolongements et l'affermage de l'Exploitation du Réseau des Chemins de fer de l'Etat Tunisien à la dite Compagnie qui prenait le nom de Compagnie Fermière des Chemins de fer Tunisiens.

La durée de cet affermage, primitivement fixée à six années, fut prorogée finalement jusqu'au 31 décembre 1948 par un avenant en date du 24 avril 1929.

Une deuxième jonction avec les Chemins de fer Algériens de l'Etat vient d'être réalisée en 1930 par le prolongement de la ligne de Kalaa-Djerda jusqu'à Rhilane et sa mise en service est envisagée prochainement.

En résumé, le Réseau tunisien, actuellement exploité par la Compagnie Fermière, comprend une longueur totale de 1.583 kilomètres dont 508 kilomètres environ, situés au Nord de Tunis, sont équipés en voie normale de 1 m. 44 ; les 1.075 kilomètres qui desservent toute la partie Sud de la Régence ont été construits, par raison d'économie, en voie étroite de 1 mètre d'écartement.

Les premières lignes ont été construites en matériel 25 kgs sur la voie normale et 20 kgs sur la voie étroite avec traverses en bois.

A la suite de l'augmentation des vitesses, d'une part, du poids des essieux du matériel roulant, d'autre part, on dut envisager l'emploi d'un rail plus robuste pour la construction des lignes et on fut, en outre, amené à renforcer certaines lignes construites depuis longtemps et dont l'armement ne correspondait plus aux besoins du moment.

Dans cet ordre d'idées, nous pouvons citer le renforcement de la ligne d'Algérie en matériel 38 k. 200 avec une section en matériel 46 kgs standard; le renforcement de la ligne d'Hammam-Lif à Sfax en matériel 30 kgs et, tout récemment, le renforcement de la section Djebel-Djelloud - Pont-du-Fahs en matériel 36 kgs standard.

D'autres renforcements sont actuellement à l'étude.

Certaines lignes du Réseau sont armées en traverses métalliques qui donnent de très bons résultats : lignes de Mateur-Nefza et Mateur-Nebeur; ligne de Sousse à Henchir-Souatir, ainsi que certaines sections de la ligne de Kalaa-Djerda et de ses embranchements.

Depuis 1927, des essais de traverses en béton armé, système Vagneux, sont en cours sur une section de la ligne d'Algérie et sur une section de la ligne 6.

Le mode de traction uniformément utilisé pour les lignes de pénétration construites en Tunisie est la locomotive à vapeur. Ces lignes de pénétration dans un but d'économie sur le premier établissement ayant été construites en voie d'un mètre comportant des courbes de faible rayon qui descendent jusqu'à 150 à 200 mètres, on a été amené à employer des locomotives articulées type Mallet. Pour le transport des matières pondéreuses, ces machines peuvent remorquer près de 1.200 tonnes en palier. Pour les express de la ligne de Sfax, il est utilisé des locomotives voie étroite, à tenders, type « Pacific » à simple expansion à vapeur surchauffée avec réchauffeur d'eau d'alimentation.

La Compagnie Fermière des Chemins de Fer Tunisiens a fait l'acquisition, à titre d'essai, de deux locotracteurs Diesel électrique : l'un de 120 cv., l'autre de 250 cv. Ces appareils présentent de gros avantages dans un pays comme la Tunisie où l'eau est rare et de mauvaise qualité.

Il est à souhaiter, d'ailleurs, que ce mode de locomotion se vulgarise partout où l'eau est susceptible de manquer ou, de par sa nature, d'occasionner des ennuis qui ne peuvent être qu'une source de dépenses d'un ordre parfois assez élevé.

Dans un autre domaine, la traction par locotracteurs Diesel électriques évite aux voyageurs l'inconvénient de la traction à vapeur qui est la malpropreté du matériel souillé de poussières de charbon,

malpropreté dont souffrent assez souvent les voyageurs. Evidemment, contre cet inconvénient, il n'y a, malgré la meilleure volonté, aucun remède.

*
**

Le Réseau étant ancien, il y a forcément, parmi le matériel roulant utilisé, du matériel de vieux modèles relégué sur les lignes de banlieue et les lignes d'intérêt secondaire.

Mais le matériel à voyageurs moderne, en service tant sur la voie normale que sur la voie étroite, sur la ligne d'Algérie notamment, ainsi que sur Sfax et sur Henchir-Souatir pour la desserte de l'oasis de Tozeur, ne laisse rien à désirer et peut lutter de confort et d'aspect avec les voitures des Réseaux Métropolitains.

Sur la voie étroite, il y a en service des voitures-salons et des voitures-couchettes de 1^{re} et de 2^e classes tout à fait adaptées au tourisme moderne.

La Tunisie, pays agricole et minier, au développement industriel très réduit, tire uniquement sa richesse de produits vendus sous forme de matière première.

Il en résulte, pour les voies ferrées, des transports orientés en deux courants bien distincts : l'un, exportateur, a son origine aux points de production plus ou moins éloignés pour déverser sur les centres commerciaux de la côte les produits du sol : céréales, huiles, alfas, vins, etc., et les produits du sous-sol : phosphates, minerais de fer, plomb, cuivre, zinc, manganèse, etc.; l'autre, importateur, amène dans l'intérieur tous les produits nécessaires à la mise en œuvre des exploitations de toutes natures : machinerie, combustibles, carburants, matériaux de construction, etc., ainsi que les denrées de consommation nécessaires.

Le tonnage, dans ce dernier sens, étant très inférieur, le mouvement se trouve fortement alourdi par l'obligation de remonter à vide les rames de wagons spécialisés.

Les tonnages transportés sont constitués en moyenne par 35 % de minerais de fer, 25 % de phosphates, 28 % de marchandises diverses et 12 % de céréales.

Parmi les différentes questions d'actualité concernant les transports en Tunisie, celle de la concurrence automobile a dû retenir spécialement l'attention des dirigeants de la Compagnie Fermière au cours de ces dernières années.

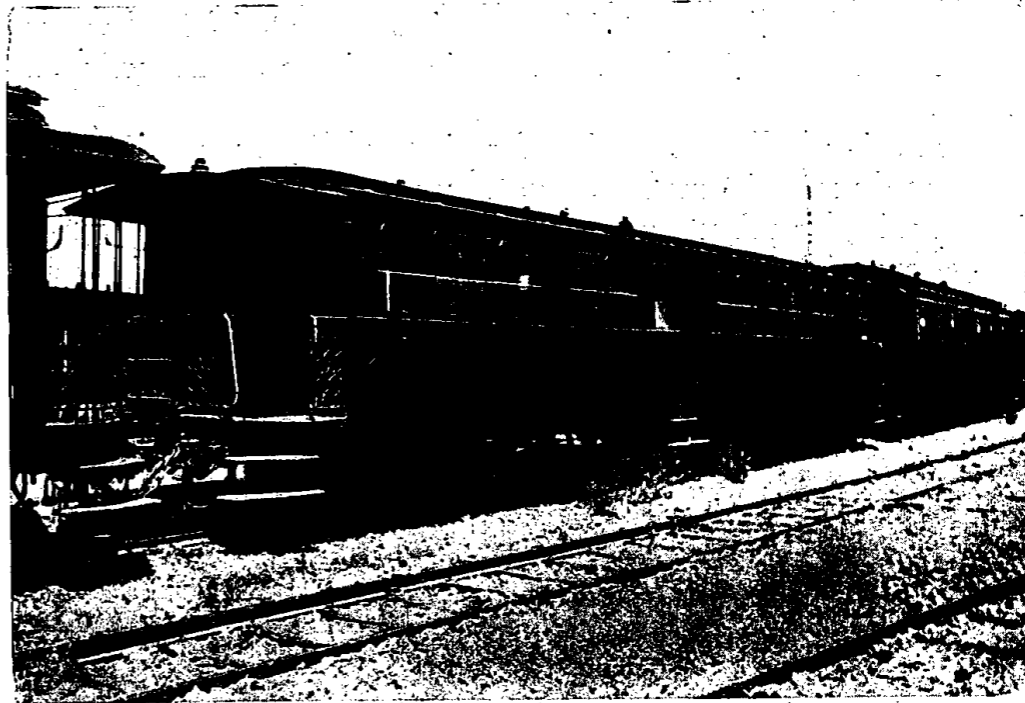
S'adressant à toutes les branches qui intéressaient le chemin de fer (matières pondéreuses exceptées) offrant dans les régions dépourvues de services de camionnage réguliers le gros avantage du transport de porte à porte, libre de ses tarifs et n'étant pas assujettie à l'impôt de 25 % qui grève tous les transports par fer en Tunisie, la concurrence automobile atteignit rapidement une intensité dangereuse.



La gare de Tunis en 1880 (cliché dû à l'obligeance de M. Proust).



Aménagement de l'un des premiers wagons de tourisme.



Voitures des Chemins de fer tunisiens.

Dans certaines régions, les voyageurs désertèrent presque complètement la voie ferrée, dans d'autres, ce furent les transports de vins, d'huiles, de céréales, dans d'autres encore, le trafic de détail; une réaction s'imposait d'autant plus qu'attirés par l'appât de bénéfices, aléatoires cependant dans bien des cas, les services de camions se multipliaient avec une rapidité inquiétante.

Des expériences sagement menées, l'étude réfléchie des solutions diverses envisagées dans la Métropole et de leur adaptation possible en Tunisie aboutirent à la création, en complet accord avec la Direction Générale des Travaux Publics, d'une Société filiale des Chemins de fer mais, néanmoins, entièrement autonome.

Les Conventions intervenues à ce sujet reconnaissent à la nouvelle Société « Tunisienne Automobile Transports » le droit d'exploiter les lignes de services publics par autobus dont était déjà concessionnaire la vieille société « Tunisienne Automobile », ainsi que la faculté d'exécuter tous transports automobiles ne faisant pas concurrence au chemin de fer; la Tunisienne Automobile Transports s'engageait, en outre, à organiser des services, soit de voyageurs, soit de marchandises, pour compléter ou prolonger l'action du Chemin de fer partout où le besoin s'en ferait sentir.

Ainsi furent créés, dans les principaux centres céréalistes, au fur et à mesure des disponibilités de la « Tunisienne Automobile Transports », des services de ramassage de céréales qui connurent un grand succès car, enlevant les marchandises à la ferme et les prenant en charge, ils libéraient les agriculteurs de toutes les formalités obligatoires de demande de wagons et d'expédition.

Enfin, une Convention prenant effet du 1^{er} janvier dernier met à l'entière disposition des Chemins de fer Tunisiens tous les moyens d'action de la « Tunisienne Automobile Transports » et réalise ainsi la coordination la plus complète des deux modes de transport.

Des études approfondies sont actuellement en cours dans le but

de réaliser le remplacement de certains trains déficitaires par des services d'autobus mieux adaptés et moins coûteux.

Il est, par ailleurs, vraisemblable que la prolongation du rail par des services automobiles annexes permettra, d'ici peu, la desserte pratique et rémunératrice de régions jusqu'ici peu favorisées au point de vue transport.

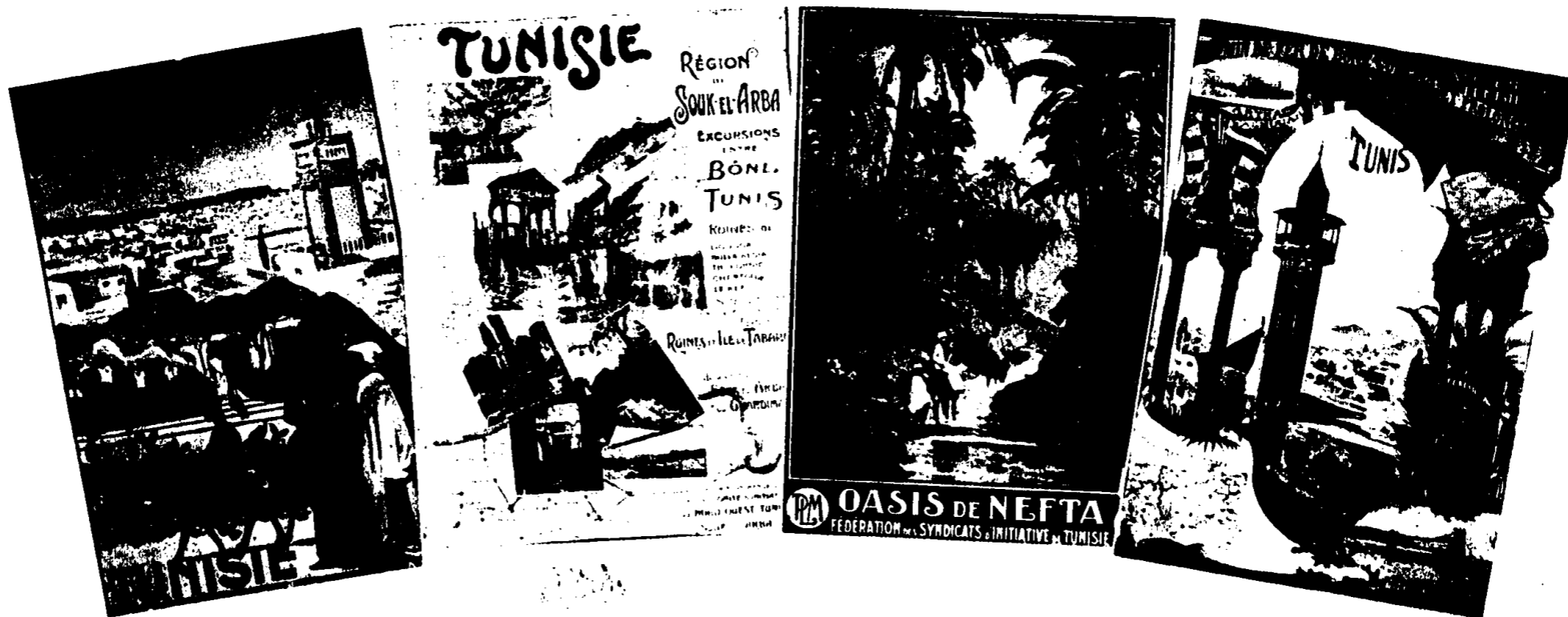
Le réseau tunisien, dont le développement a été fonction de la mise en valeur successive des nombreux gisements miniers, se trouve être, par surplus, un réseau touristique par excellence, car il dessert à peu près tous les points dont la visite s'impose en Tunisie. Aucun mode de locomotion ne peut être comparé au chemin de fer lorsqu'il s'agit de parcourir de très longues étapes dénuées d'intérêt, au cours desquelles le seul souci du voyageur ne peut être que de s'assurer le maximum de confort et le minimum de fatigue, et, plus que partout ailleurs, la véritable formule du voyage en Tunisie est l'utilisation du Chemin de fer pour se transporter d'un point à l'autre et celle de l'auto pour les visites locales.

La jonction du réseau de la Compagnie Fermière avec celle de la Compagnie Sfax-Gafsa à Henchir-Souatir et à Sfax a permis, en outre, l'établissement de circuits touristiques du plus haut intérêt, qui, effectués avec un matériel très moderne remarquablement adapté aux exigences des longs parcours, et offerts à des prix extrêmement modérés, ont rapidement connu la faveur du grand public.

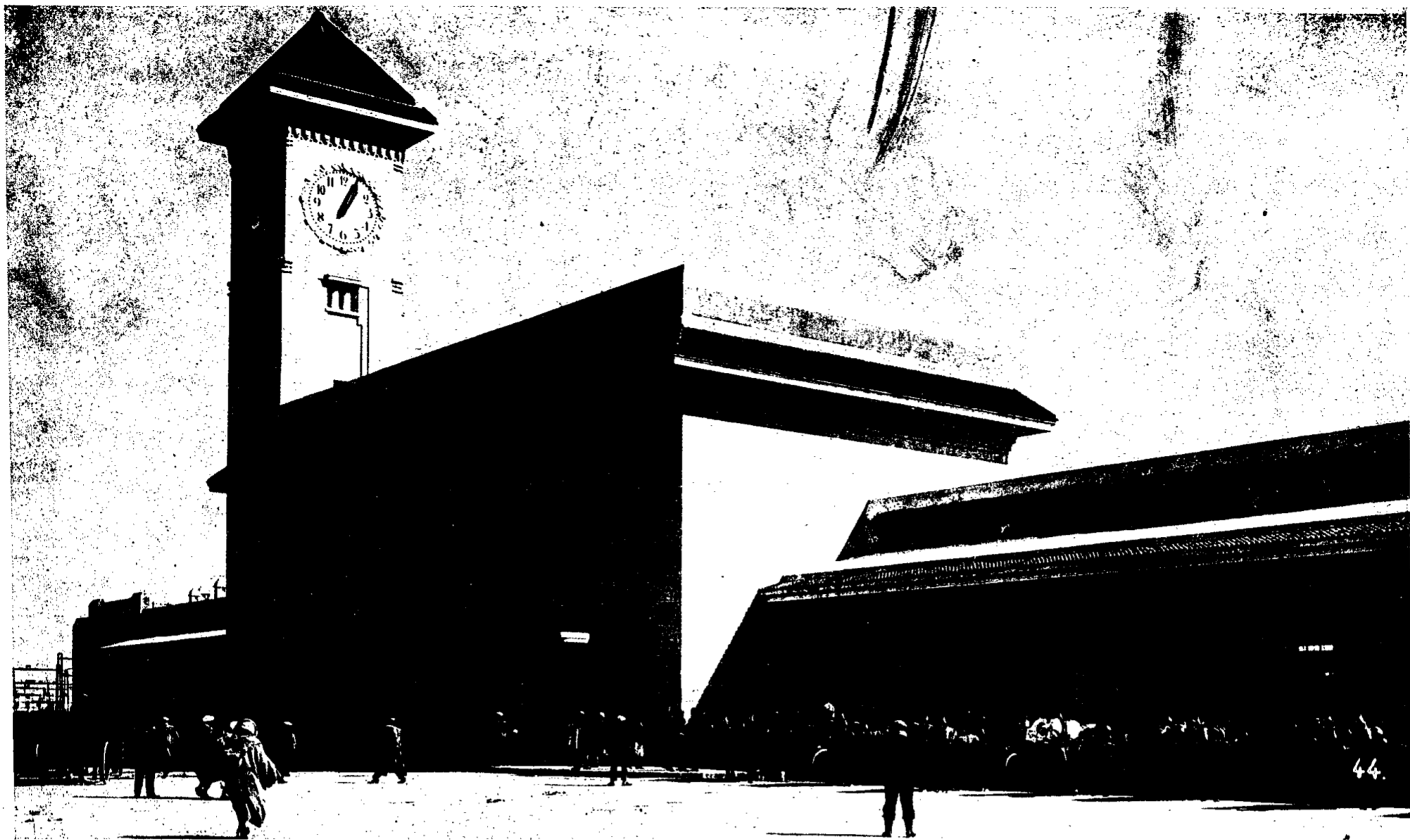
Ouvriers de la première heure et pouvant se classer, à ce titre, parmi les plus anciennes affaires de la Régence, les Chemins de fer Tunisiens n'en font pas moins preuve de la jeune énergie et de l'intelligente initiative dont l'apanage est quelquefois revendiqué par les derniers nés du monde des affaires.

Ils ont été et continueront à être au nombre des agents les plus actifs de la prospérité croissante de la Tunisie.

I. C.



Quelques-unes des premières affiches des Chemins de fer tunisiens montrant plusieurs sites touristiques.



La gare de Casablanca.

Photo Flandrin.

3° Au Maroc

HISTORIQUE

L'histoire des Chemins de Fer Marocains constitue un chapitre des plus importants de l'histoire du Maroc lui-même et de l'action colonisatrice de la France en Afrique du Nord.

A l'origine se place un grave problème diplomatique. Aux termes de l'acte d'Algésiras, signé le 7 avril 1906, les grands travaux à entreprendre au Maroc, et notamment les chemins de fer, devaient donner lieu à des adjudications internationales (articles 105 à 110 du Chapitre VI du Traité), et nulle puissance ne pouvait, de quelque manière que ce fût, obtenir une concession de chemins de fer dans l'Empire chérifien sans l'acquiescement des autres puissances ayant participé au traité.

A la suite de longs pourparlers, un accord intervint le 4 novembre 1911 entre la France et l'Allemagne; il stipulait qu'aucun chemin de fer ne pouvait être construit au Maroc tant que celui de Tanger à Fez ne serait pas mis en adjudication. Or, cette ligne devant emprunter successivement le territoire international de Tanger, la zone du Protectorat espagnol et enfin la zone du Protectorat français, de laborieuses négociations furent nécessaires pour aboutir à une entente qui fut réalisée seulement le 27 novembre 1912 entre la France et l'Espagne.

Il est bien évident que la clause relative au chemin de fer de Tanger à Fez, d'aucune utilité immédiate pour l'Allemagne, était fort gênante pour la France et la contrariait fortement dans le programme d'expansion économique envisagé pour le Maroc. Cette clause témoigne surtout du souci du Gouvernement de Berlin d'entraver en sous-main l'œuvre de pacification que devait assumer la nation protectrice.

Lorsque la guerre éclata et leva l'hypothèque qui pesait lourdement sur le Protectorat français, le seul acte intéressant les chemins de fer avait été l'inscription dans le premier emprunt du Maroc français (voté le 29 janvier 1914 par la Chambre des Députés et le 27 février suivant par le Sénat) d'un crédit d'études de 500.000 francs.

Mais les conventions diplomatiques laissaient à la France le droit d'utiliser pour les besoins de ses opérations militaires un chemin

de fer à faible rendement. Usant de cette latitude, le Génie construisit des lignes stratégiques en voie de 0 m. 60, dont l'utilisation, strictement limitée jusqu'en 1914 aux transports militaires, put être étendue à l'exploitation commerciale pendant les hostilités, et qui rendit de précieux services en permettant d'assurer le ravitaillement des villes de l'intérieur et de maintenir la tranquillité dans le pays.

Mais cet outil provisoire et de circonstance devait être remplacé progressivement par un réseau à voie normale puissamment équipé, dont la construction et l'exploitation ont été concédées à trois sociétés différentes.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE TANGER A FEZ.

La ligne de Tanger à Fez qui devait constituer le premier chemin de fer marocain, se développe sur 310 kilomètres dont 18 pour la zone de Tanger, 90 pour la section comprise en Protectorat espagnol et 205 en territoire de Protectorat français.

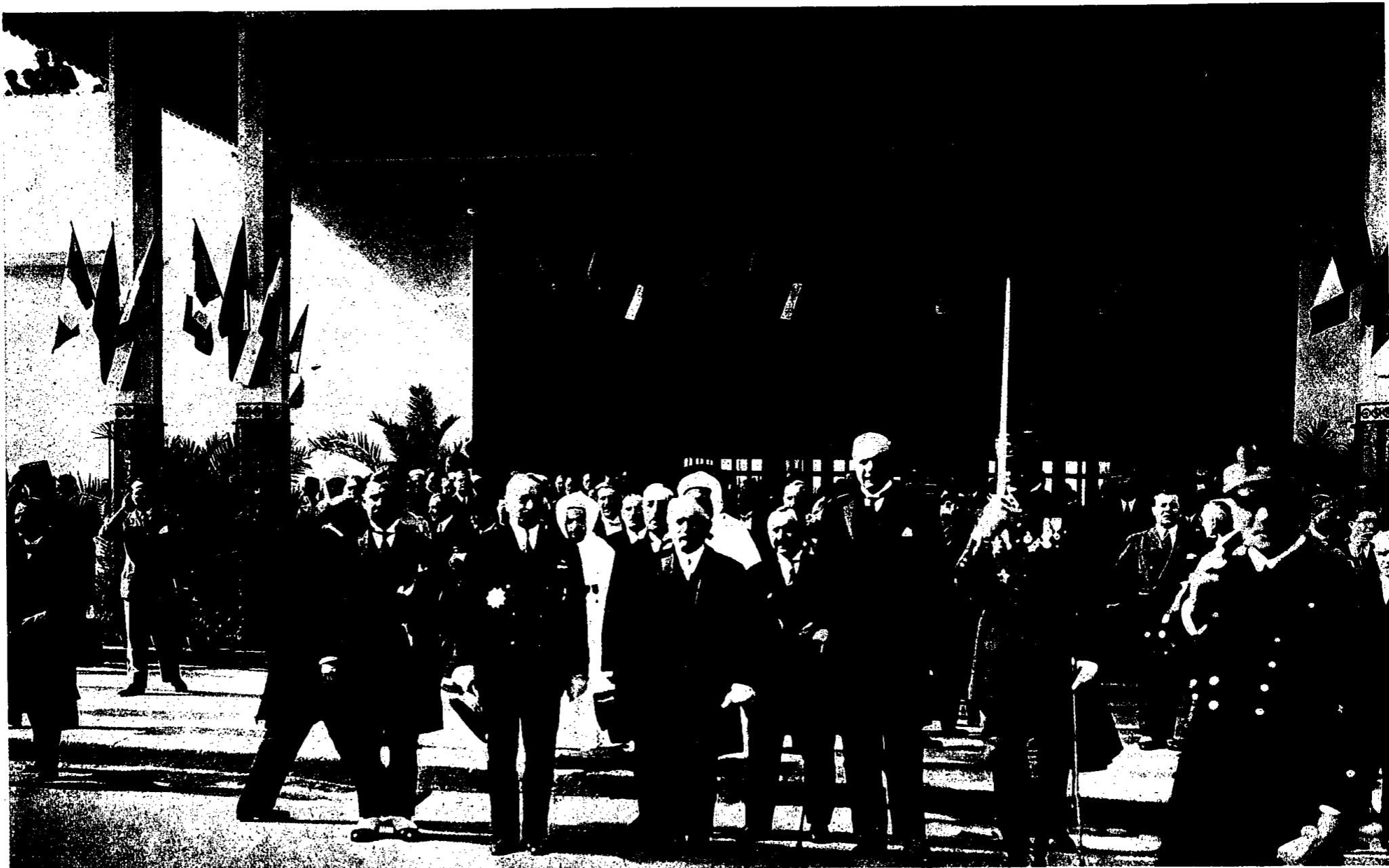
La Société qui obtint la concession de cette ligne était constituée : pour la France, par la Compagnie générale du Maroc (elle-même formée par un consortium de grands établissements de crédit) ; pour l'Espagne, par la Compagnie générale d'Afrique. Le capital était fourni par la France jusqu'à concurrence de 9 millions, par l'Espagne jusqu'à concurrence de 6. Le président est Français, le vice-président Espagnol. Le Conseil d'administration est composé de 9 Français et de 6 Espagnols, et la même proportion est observée dans le choix du personnel à tous les degrés. Une garantie d'intérêt de 5 % est accordée par la Convention franco-espagnole au capital de la Compagnie concessionnaire.

Le projet de loi approuvant la Convention avait été adopté par le Parlement français en mars 1914. La guerre ajourna la réalisation du projet.

Les travaux furent entrepris le 1^{er} mars 1917. La ligne est en exploitation totale depuis le 23 juillet 1927, malgré les retards causés par la guerre du Riff. Son exploitation partielle avait d'ailleurs commencé, en 1924, par le tronçon de Fez à Petitjean (109 kilomètres) et s'était poursuivie en 1926 par la section Petitjean à Souk-el-Arba (64 kilomètres).

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU MAROC.

La ligne de Tanger à Fez, définie et délimitée par des conven-



L'arrivée du Président Doumergue, en gare de Rabat-Ville, en 1930.

Photo Flandrin.

tions internationales, ne constituait qu'une amorce du réseau des voies ferrées nécessaires à l'aménagement politique et économique du Maroc. La création du réseau complémentaire devant relier efficacement le Protectorat à l'Algérie, et permettre le développement de la colonisation fit l'objet d'une Convention conclue le 29 juin 1920 entre le général Lyautey, Commissaire-Résident général de la République française au Maroc, agissant au nom du Sultan du Maroc et du Gouvernement français, et un groupe concessionnaire comprenant la Compagnie P.-L.-M., la Compagnie d'Orléans, la Compagnie Générale du Maroc et la Compagnie Marocaine. L'exposé des motifs du projet de loi portant approbation de la Convention précitée justifiait le choix et la composition de ce groupe.

« Le groupe auquel il a été fait appel comprend la Compagnie P.-L.-M. et la Compagnie d'Orléans que ne sauraient, ni l'une ni l'autre, laisser indifférentes des lignes desservant les ports de la côte Atlantique en relations directes avec Marseille et Bordeaux et qui nous assurent le concours d'un personnel ayant une expérience indiscutable en matière de voie ferrée; la Compagnie Générale du Maroc où sont représentés les plus grands établissements de crédit français et qui, depuis sa création, encouragée par le Gouvernement, a participé à toutes les entreprises ayant pour but la mise en valeur du Protectorat; enfin, la Compagnie Marocaine qui, avec la Société du Creusot, est déjà adjudicataire des travaux du port de Casablanca et est associée à nombre d'exploitations marocaines industrielles ou agricoles. Le susdit groupe est donc tout particulièrement intéressé au développement du pays et le sera par suite à une bonne gestion du réseau ferré qui en est la condition primordiale; il présente, de plus, en tant que compétence technique et puissance financière, des garanties de tout premier ordre. »

Ce groupe constitua la Compagnie des Chemins de Fer du Maroc, Société anonyme au Capital de 50 millions de francs.

L'objet et la durée de la concession sont ainsi indiqués par l'article premier de la Convention :

« Le Gouvernement chérifien concède, sous l'autorité et avec la garantie du Gouvernement français, aux Compagnie susdésignées, qui acceptent, les chemins de fer ci-après :

« 1° De Petitjean (Station de la ligne de Tanger à Fez) à Kenitra, avec le raccordement au port de Kenitra;

« 2° De Kenitra à Casablanca par Rabat avec les raccordements aux ports de Rabat et de Casablanca;

« 3° De Kenitra à Souk-el-Arba du R'arb ou à un point de la ligne de Tanger à Fez situé entre Souk-el-Arba et Arbaoua ;

« 4° De Casablanca à Marrakech;

« 5° De Settat (ou un point voisin de la ligne de Casablanca-Marrakech) à l'Oued-Zem (ou à un point voisin) ;

« 6° De Fez à la frontière algérienne.

« La concession est faite aux clauses et conditions stipulées par la présente Convention et le Cahier des Charges annexé.

« Elle commencera à courir à dater de la dernière des approbations susvisées et prendra fin le 31 décembre 1999. »

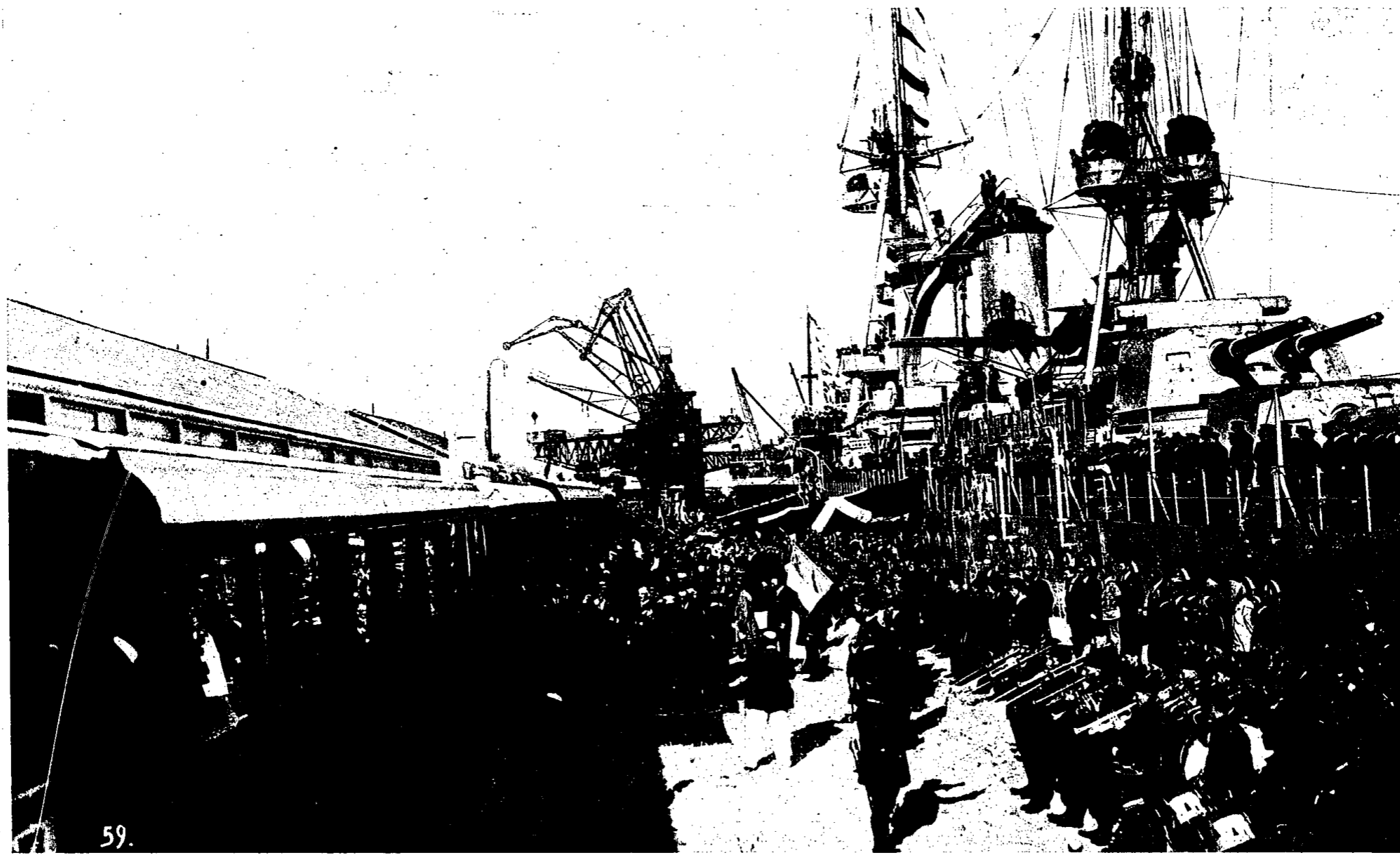
Toutes ces lignes ont été construites. La dernière en date, de Taza à Fez, sera ouverte à l'exploitation le 1^{er} avril 1934, assurant ainsi la continuité du transport par chemin de fer de Gabès à Marrakech par une grande artère qui parcourt de bout en bout l'Afrique du Nord française.

Plusieurs lignes du réseau marocain sont électrifiées, notamment celle de Marrakech à Casablanca et celle qui transporte à ce grand port marocain la masse considérable des phosphates de chaux extraits des gisements dont le Protectorat a conservé la propriété et qu'un Office spécial exploite pour son compte.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU MAROC ORIENTAL.

Cette Compagnie a construit, d'Oudjda à Bou-Arfa, une ligne destinée essentiellement, à l'origine, à desservir une vaste région agricole et surtout de très importants gisements de minerais de manganèse. Cette ligne devait primitivement être à voie étroite. Le 24 mai 1931, lors de l'inauguration par M. Lucien Saint, Résident général du Maroc, de la section d'Oujda à Berguent, M. Ardoin, Directeur de la Compagnie des Chemins de Fer du Maroc (aujourd'hui Directeur des Chemins de Fer Algériens), rappelait que les premières études de cette voie ferrée étaient soumises, le 12 juillet 1927, à l'approbation de la Direction générale des Travaux Publics du Protectorat, et la première adjudication faite le 16 août 1927, soit quatre mois après le décret de concession.

Cet éminent administrateur fit ensuite d'importantes déclarations, ci-après reproduites d'après l'*Echo d'Oran* du 28 mai 1931 :



CASABLANCA. — Embarquement du Président Doumergue en 1930.

Photo Flandrin.

« Vers cette époque, dit-il, la question du Transsaharien fut posée, en France, en Algérie et au Maroc, avec une acuité particulière. Pour des esprits avertis, il apparut qu'un des meilleurs tracés possibles, pour cette voie d'intérêt national, passait précisément par Oujda et Bou-Arfa. D'autre part, la découverte du gisement de charbon de Djerada donnait au Protectorat des espoirs nouveaux. Aussi, par le dahir de décembre 1928, la transformation de la voie étroite en voie normale de 1 m. 44 était décidée.

« Enfin, et ultérieurement, sur la demande de l'organisme des études du Transsaharien, divers travaux durent être entrepris pour mettre notre voie ferrée au gabarit du type Transsaharien, gabarit supérieur à celui des réseaux algériens et marocains à voie normale.

« Malgré les quelques retards provenant des décisions successives, commandées et justifiées par les événements, la construction du chemin de fer était poussée activement. La pose de la voie commençait le 27 novembre 1929, arrivait à Berguent le 20 mai 1930 et à Bou-Arfa le 2 février 1931.

« Actuellement, les circonstances économiques sont défavorables et la voie ferrée doit attendre un peu le trafic. Mais, lorsque ses prolongements vers Bou-Denib et le Sud, et surtout l'amélioration des accès à la mer Méditerranée, auront été réalisés, lorsque, d'autre part, la voie vers Fez, qui est très activement poussée, aura été livrée, le Maroc Oriental possédera un équipement ferroviaire à grand rendement, dont il pourra escompter les avantages les plus sérieux. »

A propos des Chemins de Fer du Maroc Oriental, il convient d'évoquer la controverse ardente à laquelle a donné lieu, en 1931, la question de l'établissement d'une voie ferrée entre Oujda et la mer.

Le 28 mai 1931, à la Maison du Colon d'Oujda, M. le Résident général Lucien Saint fit de la question l'exposé que voici :

« En 1928, à Rabat, à la Conférence Nord-Africaine, est intervenu, entre MM. Steeg et Bordes, l'accord suivant :

« L'Algérie construirait la ligne Oujda-Nemours et aménagerait le port de Nemours pour qu'il puisse recevoir tout le tonnage du Maroc Oriental. De son côté, le Maroc abandonnait à l'Algérie la taxe de deux et demi pour cent payée par les marchandises entrant au Maroc par la frontière algérienne.

« En 1929, j'étais saisi d'une demande de grosses firmes qui

m'exposaient les raisons pour lesquelles ni la ligne Oujda-Nemours, ni le port de Nemours, ne donneraient satisfaction aux besoins du Maroc Oriental. C'est que des mines très riches s'étaient révélées dans le Sud. Dans ces conditions, on me demandait la construction d'un port à Saïdia et d'une voie ferrée y aboutissant. Quelle devait être l'attitude du Maroc, puisque aucune mesure exécutive n'était encore intervenue au sujet de l'accord de 1928 ? Le Maroc avait le devoir d'examiner les nouvelles propositions qu'on lui faisait.

« Le Maroc et l'Algérie n'ayant pu alors s'entendre, décidèrent que le débat serait porté devant le Gouvernement français, puisque la question offrait un caractère d'intérêt national. »

Le 2 mars 1931, la solution pour Saïdia avait été rejetée.

Il est d'ailleurs intéressant de signaler qu'au Maroc comme partout en Afrique du Nord (mais davantage encore dans le Protectorat marocain) la prospérité économique a suivi de près l'établissement définitif de la voie ferrée.

Non seulement le tourisme a apporté aux régions traversées par le chemin de fer un contingent d'Etrangers et de Métropolitains dont le pouvoir d'achat a contribué au développement des arts indigènes et des industries locales, mais l'agriculture, sous toutes ses formes, a pu prendre un essor qui lui était jusque-là interdit par l'éloignement des centres et le manque de moyens de transport.

Depuis un quart de siècle à peine que la France a pu s'établir au Maroc, le chemin de fer a été, pour le Protectorat, l'un des meilleurs auxiliaires.

On s'est souvent moqué du petit « tortillard » dont les méandres de la voie sont encore visibles lorsqu'on emprunte aujourd'hui la grande ligne, mais il serait injuste d'oublier (ou de faire semblant d'oublier) les immenses services rendus par lui. Ce fut l'un des principaux agents de colonisation et de pacification du Maroc. La fameuse « tache » de Taza n'a beaucoup été réduite que grâce à lui et si la voie normale a été si rapidement mise en service c'est parce qu'au point de vue stratégique, aussi bien qu'économique, l'ancien réseau ne pouvait, comme toute vieille chose, assumer la réussite d'un travail de plus en plus difficile.

Tout étant neuf au Maroc, puisque le Protectorat n'a qu'un quart de siècle à peine d'existence, l'histoire des chemins de fer tombe, en somme, dans le domaine de l'actualité.

II. Les Chemins de fer et le Tourisme en Afrique du Nord

1° En Algérie

L'Algérie possède un réseau de chemins de fer tel qu'il permet aux touristes d'atteindre aux points offrant à leur curiosité une diversité d'aspects susceptible de les satisfaire.

Nous prendrons pour point de départ Alger pour rayonner dans toutes les directions. Mais, d'abord, occupons-nous un peu d'Alger elle-même.

La ville européenne qui a eu le grand tort, selon les urbanistes de n'avoir point été bâtie (comme les villes du Maroc, par exemple) séparément de l'agglomération indigène, est fort étendue en longueur, du bord de la mer jusqu'au sommet des collines environnantes. Ses rues n'ont point cette belle ordonnance régulière des villes nouvelles, mais elles ont leur charme particulier. Pour monter à l'assaut de pentes verdoyantes, elles doivent faire mille détours. Elles encerclent, dans la haute ville des quantités de villas nichées dans des jardins fleuris, sous les feuilles frissonnantes des palmiers. Entre les branches fleuries des amandiers se découpe un coin d'azur se confondant avec le bleu de la mer. Des taches d'or égayent la sombre verdure des orangers et des mandariniers.

Dans la ville commerçante, des magasins splendides retiennent l'attention; une circulation intense règne partout et le soir la population aime à flâner sur les trottoirs encombrés, étrangement éclairés par les enseignes lumineuses.

Bab-el-Oued, patrie de milliers de « Cagayous », de « Oilioun » en sandales et casquettes, est pittoresque à souhait avec ses marchands de brochettes, ses bandes joyeuses de jeunes gens et de jeunes filles dont la vie se passe à peu près exclusivement dans la rue.

Belcourt aussi a pris un peu, bien qu'il ne le veuille pas, du cachet de Bab-el-Oued.

Quant à la Casbah, il faut l'avoir parcourue de jour et de nuit pour soulever un tout petit coin du voile qui rend presque mystérieuse la vie des indigènes.

Le Jardin d'Essai est l'une des merveilles du monde et les touristes aiment flâner sous les grands arbres exotiques, près des bassins d'eau calme où s'étalent les nénuphars roses et jaunes.

Sorti d'Alger, la Corniche offre au regard ébloui sa succession presque ininterrompue de villas et « cabanons », rustiques ou riches, perchés sur les roches au pied desquelles vient mourir la houle bleue.

En quelques minutes, le chemin de fer peut vous conduire à Blida, la Ville des Roses. L'ancienne « prostituée » n'a gardé de sa réputation passée que bien peu. Le quartier des prêtresses de l'Amour a cependant un cachet particulier et c'est, avec le Bousbir casablancais, presque un véritable temple d'Eros.

Mais, lorsqu'on a visité les orangeries dont le parfum suave se mélange à celui des mimosas et des roses et que l'on se dirige, par la route tortueuse, vers les sommets neigeux de Chréa, on comprend plus aisément cette affirmation irréfutable : l'Algérie est le pays des contrastes. En effet, l'or des immenses vergers de mandariniers, orangers et citronniers fait penser à Mignon et l'on est tenté de fredonner : « Connais-tu le pays où fleurit l'oranger... » Mais, dès qu'on aperçoit les blanches cimes, toutes proches, l'esprit hésite et la surprise est grande.

A peine, en effet, vient-on de quitter les côtes et lorsqu'on se trouve encore au milieu d'une végétation où brillent tous les trésors du soleil que l'on est, sans transition aucune, transporté en des lieux où règnent froidure et frimas. Alors que l'on s'attend à ne rencontrer que burnous blancs, on ne voit plus, autour de soi, qu'athlètes en tenues de sport d'hiver, les skis sur l'épaule.

Quittant les abords immédiats d'Alger, allons, d'un seul voyage, à Constantine. Le chemin de fer nous y conduit bien vite. La grande ville de l'Est algérien réserve encore d'heureuses surprises. On peut dire du quartier indigène qu'il est une ville bleue. Les murs des maisons sont, en effet, recouverts d'un enduit de cette teinte qui donne à toutes choses un étrange relief. Sous des auvents de toile branlants à la brise, des boutiques indigènes se succèdent, sombres, d'une rusticité primitive. Des nuages de fumée bleue, comme bleus sont les



Alger-la-Blanche au fond de son golfe.



La corniche algéroise et ses villas.

murs, font office de verre dépoli, saturant l'air de l'odeur caractéristique du gras de mouton grillé sur le charbon. Au-dessus de la tête, les maisons se rejoignent presque.

Une foule de Juives aux robes en demi-crinoline fait penser à une mère poule gonflant ses plumes pour abriter sa couvée. Sur leur tête, un minuscule cornet brodé d'or fait office de coiffure.

Sans transition, aussi brusquement que cela peut s'admettre au cinéma, une vision magique s'offre à la vue : le pont suspendu de Sidi-M'Cid. Ce pont, suspendu sur le gouffre, semble un jouet d'enfant, tant est profond l'abîme et mince le tablier.

Le roc, abrupt et lisse, monte droit vers le ciel d'une profondeur qui donne le vertige.

Comme des taches blanches, entre des roches monstrueuses et qui, cependant, semblent n'être que de minuscules cailloux, l'écume du Rhummel étincelle. Des corneilles et des pigeons sauvages nichent aux creux du rocher.

La descente au fond de l'abîme procure l'une des plus fortes sensations qui soient données de ressentir. Une passerelle étroite sus-

pendue sur le vide effrayant, puis un balcon en encorbellement conduisent tout près des flots qui grondent entre les pierres.

Tout au long de l'abîme, des ruines datant de l'époque romaine témoignent de l'activité de nos prédécesseurs. A côté, les merveilles érigées par la science montrent cependant que nous faisons mieux encore : le pont de Sidi-Rached et celui de Sidi-M'Cid le prouvent facilement.

Quelques heures d'un parcours des plus pittoresques, toujours exécuté par voie ferrée, conduisent le touriste, en passant par Kroubs, jusqu'à Bône la Coquette. Il faut faire une mention spéciale pour Hammam-Meskoutine, situé sur le parcours. A ces lieux se rattache l'une de ces innombrables légendes indigènes qui peuplent les airs, les eaux et la terre d'êtres invisibles et qui, cependant, existent.

C'est ainsi que les cônes rocheux ne sont point, pour les indigènes, un phénomène naturel, mais bien les restes d'êtres vivants. En effet, un personnage puissant ayant épousé sa sœur, ceux qui assistèrent à ce mariage criminel furent pétrifiés et devinrent les cônes de roches que l'on voit aujourd'hui.



La darse de l'Amirauté d'Alger n'est plus assez grande pour tous les canots de plaisance qui s'y pressent.



Au flanc des coteaux qui entourent Alger, nichées dans la verdure, de coquettes villas dorment au soleil. Photos Dessault.



Dans les gorges de la Chiffa, célèbre par leur pittoresque et leurs singes, la route et le rail sont séparés par l'oued où fleurit le laurier rose.

Et voici Bône, Bône-la-Coquette, fort bien nommée. La première impression est excellente. La gare, en effet, est toute neuve, conçue et réalisée pour le plus grand bien-être de chacun.

Ce qui attire d'abord, à Bône, c'est Hippone. Lorsqu'on foule, d'un pied hésitant et que l'on croit presque sacrilège, les remarquables et riches mosaïques aux teintes vives, on est tenté d'évoquer les silhouettes harmonieuses des patriciennes voilées de leurs pepla éclatants. Et puis, contre ces murs de marbre, entre ces colonnes aux chapiteaux corinthiens, semblent encore se mouvoir les nudités sculpturales des courtisanes couronnées de roses, des éphèbes aux gestes gracieux mais virils.

La Corniche bônoise, baptisée Saint-Cloud-les-Plages, est peuplée de petits palais enfouis sous la verdure, autour desquels murmurent des ruisselets. Et là, tout près, une interminable plage de sable blond et fin sur lequel sont dressées de luxueuses cabines de bains à vérandahs.

A quelques kilomètres, le Cap de Garde offre au touriste un spectacle grandiose. La côte, extrêmement sauvage, avance dans la mer par éperons de roc dénudé. Tout au fond, la « Voile Noire » se teinte de violet sombre, tandis que d'autres roches, plus rapprochées, sont colorées de roses dégradés. La roche du Cap elle-même est alors, sous les feux obliques du soleil déclinant, comme un coffret empli de pierres précieuses. Il s'y forme des éclats d'onix, d'émeraude, de lapis lazuli, de rubis, de topaze, de saphir. Toutes ces teintes se déplacent et, tel cristal de la roche qui, tout à l'heure, semblait un rubis, devient, pour quelques secondes, une topaze puis se mue aussitôt en émeraude.

Et tout autour de Bône, les monts sont, l'hiver, couverts de neige. Bugeaud et sa forêt invitent en toutes saisons à la saine vie en plein air et nombreux sont les touristes qui séjournent dans ces lieux enchanteurs.

Voici Philippeville. Une vaste place en terrasse permet de jouir à son aise du panorama. Des falaises abruptes, une côte déchi-

quetée dont les nombreux promontoires sont prolongés en mer par des îlots de roches noires, font au bleu de la mer un feston sauvage. La très haute jetée du port s'enracinant au Ras-Skikda (souvenir phonétique de la Russicada phénicienne), masque une partie de l'étendue marine.

La tour moderne du nouveau pilotage, semblable dans ses parties hautes à la passerelle de commandement d'un navire, découpe sa silhouette blanche sur le ciel, tandis que, majestueux, quoique encore dans sa prime jeunesse, le nouvel Hôtel de Ville se dresse, superbe, contre le fond de verdure des coteaux. Il faudrait dire beaucoup de choses sur cette bâtisse splendide. Dès l'extérieur, elle donne, à l'amateur d'art un avant-goût de toutes les beautés qu'elle renferme. Son haut minaret, ses arches aux arabesques fines et si délicates ne sont, en effet, que peu de chose, comparée aux aménagements et surtout à la décoration de l'intérieur. Mais, n'anticipons pas et, délaissant ce qui pourrait, à certains, paraître trop récent dans la ville qui fut Russicada, tournons-nous vers les vestiges de l'antiquité.

De la ville romaine, il ne reste, en somme, que peu de choses. Le théâtre a été en partie enseveli sous des bâtisses modernes et seule demeure, tout en haut, une série de voûtes qui étaient autrefois destinées à supporter des rangées de sièges. Des escaliers encore visibles servaient à atteindre les places des gradins inférieurs.

Mais il reste, à Philippeville, un Musée archéologique des plus intéressants. La statue colossale de l'empereur Antonin domine le tout de sa taille élevée, faisant presque disparaître, à ses côtés, des chefs-d'œuvre de l'antiquité romaine. Entr'autre, il faut citer une merveilleuse tête de Génie, une autre d'Agrippine et d'Hadrien ; un buste de Caracalla. Des sarcophages s'y trouvent aussi, ainsi que de splendides mosaïques.

Le port est une belle étendue d'eau très calme, protégée de la houle du large par une jetée dont la hauteur est impressionnante. On n'est pas accoutumé, en effet, à trouver sur la côte algérienne de telles murailles marines. La Méditerranée n'ayant point de marées, les ingénieurs n'ont bâti, presque partout, que des quais sans élévation et des môles très peu hauts. A Philippeville, le port, entièrement artificiel, a dû être protégé par une digue fort épaisse et élevée. C'est dommage, car cette muraille cache la mer à la vue des promeneurs flânant sur les quais. Mais, nécessité fait loi.

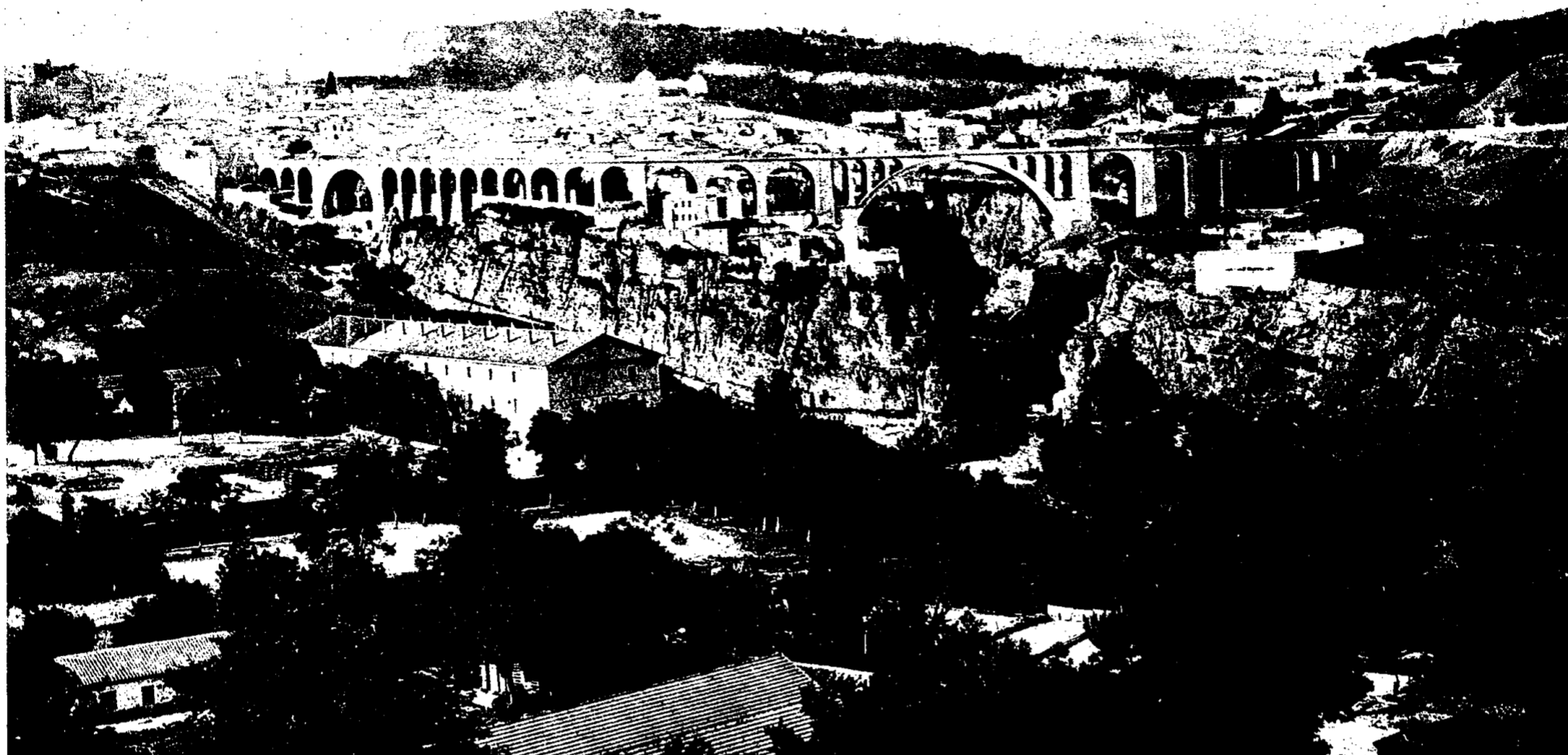
Par exemple, les amateurs de la gaule peuvent s'en donner à cœur joie. La rade foisonne de poissons de toutes tailles, de toutes espèces et c'est un plaisir de voir frétiller au bout des lignes les éclats argentés des poissons enlevés à leur élément par de nombreux pêcheurs.

Autour de la place de Marqué, lieu préféré de réunion des Philippevillois, s'élèvent des hôtels où sont accueillis les voyageurs et touristes.

Quittant la place de Marqué, une route en corniche conduit à Stora. C'est une très belle promenade sur la côte d'où l'on jouit d'une merveilleuse échappée sur la mer, entre les tunnels creusés à même la roche. Par places, d'importantes usines de conserves de poissons sont les seules bâtisses qui bordent la route avant d'arriver au village lui-même.



La neige à Chréa fait les délices des sportsmen. Photos Dessault.



Constantine, perchée sur ses rochers...

La situation de Stora est des plus originales. Quelques maisons sont épaulées aux rochers abrupts. La masse énorme des falaises festonnées de figuiers de Barbarie, semble devoir les écraser ; un étroit espace, une plage de sable rougeâtre, sépare seul la mer des humbles maisonnettes de pêcheurs. Je dis du sable rougeâtre et, cependant, à le considérer de près, il est simplement blond, mais ce sont des filets de pêche aux mailles brun sombre qui lui donnent cette teinte.

On ne croirait pas, à voir le peu d'importance de cette agglomération, qu'elle est le siège d'une très grande activité. Cependant, il n'existe, à Stora, que des pêcheurs, pour la plupart, pour ne pas dire tous, napolitains. Les plages et les quelques mètres de quai sont encombrés de filets. De vieux loups de mer, coiffés d'un béret plat, la barbe hirsute d'un blanc jaunâtre, ravaudent des tas de mailles

de la civilisation moderne, se trouvant face à face avec la majestueuse beauté de l'infini marin. La roche, elle aussi, est nue et, parfois, une crique de sable fin la mord, obligeant le sentier à l'enjamber sur un pont étroit.



...n'est-elle point un vrai nid d'aigle ?

sans lâcher une antique pipe culottée, au tuyau à demi-rongé.

Le phare, bâti sur un écueil, relié à la terre par une passerelle en maçonnerie, se détache sur le fond bleu du ciel et de la mer. Après avoir franchi une voûte de rocher, une sente sinueuse et montante, accrochée à la paroi à pic de la falaise, court en balcon au-dessus de l'eau.

Le paysage est sauvage et l'on est tout à coup transporté loin



Une rue du quartier arabe de Constantine. Photo G. Besse.



La voie ferrée dans les gorges d'El-Kantara.

Tout à coup, dans une excavation plus prononcée de la roche, mon regard s'arrête sur une longue pierre plate : une sépulture. C'est là que repose le petit marin tué lors du débarquement. Il avait dix-neuf ans et s'appelait Le Floch. Je demeure quelques secondes rêveur devant cette tombe sur laquelle flotte un petit drapeau accroché par une main anonyme et pieuse à une croix de fonte. A côté, à demi-cachée par des lentisques et des brindilles de houx, une autre plaque de marbre brisée en menus morceaux gît lamentablement. Pauvre petit marin breton !

Au retour de cette promenade, il est bon de s'arrêter quelques instants au village de Stora pour contempler les évolutions de la flotille de pêche. De très nombreuses barques à moteur ou à rames, des barques à la ligne fine et racée, vont, viennent dans la baie, traînant leurs filets dont le contenu abondant fournit le travail aux usines de conserves de la région. Une partie, et non la moins importante, ravitaille en marée les trois quarts du département de Constantine.

Et cet arrêt permet également de visiter la superbe voûte romaine, au fond de laquelle est percé un trou carré donnant accès aux antiques conduites d'eau. Une fontaine, limpide et fraîche y coule sans cesse et c'est avec plaisir que l'on écoute son doux murmure.

Cette eau est conduite là par d'antiques canalisations ; des citernes de l'époque romaine ont été restaurées et servent encore. Ces travaux, datant de tant de siècles, peuvent cependant donner une idée de la science des anciens ingénieurs, des maçons et des terrassiers qui y travaillèrent. On reste confondu devant tant de génie.

Une plaque de marbre scellée dans l'épaisseur d'un mur s'adossant au rocher indique : « Quai Phénicien ». L'existence de Stora remonte donc bien loin dans l'antiquité. Ce fut une ville prospère vivant de la profusion de poissons fréquentant ses parages. Et aujourd'hui encore, c'est grâce à la pêche qu'une population laborieuse de rudes et braves marins, de vrais loups de mer, peut vivre et prospérer sur cette côte d'une beauté sauvage.

Maintenant que nous connaissons les rives constantinoises de la Méditerranée, tournons-nous vers le Sud, le pays des ruines d'abord et celui du désert ensuite. Le prestige et le mystère qui l'entourent vont nous être cependant accessibles, grâce au chemin de fer qui nous porte vers lui.

Le Medracen, monument sans doute funéraire mais toujours

mystérieux, permet à l'imagination d'aller à la dérive, comme elle peut le faire pour le Tombeau de la Chrétienne, près d'Alger.

Grâce à ses ruines, Zana, que les Romains appelaient Diana, prépare le touriste aux visions plus grandioses des ruines de Lambèse et de Timgad.

A Batna, le touriste peut excursionner dans les montagnes du Belezma d'où il rapporte la vision de majestueuses forêts de cèdres. Mais les visites les plus captivantes, celles qui donnent à ce pays merveilleux son cachet le plus pittoresque sont celles qui conduisent à Lambèse et Timgad.

Lambèse fut occupée pendant deux siècles par la troisième Légion Auguste. Elle y bâtit un camp sous Hadrien, une ville sous Marc-Aurèle et de magnifiques monuments sous Septime-Sévère.

Mais c'est Timgad qui donne encore une idée plus saisissante de la puissance romaine. L'ancienne colonie de Thamugadi fut fondée par ordre de Trajan en 100 après J.-C. Ce fut un véritable foyer de civilisation romaine, au cœur d'un pays absolument barbare.

Les Grands Thermes du Nord, les voies rectilignes, et encore aujourd'hui bien conservées, avec leurs égouts, bordées de colonnes



Les sources chaudes d'Hammam-Meskouline font l'admiration des touristes.



L'Algérie, pays de ruines grandioses... Photo Dessault.

et de portiques, les basiliques, les portes monumentales, le forum, le théâtre, les temples, le marché permettent de ressusciter un peu de la vie qui s'écoula en ces lieux il y a mille huit cents ans.

Quittant ces merveilles de l'art romain, le touriste reprend avec plaisir la confortable banquette que lui offre son compartiment, pour se laisser transporter à travers un pays enchanteur.

Bientôt, voici le convoi qui s'engage dans les montagnes pour, tout à coup, arriver en un site des plus célèbres de l'Algérie : le fameux Foug Es-Sahara, c'est-à-dire la Bouche du Sahara, que Fromentin a baptisé la « Porte d'Or ».

El-Kantara, que les Romains appelaient le Calceus Herculis, possède aussi sa légende puisque cette ouverture aurait été faite dans le roc par un coup de pied d'Hercule.

L'histoire nous dit qu'un corps d'archers, originaires de Palmyre, en Asie, y tenait garnison. Il y avait, à cette époque, de nombreux oliviers dans la palmeraie et les vestiges de moulins à huile y ont été retrouvés.

« De tous les sites d'Algérie, dit Fromentin, nul n'est plus fameux : là est le contraste le plus net entre les plateaux rocheux et les oasis ; l'Orient se montre soudain par une porte d'or. C'est une croyance établie chez les Arabes, et en partie justifiée par les faits, que les rochers d'El-Kantara arrêtent à leur sommet tous les nuages du Tell ; la pluie vient y mourir. D'un côté est la région de l'hiver ; de l'autre celle de l'été ; en haut est le Tell, en bas le Sahara ; sur un versant, la montagne est noire et couleur de pluie, sur l'autre rose et couleur de beau temps. »

Les palmeraies s'étendent dans une sorte de conque creusée dans le rocher, au pied d'escarpements dénudés, pendant plus de quatre kilomètres, au bord de l'oued.

D'El-Kantara, de nombreuses excursions peuvent être entreprises à la Montagne d'Albatre, aux Gorges de Maafa, à celles des Beni-Ferah et au Rocher de Sel du Djebel-Metlili.

Poursuivant sa course haletante, le chemin de fer nous amène, après avoir traversé plusieurs fois l'oued, à Biskra, l'ancienne Vescera, dont l'oasis est sans doute la plus intéressante de toutes celles du Sud algérien.

En six heures à peine, le chemin de fer à voie d'un mètre conduit à Touggourt après avoir traversé une région céréalière, puis le steppe désolé. En cours de route, le Kef-ed-Dor, le « Rocher du Retour » où, dit la légende, s'arrêtèrent les premiers conquérants arabes lorsqu'ils crurent voir la glace des chotts dans cette contrée basse, rutilante, inexplicable, véritable pays des génies.

Ce sont ensuite des successions de dunes de sable et de chotts, puis le vrai désert de sable.

Et Touggourt est atteint. Une légende poétise quelque peu cette ville du désert. Il y vivait, paraît-il, une femme de grande beauté mais de mœurs légères. Elle s'appelait Bahadja « la Joyeuse ». Chassée à cause de sa vie scandaleuse, elle se réfugia dans un gourbi qui se trouvait à l'emplacement actuel de la mosquée.

Alors qu'il quettait pour sa zaouïa, le marabout de Msila, Sidi Bou Djemline se vit refuser l'hospitalité par les Ibadites. Mais Bahadja l'accueillit en son gourbi et lui fit fête. Pour la remercier

de son bon cœur, le marabout invoqua le Prophète en ces termes : « O Dieu, protège Bahadja ; que son gourbi devienne maison et que les maisons inhospitalières de Touggourt se dépeuplent et s'écroulent. »

La supplique du saint homme fut entendue et les Touggourtins s'entretenaient, tandis qu'une belle maison de toub remplaça le gourbi de la belle Bahadja. Autour de cette bâtisse se dressa bientôt le nouveau Touggourt.

C'est à cette extrémité de la voie ferrée, vers le Grand Sud, que les touristes peuvent vraiment contempler le Sahara.

L'immensité des sables qui encerclent de toutes parts la ville noyée sous ses palmiers est une vision féerique, grandiose, qui synthétise le désert tout entier.

Revenus à Alger, les touristes peuvent alors prendre la voie ferrée qui les conduira à l'opposé de ces lieux : vers le département d'Oran.

Pendant le trajet, jusqu'à la frontière du département, ils pourront se rendre compte de la richesse de ce pays totalement transformé depuis la Conquête.

Le premier centre important rencontré sur ce parcours est Miliana-Marguerite qui s'élève sur l'emplacement de la Succharab des Romains. La ville actuelle a été fondée au X^e siècle, en même temps qu'Alger et Médéa. Les murailles qui encerclent la ville ont été construites sur celles des Berbères et des Turcs. Une terrasse permet de jouir d'un panorama splendide sur la vallée du Cheliff et le grand pic de l'Ouarsenis.

Tout près de Miliana se trouve une station estivale pittoresque : Aïn-Sour. Un chalet-hôtel, perdu dans la forêt très dense de chênes-lièges et de merisiers, domine de plusieurs centaines de mètres la pittoresque vallée de l'Oued El-Hammam, où abondent les sites de fraîcheur et de verdure. De là encore, il est possible d'excursionner dans les monts des Zaccars d'où l'on jouit de panoramas uniques.

Affreville est, au point de vue chemins de fer, l'une des plus importantes stations sur la ligne d'Alger à Oran. La gare dessert, en effet, le centre de Téniet-el-Haâd, centre touristique de premier ordre, situé en pleine forêt de cèdres.

La station de Téniet-el-Haâd présente, pour les touristes, un intérêt particulier.

Après avoir parcouru la forêt unique, le touriste devra normalement reprendre le chemin de fer à Affreville.

La voie suit, dès lors, la vallée du Cheliff, le plus grand fleuve d'Algérie. Le seul intérêt de ce parcours est de pouvoir apercevoir presque constamment le grand pic de l'Ouarsenis. L'horizon est borné, de l'autre côté, par le Dahra, sorte de digue uniforme, sans brèches ni saillies.

Après les grandes étendues de terrains à céréales, voici qu'apparaissent les vignobles, puis la chaîne escarpée du Djebel-Temoulga anime un peu le paysage avant d'arriver à Orléansville, fondée par Bugeaud à l'emplacement du Castellum-Tingitanum dont les ruines sont El-Esnam (les idoles).

A une trentaine de kilomètres d'Orléansville, se trouve une



...autour desquelles frissonnent les épis de ble.



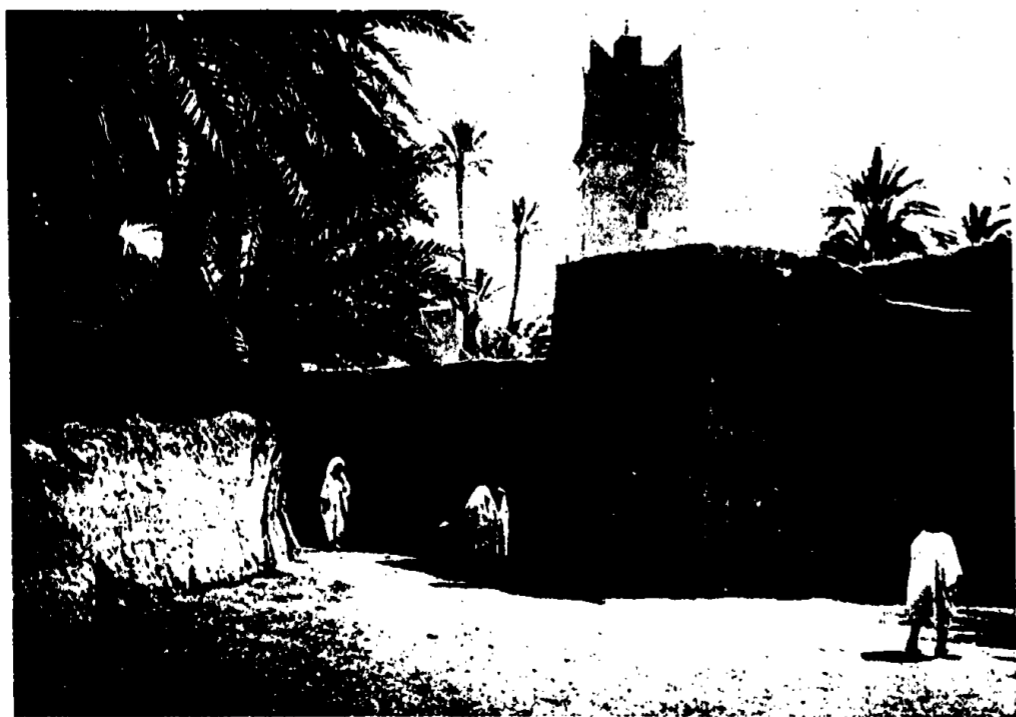
Sous les palmes du vieux Biskra : la Mosquée de M'Cid.

petite station qui n'attire presque jamais l'attention des touristes et qui, cependant, mérite une mention spéciale. Il s'agit d'El-Merdja. C'est à cet endroit que, chaque année a lieu l'un des plus curieux pèlerinages. En effet, malgré la défense formelle du Coran, pendant la durée du pèlerinage, les femmes musulmanes peuvent circuler librement et dévoilées. Il est dressé, autour du marabout de Sidi-Abed, une véritable ville de toile et, pendant quatre jours, les indigènes fêtent dignement le saint homme qui est, en somme, la personification de l'honnêteté.

La voie côtoie alors des collines rocheuses creusées de pittoresques ravins, puis s'éloigne du Chélif pour atteindre Relizane.

De Relizane, on peut se diriger sur Mostaganem. La voie, après s'être élevée par un tracé sinueux à flanc de coteau, dans la forêt de pins et de lentisques, atteint un plateau inculte recouvert de sable rouge. Puis, la voie descend sur Mostaganem par la « vallée des jardins » dans laquelle s'étalent de beaux vignobles.

On attribue à l'Almoravide Youssef Ben Tachfine qui vécut de 1061 à 1106 la fondation du bordj El-Méhal qui n'est autre que l'ancienne citadelle de Mostaganem. On a fait de cette citadelle une prison. Après Youssef Ben Tachfine, Mostaganem appartient aux Beni-Ziane de Tlemcen, puis aux Mérinides de Fez, dont l'un d'eux, Abou ben Hassen, fit construire la mosquée en 1340. En 1516, Mostaganem passa sous la domination des Turcs; il fut alors agrandi



Un autre curieux aspect du vieux Biskra.

et fortifié par Kheïr-ed-Dine. A la solde de la France, la garnison de Turcs d'Alger et de Kouloughlis résista aux Arabes à deux reprises : en 1832 et en 1833. Le général Desmichels s'en empara définitivement et y plaça une garnison en 1833.

La ville de Mostaganem, comme nombre d'autres villes de l'Afrique du Nord, se compose de deux cités distinctes : la ville indigène et la ville européenne.

Les deux cités de Mostaganem sont séparées l'une de l'autre par le profond ravin de l'Aïn-Sefra qui n'est, en somme, qu'un ruisseau mais qui est, cependant, pittoresque par la profondeur de son lit et par sa bordure de jardins.

Au sortir de la gare, le touriste se trouve en face d'un jardin public au milieu duquel a été élevé un monument à la gloire des cinq cent soixante enfants de Mostaganem morts au champ d'honneur pendant la guerre.

La ville indigène, appelée Tidjit, possède l'une des zaouïa les plus importantes de l'Afrique du Nord, celle du cheik Ahmed Benalioua, successeur de Sidi Bouzidi, chef d'une secte comptant plus de cent mille adeptes dont la moitié se trouve en Kabylie.

Nous ne pouvons parler de Mostaganem sans mentionner de façon spéciale que cette ville est le berceau des régiments de tirailleurs ou « Turcos ». C'est, en effet, sous les ordres de Bosquet que fut créé, en 1847, par Lamoricière, le premier bataillon de tirailleurs.

On peut dire que la véritable physionomie de Mostaganem lui est donnée par la présence des tirailleurs.

De Mostaganem, de nombreuses excursions peuvent être entreprises, vers Cassaigne, par exemple, et vers Perrégaux, où nous rejoignons la ligne de chemins de fer que nous venons de quitter et qui nous conduit vers Oran.



Un simulacre d'enlèvement de la mariée au cours de fêtes indigènes dans le Sud algérien. Photos Dessaul'

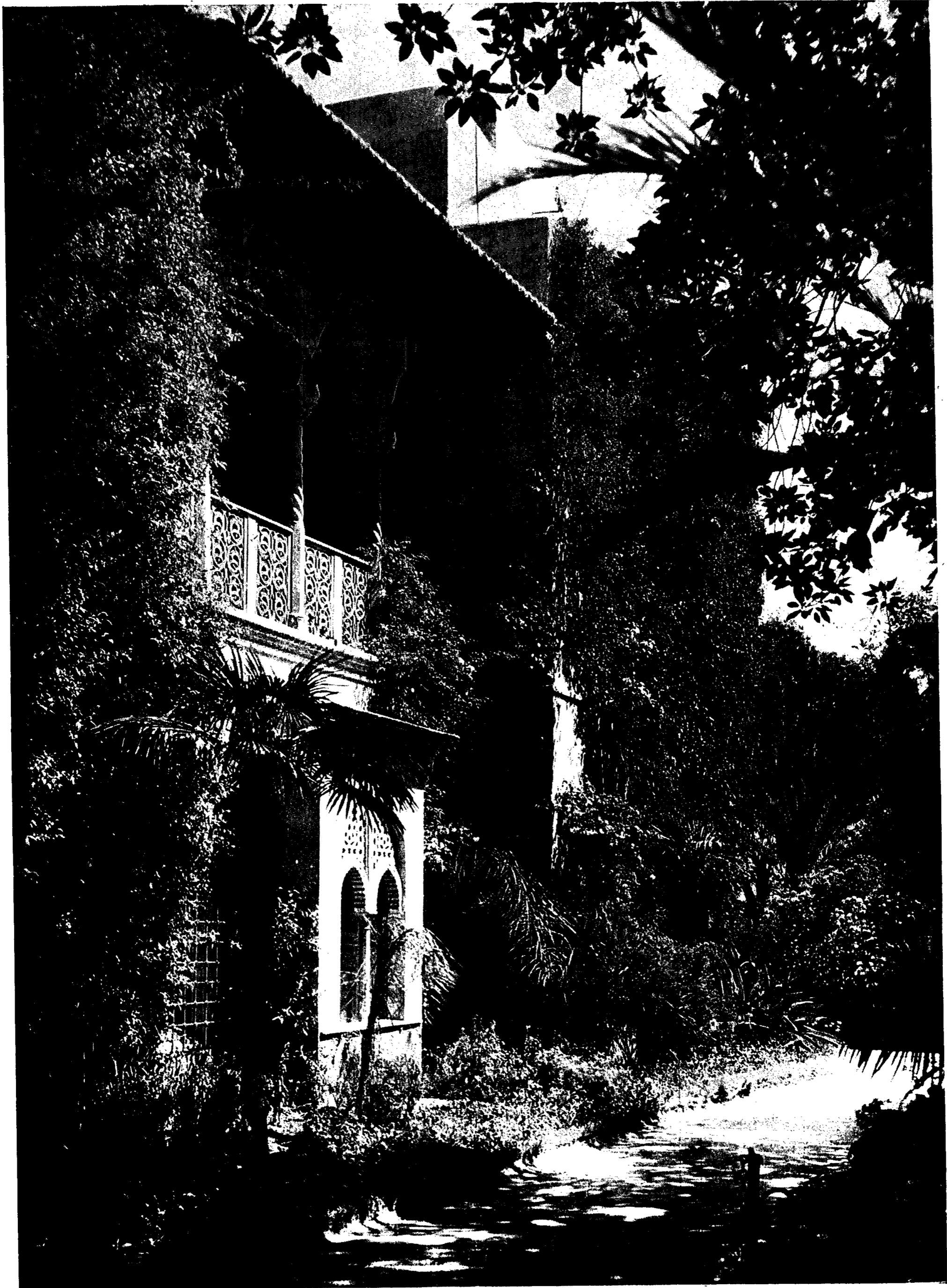
Non loin de là, Mazagran offre au touriste l'un des paysages les plus caractéristiques de l'Algérie. Nous ne pouvons, cependant, citer ce nom sans faire remarquer que, pour la plupart des lieux cités actuellement, l'histoire du Maroc et celle de l'Oranie sont intimement liées.

En effet, Mazagran appartient aux souverains de Tlemcen qui, nous l'avons déjà vu, ont leur histoire étroitement liée avec celle des souverains marocains. Plus tard, les Turcs dominèrent, à leur tour, Mazagran.

Le comte d'Alcaudete, gouverneur espagnol d'Oran, s'empara de la ville à trois reprises différentes. Mais, le 26 août 1558, ayant échoué l'avant-veille devant Mostaganem, il subit, à Mazagran, un désastre complet. Il y périt lui-même et l'armée espagnole tout entière fut faite prisonnière.

*

Prenant toujours comme point de départ Relizane, nous pouvons nous rendre à Tiaret, nom berbère qui signifie la station. Grâce à son altitude et aux chutes abondantes de pluies, Tiaret jouit d'un climat ne différant guère de celui de certaines régions de France. La voie ferrée qui y aboutit constitue le débouché des plateaux fertiles du Sersou et celui des pays d'élevages qui s'étendent, au Sud, jusqu'au Djebel-Amour.



ALGER. — Mustapha-Raïs, villa hispano-mauresque au Télemly.



L'entrée de la grotte de l'Aïdour.

Aussi, Tiaret est-il, au point de contact entre le Tell et les steppes, le centre d'un très important commerce de céréales, de laines et de bétail.

Le fort de Tiaret occupe actuellement l'emplacement d'un ancien établissement romain. Le Tiaret français date de 1843, année de sa fondation par Lamoricière.

*.

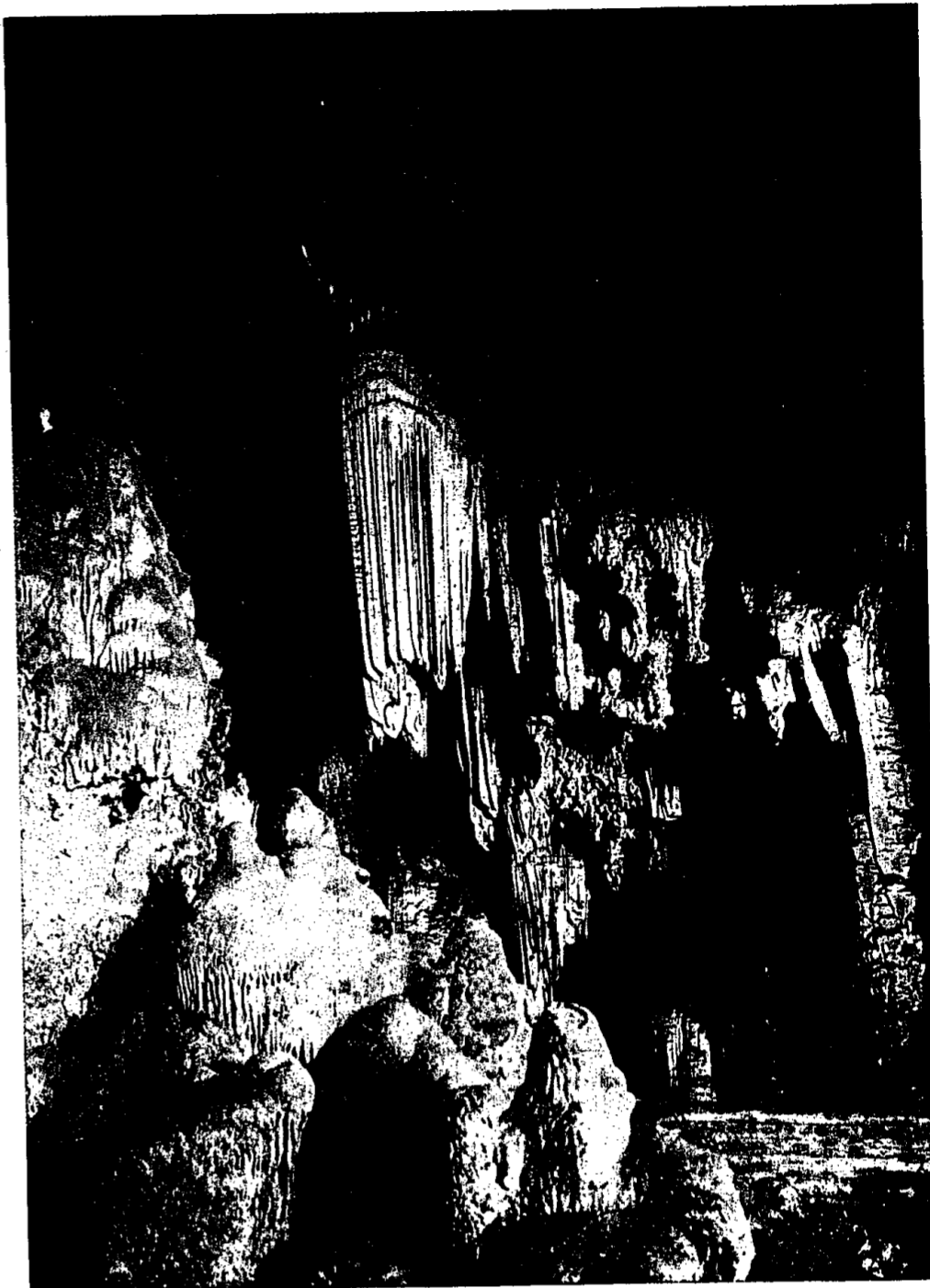
Enfin, nous arrivons à Oran, ville au pittoresque tout à fait particulier, et qui conserve un caractère particulièrement espagnol. Le touriste ne sera, en effet, pas peu surpris de constater que dans la capitale de l'Ouest algérien, quiconque, juif, indigène, français ou étranger, comprend et parle la langue espagnole à la perfection.

Au point de vue touristique, Oran offre au voyageur de nombreuses excursions, tant dans sa banlieue immédiate que sur toute la Corniche. En effet, Bouisseville et toutes les autres petites plages coquettes et attrayantes attirent, chaque été, et même au courant des beaux jours que nous prodigue la saison hivernale en Algérie, une foule de baigneurs toujours satisfaits de leur séjour plus ou moins long sur la côte oranaise.

Au point de vue historique, Oran possède un quartier, Mers-el-Kébir, qui fut, au XII^e siècle, un des arsenaux importants de la Marine militaire du souverain almohade Abd El Moumene. Les sultans de Tlemcen y firent bâtir, au XV^e siècle, une petite ville, qui, après la chute de Grenade, devint un nid de forbans. Occupé par les Portugais de 1415 à 1437, puis de 1471 à 1477, Mers-el-Kébir tomba, le 23 octobre 1505, au pouvoir des Espagnols commandés par Diego Fernandez de Cordova, marquis de Comarès, qui en fut nommé gouverneur. Oran ayant été pris le 17 mai 1509 par les Espagnols, l'histoire de Mers-el-Kébir se confond, dès lors, avec celle de cette dernière ville.

*.

TLEMCEM. — Comme nous l'avons dit tout à l'heure, l'histoire du Maroc et celle de l'Ouest algérien sont intimement liées. L'histoire de Tlemcen en est une preuve irréfutable.



Les stalactites dans la grotte.

Le berceau de Tlemcen est à Agadir, au Nord-Est de la ville actuelle; là s'élevait Pomaria (les vergers), qui était tout d'abord un camp romain, semblable à ceux de Lalla-Maghnia et d'Hadjar-Roum, près de Lamoricière; bientôt, une ville se forma à l'abri de l'établissement militaire; une canalisation « saguet en nesrani », y amenait l'eau des cascades d'El-Ourit. On a trouvé, à Agadir et dans le voisinage, beaucoup d'inscriptions latines, qui datent pour la plupart, de l'époque chrétienne, les plus récentes du VIII^e siècle de notre ère. Agadir fut fondé, à la fin du VII^e siècle, par Idris I^{er}, sur l'emplacement de la ville romaine; ce fut la capitale, à la chute des Idrissites, des Beni-Khazer et des Beni-Yala, émirs de race berbère, vassaux des Oméïades d'Espagne.

La Tlemcen actuelle fut fondée, à la fin du XI^e siècle, par l'almoravide Youssef Ben Tachfine, sous le nom de Tagrat, puis réunie à Agadir qu'elle remplaça ensuite. Mansoura, à 3 kilomètres de Tlemcen, montre les restes de la ville qui fut élevée, au début du XIV^e siècle, par le souverain mérinide Abou Yakoub, sur l'emplacement de son camp, alors qu'il assiégeait Tlemcen.

Tlemcen, qui resta, pendant tout le moyen âge, la capitale du Maghreb central, fut prospère sous les Almoravides et les Almohades, et surtout sous les Abd El Ouadites ou Zianides, dynastie fondée vers 1236 par le chef berbère Yaghmoracen, et les Mérinides venus de Fès, qui y régnèrent un temps (1337-1359). Ces princes, grands bâtisseurs, la dotèrent de très beaux monuments. A la fin du moyen âge, Tlemcen était le centre des échanges entre l'Europe et l'intérieur de l'Afrique; d'après certains historiens, elle eut alors jusqu'à 125.000 habitants.

Cette partie Ouest de l'Algérie est desservie par un important réseau ferroviaire. Mascara, Bel-Abbès, Saïda, Mécheria, Aïn-Sefra offrent aux touristes la diversité des paysages algériens faits de lumière et de couleurs bien différentes.

En un mot, les chemins de fer en Algérie permettent de connaître le littoral, la montagne et le désert. Que peut-on exiger de plus? Avec confort et sécurité, il est possible au touriste de visiter, à l'aide de la voie ferrée, toute l'Algérie.

2° En Tunisie



L'intérieur d'un wagon touristique de première classe de la Compagnie Ferrière des Chemins de fer tunisiens. Photo Deconcloit.

La population de Tunis est évaluée à 186.000 habitants, dont 27.922 Français, 51.214 Etrangers, pour la plupart Italiens ou Maltais, 24.131 Israélites et le surplus indigènes musulmans.

A Tunis, deux villes se trouvent juxtaposées sans se confondre : la vieille ville indigène s'étale au flanc de collines à pentes douces, à quelque distance du lac ; la nouvelle ville européenne se développe en damier dans des terrains plats et bas entre l'ancien Tunis et le lac où un port, aménagé à grands frais, communique avec La Goulette et la mer par un chenal bordé de digues, et permettant l'accès des grands navires jusqu'à Tunis même. La vieille ville elle-même comprend trois parties très distinctes : Médina ou la cité, au centre, qui représente l'agglomération primitive, dont quelques portes encore debout rappellent l'enceinte de forme à peu près ovale, remplacée maintenant par une enceinte de rues et de boulevards ; le rebat ou faubourg Bab-Souïka au Nord ; le rebat ou faubourg Bab-Djazira au Sud. A l'Ouest de Médina, sur la crête de la colline, s'élève la Kasba, à laquelle se rattache des deux côtés une vaste enceinte extérieure enveloppant les deux faubourgs à l'Ouest, au Nord et au Sud, mais s'interrompant à l'Est du côté de la ville européenne. Médina mesure environ 1.400 mètres du Nord au Sud sur 600 mètres de l'Est à l'Ouest, et l'ensemble des quartiers indigènes près de 3 kilomètres sur 1 kilomètre. Si l'on y joint la ville européenne, Tunis couvre une superficie de 5 à 6 kilomètres carrés.

Tunis a une température hivernale un peu moins douce qu'Alger, et le thermomètre s'y abaisse parfois au-dessous de 0° ; la moyenne du mois le plus froid s'y élève néanmoins à 10°9, celle de l'hiver, entier à 11° et celle du printemps à 15°8. Les vents y sont parfois violents et désagréables, mais les pluies sont moins fréquentes qu'à Alger. En dépit des bas-fonds marécageux qui bordent les rives du lac, la salubrité ne laisse rien à désirer.

Il faut louer sans réserve l'heureuse idée qu'a eue l'administration du Protectorat de tracer la nouvelle ville en dehors de la ville arabe et en respectant les quartiers indigènes. A côté d'une ville moderne, spacieuse et commode où le voyageur européen retrouve ses habitudes et ses aises, le Vieux Tunis a gardé ainsi le charme et l'originalité d'une ville orientale. Tunis offre, à cet égard, une grande supériorité sur Alger dont l'aspect primitif a été si profondément altéré par les constructions modernes.

Un réseau fort bien tracé de trams électriques qu'on a eu le bon goût de ne pas faire pénétrer non plus dans la ville indigène (une ligne circulaire circonscrit exactement le pourtour de Médina) permet de circuler commodément et avec rapidité.

Tunis existait dès l'époque carthaginoise sous le nom de Tunes, mais il fut naturellement fort éclipsé dans l'antiquité par sa voisine Carthage. Ce fut sous les Aglabites, vers la fin du IX^e siècle, que Tunis remplaça Kairouan comme capitale politique du pays. Sous les Hafsides (XIII^e siècle), elle surpassait, dit-on, Le Caire et comptait 100.000 habitants. Place industrielle de premier ordre, c'est alors que furent construits ses souks. En 1270, la ville fut attaquée

sans succès par Saint-Louis, qui mourut dans son camp de Carthage. Au début du XVI^e siècle, Léon l'Africain en parle comme de l'une des « singulières et magnifiques cités d'Afrique ». Conquise par Kheir Ed Dine sur l'un des derniers princes hafsides, en 1533, elle fut, deux ans plus tard, occupée par Charles-Quint et tomba sous le protectorat espagnol. Soustraite à ce protectorat par le beglierbeg d'Alger Euldj Ali, qui y mit garnison en 1569, elle y retomba de nouveau à la suite de l'intervention un instant victorieuse de Don Juan d'Autriche en 1573, mais fut définitivement reconquise par les Turcs dès l'année suivante. Son histoire propre n'offre plus, désormais, d'autres épisodes saillants qu'une invasion algérienne en 1689 et notre occupation en 1881.

Le Tunis européen est construit sur un plan d'une régularité un peu monotone et ses îlots de maisons sont délimités par des voies rectilignes, dont certaines sont plantées d'arbres. Une grande avenue, longue de 1.500 mètres environ, y a été tracée. Une autre grande avenue, qui se développe sur plus de 3 kilomètres, dénommée dans sa partie Nord avenue de Paris et dans sa partie Sud avenue de Carthage, la coupe à angle droit à peu près en son milieu. Sur ces deux artères principales, ainsi disposées en forme de croix et parcourues par des trams, s'embranchent de nombreuses rues, déjà complètement bâties et bordées de terrains vagues lorsqu'on s'écarte quelque peu à l'Est.

Le quartier de Médina, auquel l'administration municipale veut fort judicieusement conserver toute sa couleur locale, n'est traversé par aucun tram, mais son pourtour entier est desservi par une ligne circulaire établie le long des voies qui le séparent des faubourgs, dont les deux itinéraires, de l'avenue de France à la Kasba, sont les suivants : à droite, entre Médina et le faubourg Bab-Souïka, la rue des Maltais, la rue et la place Bab-Souïka, le boulevard Bab-Benat ; à gauche, entre Médina et le faubourg Bab-Djazira, la rue Al-Djazira, l'avenue Bab-Djedid, le boulevard Bab-Menara.

A l'extrémité Ouest de l'avenue de France et en face de la station des trams s'élève la porte de France, que les anciens Tunisois appelaient Bab-el-Bahar (la porte de la mer) parce qu'elle donnait



Dans les souks de Tunis : Un potier indigène.



TUNIS. — La place de la Résidence. La Cathédrale.

Photo Soler.

passage au chemin du port. C'est une grande baie en arc mauresque qui a conservé ses lourds vantaux, toujours ouverts.

On la franchit et on débouche sur la petite place de la Bourse, généralement très animée. Cette place était, sous l'ancien régime beylical, le centre du quartier franc, où résidaient les Européens et leurs consuls. Le Consulat d'Angleterre occupe toujours une des maisons de la place et ceux de quelques-unes des principales nations sont également restés installés dans les rues adjacentes : notamment la rue Sarkoun.

C'est dans la rue de l'Ancienne-Douane (à droite de la place de la Bourse), au n° 15, que se trouve l'ancien fondouk des Français, qui fut, avec le n° 5 qui l'avoisine, la résidence du consul de



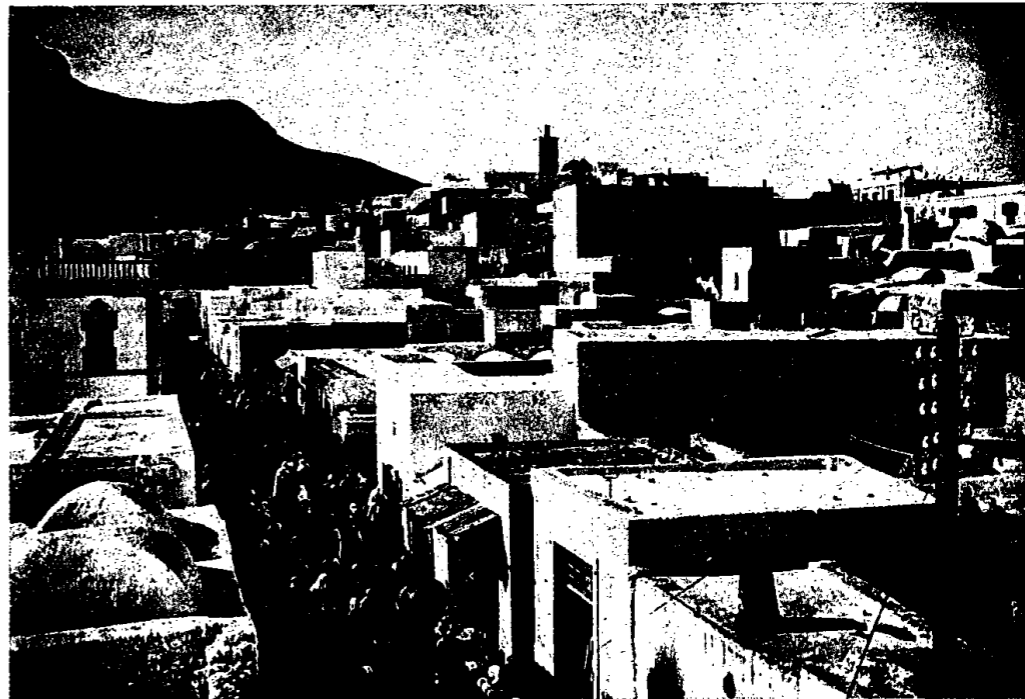
La porte monumentale de Zaghouan.

Photos Combarel.

France de la fin du XVI^e siècle au milieu du XIX^e siècle, jusqu'au transfert du Consulat sur l'emplacement de la résidence actuelle. Il a conservé son aspect primitif.

Sur le côté de la place opposé à la porte de France s'ouvrent deux rues qui conduisent l'une et l'autre au centre de la ville indigène : à gauche, la rue de l'Eglise, à droite, la rue de la Kasba. On prendra de préférence la première.

Les souks, série de passages et de rues que bordent des échopes où sont installés des marchands et des artisans. Ces souks sont la plus grande curiosité du Tunis indigène. Ils comportent un grand nombre de petites boutiques s'ouvrant sur des voies généralement



Une vue générale de Zaghouan.

couvertes de voûtes ou de toitures en planches; chacun des différents corps de métiers occupe une ou plusieurs rues à l'exclusion des autres. Aux extrémités des quartiers affectés aux diverses corporations sont des portes qu'on peut fermer, de façon à clore et à isoler ces quartiers les uns des autres. L'origine de la plupart des souks actuels remonte au XII^e siècle, à l'époque des Hafside, sous lesquels Tunis semble avoir été une place industrielle et commerciale de première importance. C'est le matin d'assez bonne heure que l'animation est la plus grande et le spectacle le plus original. On recommande tout spécialement les séances de vente à l'encan des étoffes et des vêtements qui ont lieu chaque matin au souk Et-Trouk, ainsi que celle des bijoux au souk El-Berka.

Les touristes seront souvent importunés par les rabatteurs des trafiquants d'objets indigènes ou prétendus tels; il sera parfois nécessaire de s'en débarrasser avec quelque rudesse. Tunis a toujours été et reste encore un centre de fabrication assez actif, notamment pour les étoffes et les travaux en cuir; les articles offerts en vente n'en sont pas moins, pour la plupart, soit de provenance orientale ou algérienne, soit de fabrication européenne. Tout naturellement, il ne faut point craindre de marchander, les prix étant très surfaits; il est préférable de se passer d'intermédiaire.

Le court trajet que doit effectuer le touriste de Tunis à Carthage est l'un des plus pittoresques que puissent offrir les sites si différents rencontrés en Afrique du Nord.

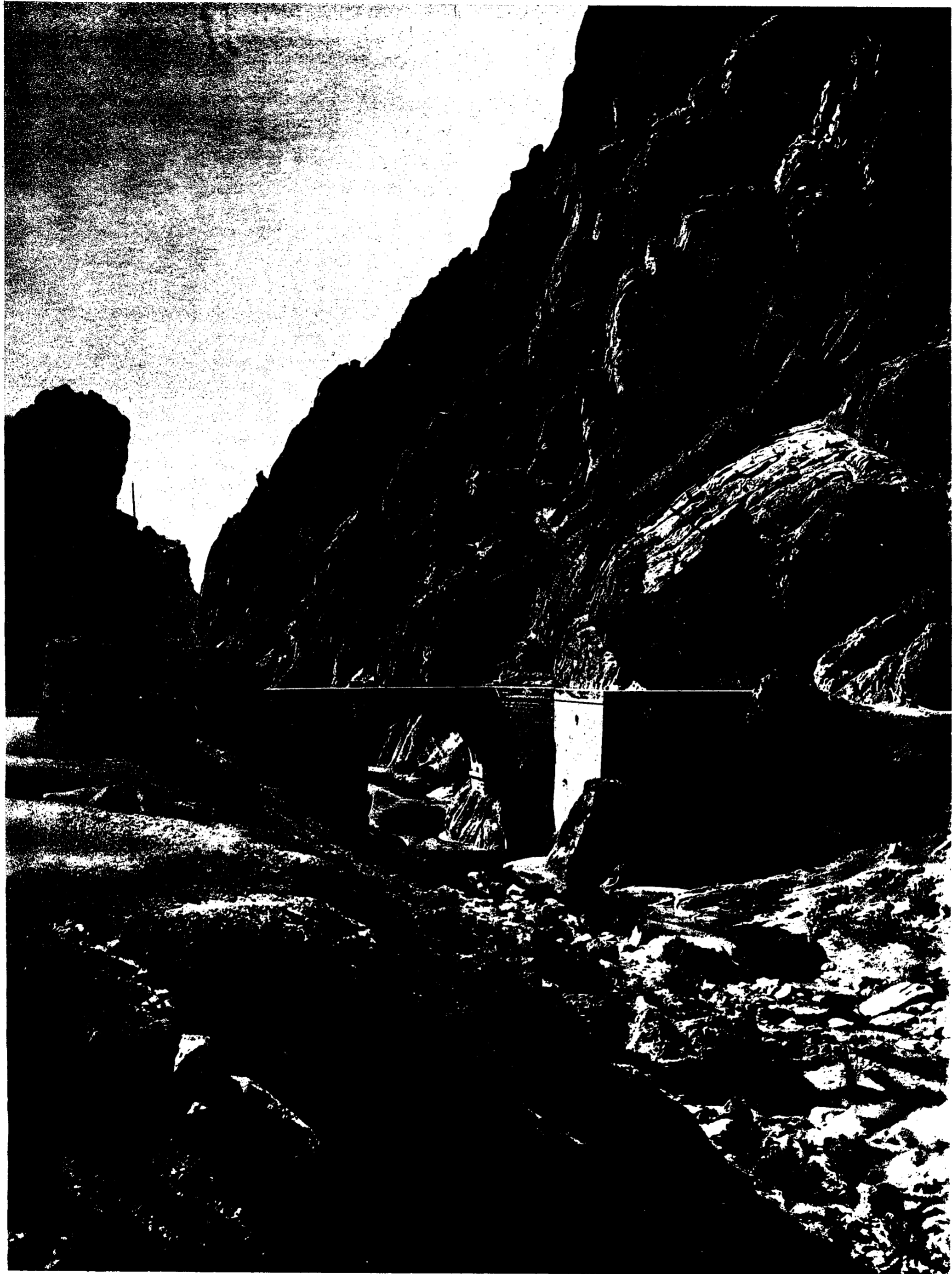
Le train électrique qui vous emporte avec célérité s'engage aussitôt sorti de la ville, sur l'une des berges artificielles du canal de Tunis; c'est une légère et combien frêle barrière de terre dressée au beau milieu de l'eau comme un fil tendu au-dessus de l'abîme.

Mais le regard ne s'y attache point. Il est irrésistiblement attiré par des taches roses posées sur l'eau verte du lac semblables à de légers flocons voguant à travers le ciel au moment où le soleil se couche. Ce sont des colonies de flamands roses se laissant doucement aller au très léger clapotis des flots.

Là-bas, tout au milieu du lac, une tache grise faite de pierres qui semblent vieilles. C'est l'île de Chikli et son fortin démodé.

De l'autre côté, aux rives des salines, se dressent d'énormes tas brillants au soleil et parfaitement nets. Ils ressemblent aux piles de cailloux entassés sur les bords des routes.

Quelques maisonnettes au toit rouge signalent la fin du trajet lacustre et une sorte de lagune aux eaux rouges marque la fin de cette rapide traversée.



ALGÉRIE. — Le pont romain dans les gorges d'El-Kantara.



ALGÉRIE. — Un imposant « méchoui » dans le sud algérien.

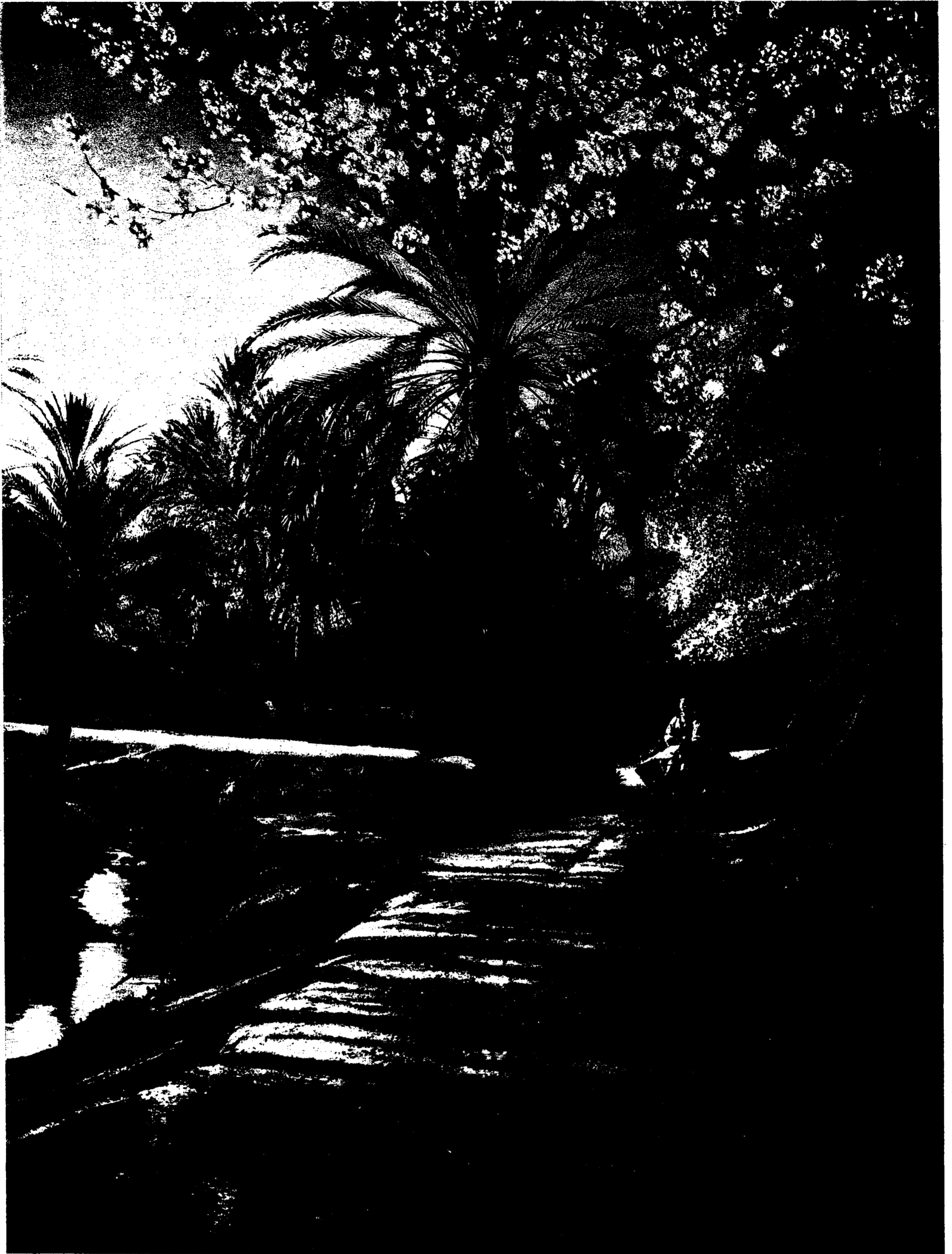
Photo Dessault.

Dans toutes les régions de l'Afrique du Nord, il est un plat recherché autant par les européens que par les indigènes. Voici une photographie qui nous montre un "méchoui" monstre. Les animaux, que ce soit moutons ou chamelons entiers sont proprement embrochés, rôtis sur le brasier et copieusement arrosés. C'est un régal fort apprécié des touristes.



MAROC. — Un train dans la palmeraie de Marrakech.

Photo Flandrin



TUNISIE. — Les abricotiers en fleur s'abritent sous les fines palmes des dattiers de l'oasis de Gabès.

Photo Perrin.



KAIROUAN, — La Mosquée des Sabres.

Photo Combarel.

Voici les hangars de l'aviation près desquels, immobiles sur l'eau, de gracieux hydravions semblent dormir comme les flamands roses.

Le Kram et ses maisons cubiques aux tours crénelées précède de très peu Salammbô au nom évocateur de beauté et de sang.

Tout au fond du passage, une agglomération toute blanche : Sidi-bou-Saïd, derrière laquelle se découpe un lambeau de mer toute bleue.

Nous sommes à Carthage. Voici la rue Tanit, la rue Hamilcar. La poésie de ces noms est tout à coup troublée par l'arrivée intempestive de cochers de fiacres dont l'accent dénote une origine nettement latine.

De la Carthage Punique, on ne perçoit plus que les intimités de la douleur et de la mort. Nous n'y pénétrons que par les voies souterraines des nécropoles. Ces banquiers, commerçants, armateurs, capitaines, seigneurs des terres d'Afrique de l'Océan à l'Égypte, dominateurs des marchés de l'Espagne et des Îles, « tous ces hommes forts d'autrefois, qui allaient, au delà des mers, bâtir des temples sur les rivages », nous ne les touchons plus que par les cinq vases de terre, le collier de mauvaise verroterie, la lampe du caveau et la pastille de fard que la ladre piété des leurs a déposés près de leurs cadavres. Pas un nom; pas un visage inscrit dans la pierre ou l'argile : l'ascétisme posthume, la pauvreté égalitaire, l'anonymat dans la médiocrité rituelle, un paradoxal dépouillement. A-t-on jamais pleuré sur ces tombes ? Furent-elles jamais fleuries ? Et, cependant, il en est une au moins, de ces dix mille lampes toutes semblables, qui, dans le silence du sépulcre refermé, a jeté la dernière lumière sur le visage redoutable de l'un de ces vainqueurs dont des millions d'enfants, dans nos écoles, célèbrent distraitemment la pauvre gloire ; il est un de ces crânes qui a porté l'une des pensées dont nous vivons, l'une de nos angoisses, conçue par lui le premier, et encore inapaisée.

Au Musée de Saint-Louis, la Carthage de Rome parle avec plus d'orgueil. Les hautes architectures, colonnes et frises, reliefs et statues, les milliers d'inscriptions racontent l'histoire de la volonté et du plaisir de vivre, et célèbrent l'espoir jusque sur la pierre des tombes. Les trophées des Victoires alternent avec les cornes des Abondances; ici, on épelle des noms illustres, on retrouve des visages familiers; là, on lit en belles lettres claires les noms des fonctionnaires et des offices qui assuraient la paix et l'ordre autour de la richesse patricienne.

Zaghouan est une petite ville de 2.000 habitants qui a succédé à un centre antique dont le nom n'est pas connu avec certitude, peut-être Onellana. Les ruines ont été recouvertes par les constructions modernes. Il ne reste debout qu'une porte monumentale (à l'entrée de la ville actuelle en venant de la station), dont la baie est flanquée

de niches pour des statues et dont la clef de voûte offre un niveau, une couronne de chêne et une tête de bélier. Près de cette porte, dans le jardin public, un monument commémore le combat de Moghrane en septembre 1881.

L'éperon sur lequel est situé Zaghouan est séparé par un petit vallon des immenses escarpements rocheux qui terminent le massif du Djebel-Zaghouan. Les terrains en contre-bas, arrosés par des eaux distraites du débit des sources, sont de beaux jardins plantés d'arbre fruitiers ou des olivettes.

Le massif du Djebel-Zaghouan, d'une altitude relative considérable, est fait pour attirer l'attention. « Son aspect pittoresque, ses



KAIROUAN. — Le tombeau du barbier du Prophète.



Un fondouk de Kairouan construit avec des colonnes provenant de monuments de l'époque romaine. Photo Comharel.

formes hardies, ses crêtes aiguës et déchiquetées l'ont signalé depuis longtemps aux touristes et aux géologues. Au Sud-Est, une faille, dont M. Rolland estime le rejet à 1.500 mètres, a coupé la montagne, formant un mur d'une hauteur fantastique; de nombreuses cassures ont, en outre, morcelé le massif et permis la circulation d'eaux chargées de principes minéralisateurs. » (Provinquière.)

On ne manquera pas de visiter les captations des sources.

La plus rapprochée est celle qui a été opérée, lors de la restauration de l'aqueduc, au cours du XIX^e siècle; on met moins de 15 minutes, soit en remontant le vallon au Sud de la ville, soit en suivant le chemin muletier qui sort de la ville près de la caserne des tirailleurs, qu'on laisse à droite. Cette captation se trouve au pied d'une gigantesque muraille de rochers; les eaux sont réparties en deux fractions très inégales, la plus considérable étant déversée dans l'aqueduc de Tunis, l'autre laissée aux gens de Zaghouan.

En longeant le bas des escarpements sur environ un kilomètre au Sud-Ouest, on arrive à l'autre captation, qui date de l'époque

romaine et dont le débit actuel est insignifiant. Le château d'eau ou nymphée, qui y avait été édifié, est l'un des monuments antiques les plus remarquables de la Tunisie. C'est un hémicycle de 30 mètres de largeur, bâti sur une plate-forme, en arrière d'un bassin presque ovale, qui recueillait les eaux de la source et les transmettait à l'aqueduc. Au centre de la courbe est un temple en forme de niche cintrée qui contenait jadis la statue de la divinité protectrice de la source. Les deux ailes présentaient des colonnades; des niches ménagées dans les parois abritaient des statues.

Les touristes disposant de 4 à 5 heures combineront la promenade aux sources avec l'ascension du poste optique. De la captation moderne, le sentier grimpe au travers de rochers abrupts. D'en haut, l'on jouit d'une vue magnifique masquée seulement par le Ras-el-Kasa.

✱

Les touristes qui se rendent de Tunis à Kairouan ne devront pas manquer de pousser jusqu'à Sousse qui est seulement à 8 kilomètres au delà de Kalaa-Srira, où se détache l'embranchement de Kairouan. La correspondance des trains est d'ailleurs établie à Sousse, et un arrêt dans cette ville intéressante coupera agréablement le trajet assez long en chemins de fer. Cette excursion fait l'objet de billets spéciaux individuels et collectifs de famille; enfin, elle est comprise dans l'itinéraire des Circuits de tourisme par train spécial, avec locotracteur à mazout, organisés pendant la période de janvier à mai par les Chemins de Fer Tunisiens et qui permettent de visiter en 6 jours les principales villes de la Régence : Sousse, Kairouan, Sfax, Gafsa, ruines d'El-Djem et de Sbeitla, oasis de Tozeur et de Nefta, et gorges du Seldja (dont une photo illustre notre couverture) avec des arrêts suffisants en chaque point.

✱

Hadrumentum, fondé vers le IX^e siècle avant J.-C. par les Phéniciens, était déjà une ville importante à l'époque de la domination de Carthage, et elle servit de base d'opérations à Hannibal dans sa campagne contre Scipion à la fin de la seconde guerre punique. Epargnée par les Romains lors de la chute de Carthage, elle se déclara contre César pendant la guerre civile. Sous l'Empire, elle



Dans l'oasis de Gabès.

Photos Perrin.



Korbous au fond de sa conche.

atteignit un haut degré de prospérité. Trajan l'érigea en colonie, la « Colonia Ulpia Trajana Augusta frugifera Hadrumetina ». Le surnom *frugifera* indiquait la fertilité des campagnes qui l'entouraient, Hadrumète se para de monuments luxueux, public ou privés, que décoraient de belles mosaïques (plusieurs, fort remarquables, sont au Musée de Sousse et d'autres au Musée Alaoui). D'ailleurs, si l'on rencontre partout, à Sousse, des pierres romaines employées dans les constructions plus récentes, les édifices anciens ont à peu près totalement disparu.

A la fin du III^e siècle, Hadrumète devint la capitale de la nou-

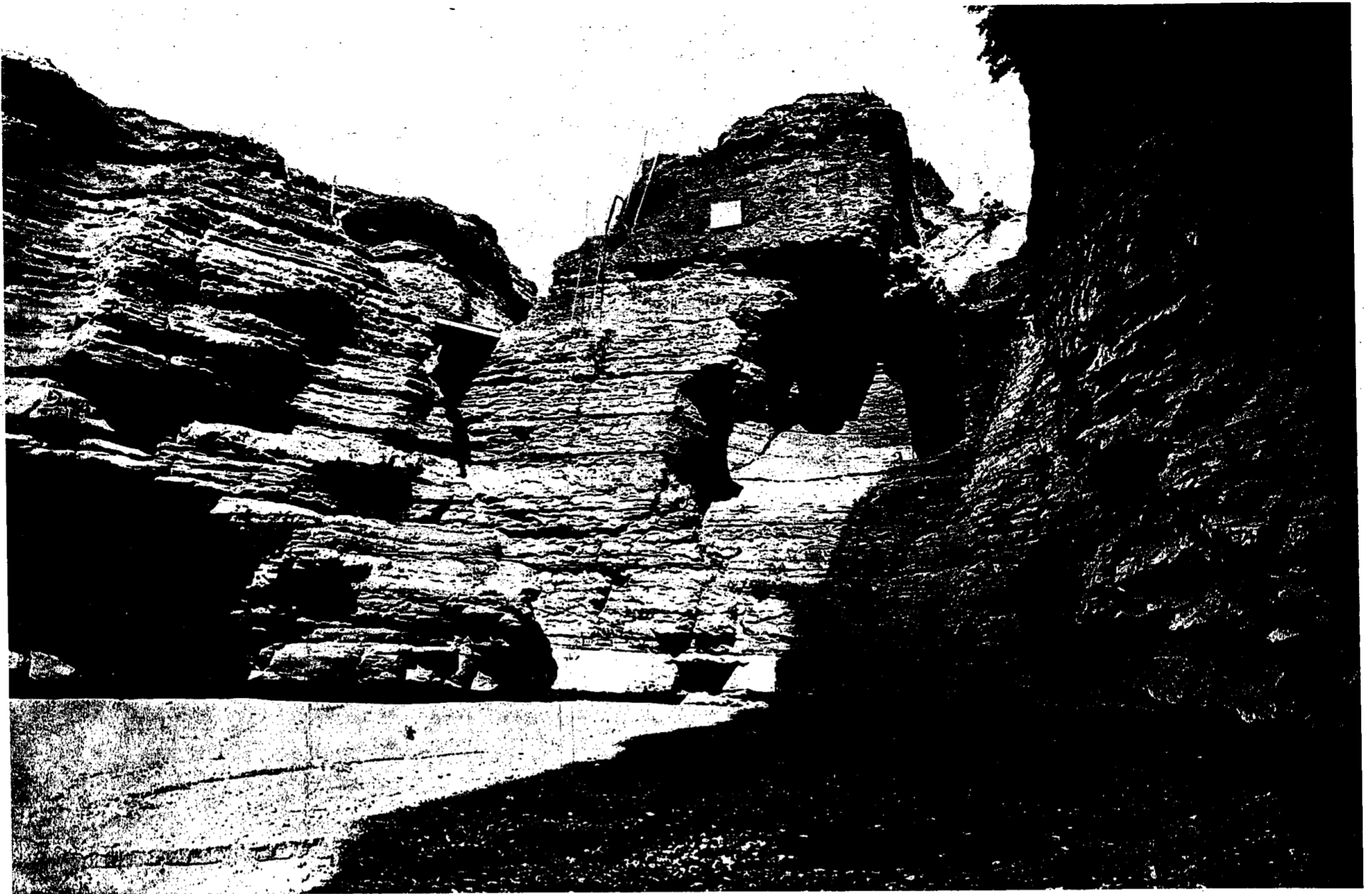
velle province de Byzacène. Plus tard, ce fut une des principales villes de l'Afrique byzantine : elle reçut alors de Justinien le nom de Justinianopolis. Fort maltraitée par les Arabes, Hadrumète, devenue Sousse, fut restaurée au IX^e siècle par les Aglabites. Conquise, puis perdue, par les Normands de Sicile au XII^e siècle, attaquée, au XVI^e siècle, par les Espagnols, enfin bombardée par une escadre française au XVIII^e siècle, Sousse fut occupée sans résistance en septembre 1881.

La ville antique possédait un port artificiel (défendu par des ouvrages dont les restes sont encore visibles au large de la grande



Dans l'oasis de Tozeur.

Photo Perrin.



Les gorges du Seldja.

Photo Bordas.

jetée), en arrière duquel un « cothon » ou bassin intérieur avait été creusé. Tous ces travaux étaient ensablés depuis des siècles lors de l'occupation. Un nouveau port a été créé qui comporte un bassin fermé de 28 hectares, dont 13 sont dragués à 6 m. 50; une jetée-abri de plus de 500 mètres en couvre au Nord l'entrée. Le mouvement commercial s'est accru considérablement, par suite de l'ouverture de la ligne d'Aïn-Ghrasésia à Redeyef et à Metlaoui, qui apporte à Sousse une partie des phosphates de la Compagnie de Gafsa.

*

Kairouan apparaît de façon saisissante, isolé au milieu d'une plaine sans arbres ni habitations. Cette plaine est sujette aux redoutables inondations de l'Oued Zerould et de l'Oued Merguellil; aussi, les points de la ligne sont-ils doublés de longs cassis-déversoirs, sur lesquels la voie est établie.



Les cacatombes de Sousse.

Photo Perrin.

Kairouan date de la conquête musulmane; ce fut l'établissement créé, dès sa première incursion, par le propagateur de l'islamisme en Afrique, Okba Ben Nafi. Au IX^e siècle, avec les Aglabites, Kairouan devint capitale; dépossédée par Tunis de la suprématie politique, la ville a gardé intacte jusqu'à nos jours la suprématie religieuse; c'est la cité sainte du Maghreb oriental, visitée par de nombreux pèlerins. Son occupation fut effectuée sans résistance en octobre 1881.

En sortant de la gare, on se trouve à l'entrée du quartier européen, où sont les hôtels et le Contrôle Civil.

La ville indigène, que ne dépare aucune percée moderne, se compose de deux parties: la ville proprement dite, quadrilatère irrégulier entouré d'une enceinte crénelée que flanquent des contreforts ou de petites tours rondes; les faubourgs, à peu près aussi vastes, qui s'étendent à l'Ouest et au Nord-Ouest. Les rues forment un dédale où l'on aurait quelque peine à se retrouver sans aide. Le touriste prendra toujours pour point de repère l'ancienne Grande Rue qui porte maintenant le nom de rue Saussier, où se concentre toute l'activité de Kairouan et qui débouche sur le quartier européen par Bab-Djelladine. Il sera commode de se pourvoir d'un guide; beaucoup de jeunes indigènes savent assez de français pour remplir cet office et offrent leurs services à la porte des hôtels ou dans les rues; ils sont nombreux les « yaouleds » débrouillards, mais ceux que recommandent les maîtres d'hôtel sont en général les meilleurs.

Dans les mosquées, inutile de se munir de babouches. Il faut seulement marcher sur le revers des nattes que les gardiens retournent devant vos pas, afin de ne pas salir le dessus des nattes où les indigènes marchent pieds nus.

On accède, du quartier européen à la ville indigène, par la Porte des Peaussiers ou Bab-Djelladine: c'était, autrefois, une porte double dont les deux arcades étaient réunies par un couloir disposé perpendiculairement comme la porte de Tunis; l'arcade extérieure et le couloir ont été démolis; l'arcade subsistante est fort curieuse; on y retrouve des matériaux antiques, notamment deux beaux chapiteaux byzantins. Sur la droite, à l'extérieur de l'enceinte, se trouvent la poste. Tout à côté, en remarquera le vaste enclos dit Msalla, dont le sous-sol est occupé par une citerne ouverte et qui, dans les grandes



Un potier de Djerba.

Photo Perrin.

fêtes, servait jadis de lieu de prière. A gauche, également à l'extérieur, sur la place Merabet, magasin de vente de la Société indigène des Tapis de Kairouan.

Bab-Djelladine ouvre sur la rue Saussier, où l'on s'engage. Dans la seconde ruelle à droite se trouve la zaouïa de Sidi Abid El Ghariani : porte d'entrée d'un bon dessin; beau plafond dans le vestibule; cour fort élégante qu'entourent des galeries élevées d'un étage; à gauche de la cour, salle où se trouve le tombeau de Sidi Abid, que couvre un admirable plafond affectant la forme d'une coupole carrée constituée par des assises en retrait. L'ensemble du monument peut dater du X^e siècle de l'hégire, mais avec beaucoup de réfections postérieures. Dans les bâtiments de la médersa annexe, se trouvent plusieurs beaux chapiteaux byzantins.

Les souks de Kairouan, beaucoup moins importants que ceux de Tunis, sont cependant intéressants, la ville étant un centre assez actif de commerce et d'industrie. Pour deux catégories d'articles surtout, l'industrie kairouanaise est renommée : les cuirs et les tapis. Leur fabrication occupe environ 400 familles, qui emploient plus de 1.000 métiers. Ce sont les femmes qui les tissent à peu près exclusivement.

De Sfax à Gafsa, le voyage est des plus pittoresque. Le touriste emprunte alors la voie construite par la Compagnie des Phosphates et du Chemin de fer de Gafsa. Il est bon, à ce sujet, de mentionner la façon spéciale dont le rail fut posé. C'est, en effet, avec un système employé en Amérique : un wagon-poseur. L'appareil et ses approvisionnements progressaient sur la voie au fur et à mesure de la pose, ce qui permit une moyenne de 1.500 mètres par jour.

Arrivé à Gafsa, le touriste sera surpris par l'oasis qui est l'une des plus originales de l'Afrique du Nord. Les chemins y sont souvent surélevés et cela permet la vue plongeante dans les jardins où croissent des abricotiers énormes, des vignes grimpantes extraordinairement développées et des palmiers de belle venue. Sur les bords de l'oued Baïech, les sites sont de toute beauté et les chasseurs peuvent, à quelques kilomètres de Gafsa, rencontrer quelques mouflons.

Gabès est l'oasis de l'eau, tant il est vrai que l'Oued Gabès a un débit abondant dont les sources se trouvent à peine à dix kilomètres de la mer. Plus de 200.000 palmiers de toute beauté abritent

des oliviers, des grenadiers, des abricotiers, de la vigne et du tabac.

Mais Gabès n'est pas seulement captivante par ses palmiers et l'abondance de l'eau qui court sous les abricotiers fleuris. Il est, pour le touriste, une autre source de joies : la mer. En effet, Gabès offre aux touristes l'une des plus belles plages de la côte tunisienne. Le golfe procure ainsi toutes les joies susceptibles d'être demandées à une station balnéaire des plus agréables en même temps que la magnifique vision d'une oasis.

*

Ainsi, le réseau des chemins de fer en Tunisie est tel qu'il permet au touriste de parcourir le plus confortablement du monde les sites les plus divers et dont l'intérêt est toujours des plus grands.

Que ce soit au Nord, au Sud ou à l'Est, des lignes ferrées vont partout, permettant de faire, en peu de temps, des visites aux ruines qui parsèment le sol tunisien et aux oasis qui l'ornent d'une parure de verdure.

Les villes modernes ou antiques, le désert, les stations balnéaires sont partout accessibles. Le matériel mis à la disposition des touristes est irréprochable et c'est sans fatigue que le voyageur peut exécuter des parcours très longs.

Comme il l'a été déjà dit au début de cet ouvrage, dans le chapitre de l'histoire des Chemins de Fer en Tunisie, la voie ferrée, comme dans les autres pays nord-africains, a été à la base de la prospérité économique du Protectorat.

Ainsi donc, un réseau complet de chemins de fer a beaucoup contribué et continuera de plus en plus à faire de la Tunisie un pays de tourisme fort bien équipé. La prolongation de la voie par des services d'autocars ne peut encore que donner plus d'essor à cette branche du commerce : le Tourisme, qui, partout, au Maroc, en Algérie et en Tunisie, est l'une des plus importantes et dont on ne peut se désintéresser.

Les efforts des chemins de fer pour créer un courant plus intense sont donc à louer sans restriction.



Jeunes musulmanes tissant des tapis. Photo Deconcloit.

3° Au Maroc

Nous prendrons, au Maroc, comme point de départ, Casablanca. Pourquoi ? Cela est bien simple. Parce que cette ville française du Maroc peut être prise comme étant le prototype de toutes les villes françaises qui ont, à peine en un quart de siècle, fait la gloire de la France dans l'Empire Fortuné. M. Pierre Malleret s'exprime ainsi à son sujet :

« Cette évolution constitue, à tous les points de vue, un exemple unique dans l'histoire coloniale française, voire même dans celle de l'Afrique du Nord, et c'est peut-être la raison pour laquelle Casablanca bénéficie déjà d'une grande réputation dans le monde entier.

Des Anglo-Saxons débarquent-ils au Maroc — lisez Casablanca — ils n'en peuvent croire leurs yeux du miracle dont ils sont cependant les témoins vivants. On a tellement parlé de la ville-champignon, de son chaos, de son désordre que, la Place de France abordée, ils sont émerveillés du spectacle inattendu qui s'offre à eux. Les boulevards et les rues n'ont peut-être pas tous les largeurs qu'un urbanisme bien compris désirerait. En retour, certains rappellent par leur longueur quelques avenues d'Amérique et de Londres; d'autres s'américanisent davantage à l'aide de sporadiques gratte-ciel en miniature qui semblent, avec leurs neuf, dix ou onze étages, absolument dépaysés sous le soleil d'Afrique; ailleurs, c'est l'intensité de la circulation automobile, la multiplicité des garages et magasins de vente; ici c'est quelques petits coins charmants enfouis dans des jardins qui les embaument et qui rappellent quelque banlieue de Berlin ou de Londres, propre et coquette... Il n'est pas non plus sans ce petit air de « Rationalisation » — pour parler le jargon économique à la mode — qui ne semble présider à la répartition des quartiers de Casablanca suivant qu'ils sont réservés à l'Administration, au commerce, à l'industrie ou tout simplement aux villas de plaisance et qui ne rencontre la flatteuse approbation de nos visiteurs d'Anglo-Saxonne, tous heureux, à leur retour sur leurs continents respectifs, de proclamer la puissance du génie colonial français. Ce ne sont là que des détails, mais en s'éloignant de notre côté, lorsqu'un de ces luxueux navires de la « Transat » ramène ces touristes dans leur pays d'origine, tous ces détails se fondent dans une impression d'ensemble d'ordre, d'activité et de beauté qui compose harmonieusement le fond du souvenir et qui persiste durablement à la gloire de notre infatigable effort.

Et puis, ce sont les Français de France qui viennent aussi rendre visite à Casablanca où ils ont tous, maintenant, un parent, un ami ou un correspondant d'affaires. Oh ! chez eux, la surprise, pour n'être pas moins grande que chez les Anglais ou les Américains, est pourtant plus expansive. Ils sont épatés d'abord par les bâtiments publics : la Région Civile ? un modèle; la Poste ? un modèle; le Palais de Justice ? un modèle; la Conservation Foncière ? un modèle; l'Hôpital ? un modèle; la Cathédrale ? un modèle, etc.; ah ! il y en a des modèles de fraîcheur, de lumière, de goût et de grâce dans ces monuments ! C'est vrai, en regard d'eux, les préfectures de France sont



Départ du port de Casablanca pour Rabat d'un train spécial pour touristes.
Photos Flandrin.



L'intérieur d'un wagon-salon des Chemins de fer du Maroc.

bien veillottes, les bureaux de postes bien noirs, les hôpitaux tout gris, les tribunaux tristes à l'excès : ça sent l'ennui, la moisissure. Vraiment, Casablanca triomphe. Et le Français, raffiné et gourmet, déniche de suite les bons endroits. Le marché central reçoit un des premiers sa visite, souvent sous l'égide d'un fonctionnaire municipal ou du Syndicat d'Initiative de Casablanca : on ne trouve pas mieux en France, disons même qu'on ne trouve que moins bien. Ce coup d'œil satisfait, c'est le repas dans nos grands restaurants, au Roi de la Bière, aux Ambassadeurs, au Petit Poucet qui séduit et convainc définitivement nos hôtes. Qui ne sait que la bonne chère fait partie du patrimoine touristique de Casablanca ? Les Français savent particulièrement l'apprécier et nous avons entendu des membres du Parlement proclamer que le meilleur restaurant de l'Afrique du Nord se trouvait sur la Place de France !

Pourquoi ajouter qu'après une bonne gastronomie le cœur et l'esprit, en liesse, sont disposés à apprécier non seulement les magnifiques salles de cinémas — parlant 100 % — mais aussi l'ordonnement général de la cité, tantôt majestueux avec ses enfilades d'arcades, tantôt gracieux dans des pergolas fleuries et le plus souvent marqué au coin d'un goût sûr et délicat ?

Et voilà comment les visiteurs de Casablanca d'où qu'ils viennent, émerveillés d'autre part, de l'activité de la rue et de ses magasins, sont de parfaits ambassadeurs de la cause marocaine. Ils ont vu beaucoup de travailleurs et beaucoup de jolies choses; ils ont vécu sous un aimable soleil; ils ont été bien reçus par une population qui pratique largement l'hospitalité. Cela leur suffit pour les faire bien juger du cœur et du cerveau de Casablanca et ainsi s'explique, en partie du moins, l'évolution extraordinaire de cette cité qui doit tant, même au point de vue de sa réputation, à cet homme extraordinaire lui aussi, qui s'appelle Lyautey et à qui Casablanca conserve la plus profonde des reconnaissances.

Dans ses murs, Casablanca recèle d'innombrables trésors dont le touriste est avide. Le Mellah est un quartier où, vraiment, la population juive a conservé presque toutes ses traditions ancestrales. Parcourir les venelles de cette partie de la ville procure la sensation de vivre quelques instants d'une période révolue, ressuscitée ici par miracle.

Il y a aussi, tout près de Casablanca, une ville de conte de fée : Bidonville. Nulle part, il n'est donné au visiteur de pouvoir contempler une pareille agglomération. Des milliers et des milliers de baraques faites de tôles provenant de vieux bidons d'essence ou de goudron ont été utilisées par les indigènes pour construire des maisonnettes bien alignées, mais si basses que leur ensemble fait penser à un monstre de l'Apocalypse. Chaque tôle recouvre l'autre à la manière d'écaillés de poisson et une foule déguenillée, des enfants surtout, se bouscule et crie dans toutes les ruelles. Un nuage de fumée s'échappe des toitures et faite comme une auréole bleue à cette cité de misère.

Quant à Bousbir, la décence ne permet point de le décrire. C'est un temple immense, tout un quartier où sont parquées les pré-



Arrivée d'un groupe de touristes en gare de Rabat.
Photo Flandrin.

tresses du dieu Eros. Jeunes ou vieilles, elles ne peuvent, une fois qu'elles en ont franchi les portes, retourner vers le monde normal. Il y en a beaucoup, beaucoup, de fort belles et de fort laides et les touristes ne sont pas peu surpris de trouver parmi elles des gamines, presque des enfants.

C'est assez dire que les touristes trouvent à Casablanca de quoi satisfaire à toutes les exigences de leur curiosité toujours en éveil.

La banlieue immédiate offre également de nombreuses surprises. D'abord celle de trouver des immensités cultivées et en plein essor par de vaillants colons qui se consacrent de plus en plus à la culture des primeurs.

La grande plage à la mode, Fedhala, n'est qu'à quelques kilomètres de Casablanca. C'est encore, dans ce pays tout neuf, une curiosité. En effet, à côté des établissements qui se rencontrent normalement dans une station balnéaire, il existe une puissante organisation pétrolière. Fedhala est à la fois un port et une plage à la mode, n'ayant rien à envier à celles dont la réputation parfois surfaite attirent sur les côtes de la Métropole la foule des baigneurs.

Coquette et riante, Fedhala est, en somme, la banlieue de

Casablanca et ceux qui l'ont créée ne peuvent qu'être félicités d'une initiative aussi heureuse.

Non loin de là, à moins de 100 kilomètres : Rabat.

Rabat est la résidence habituelle de S.M. le Sultan et du Commissaire Résident général de la République française au Maroc. Siège de la Cour d'Appel, de l'Evêché et des différentes administrations centrales du Protectorat, elle est la capitale administrative de l'Empire chérifien.

Surplombant l'Océan auquel elle accède par l'estuaire du Bou-Regreg, commandé par ce joyau, unique dans l'Afrique du Nord, qu'est la Casbah des Oudaïas, c'est une agglomération de 53.000 habitants (32.200 indigènes et 20.800 Européens, dont 10.460 Français), comportant nettement deux villes distinctes dominées, toutes les deux, par le Palais de la Résidence générale : l'ancienne ville arabe à laquelle on s'est efforcé de conserver tout son caractère; la ville européenne, aux larges artères bordées d'arbres, garnie de beaux immeubles modernes et de riants villas, entourées de jardins qui font, de Rabat, la cité des fleurs et du rêve.

Par la douceur de son climat, par le charme de ses horizons suffisamment vastes, par l'onduleuse harmonie de ses lignes, elle attire et retient le voyageur qui la voit pour la première fois.

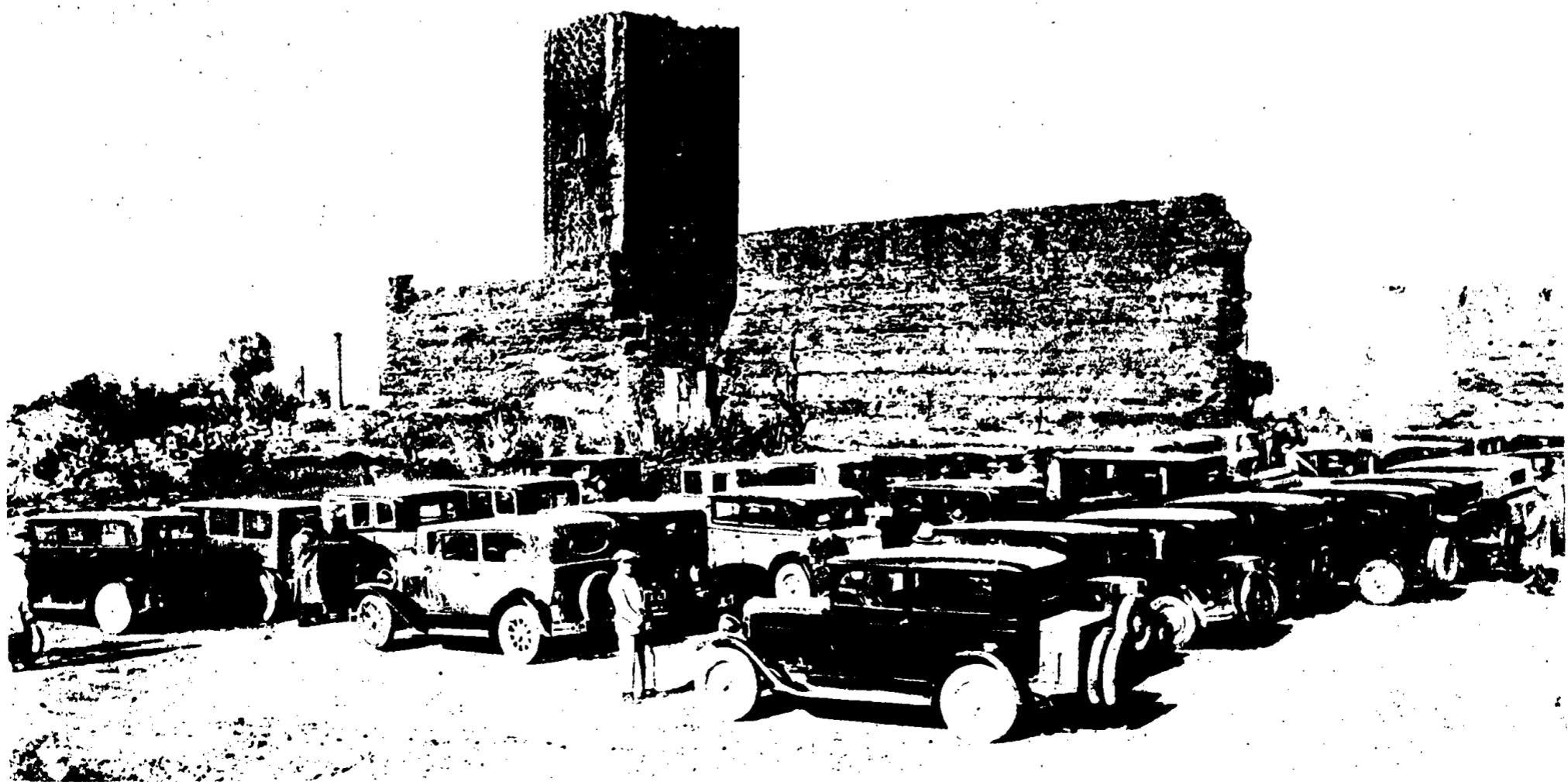
Et cette attirance explique le développement des quartiers modernes soumis à une étroite discipline en vue de réaliser, dans le détail, les vues d'ensemble de l'architecte urbaniste chargé par le Maréchal Lyautey de dresser le plan de la Rabat européenne.

« La ville française n'existait guère que sur le papier, il y a quinze ans, a écrit M. Borély. Elle commence de prendre figure, et voilà que des écrivains, venus au Maroc pour admirer ses vieilles villes, avouent leur faiblesse pour la fraîcheur de sa nouveauté. »

Les ruines qui entourent la Tour Hassan sont cependant d'une majesté qui force l'admiration. Devant ces vestiges d'une civilisation lointaine, devant l'importance qu'ils revêtent, l'esprit est à la fois envahi par l'admiration et le regret de ne pouvoir reconstituer entièrement ces merveilles détruites.

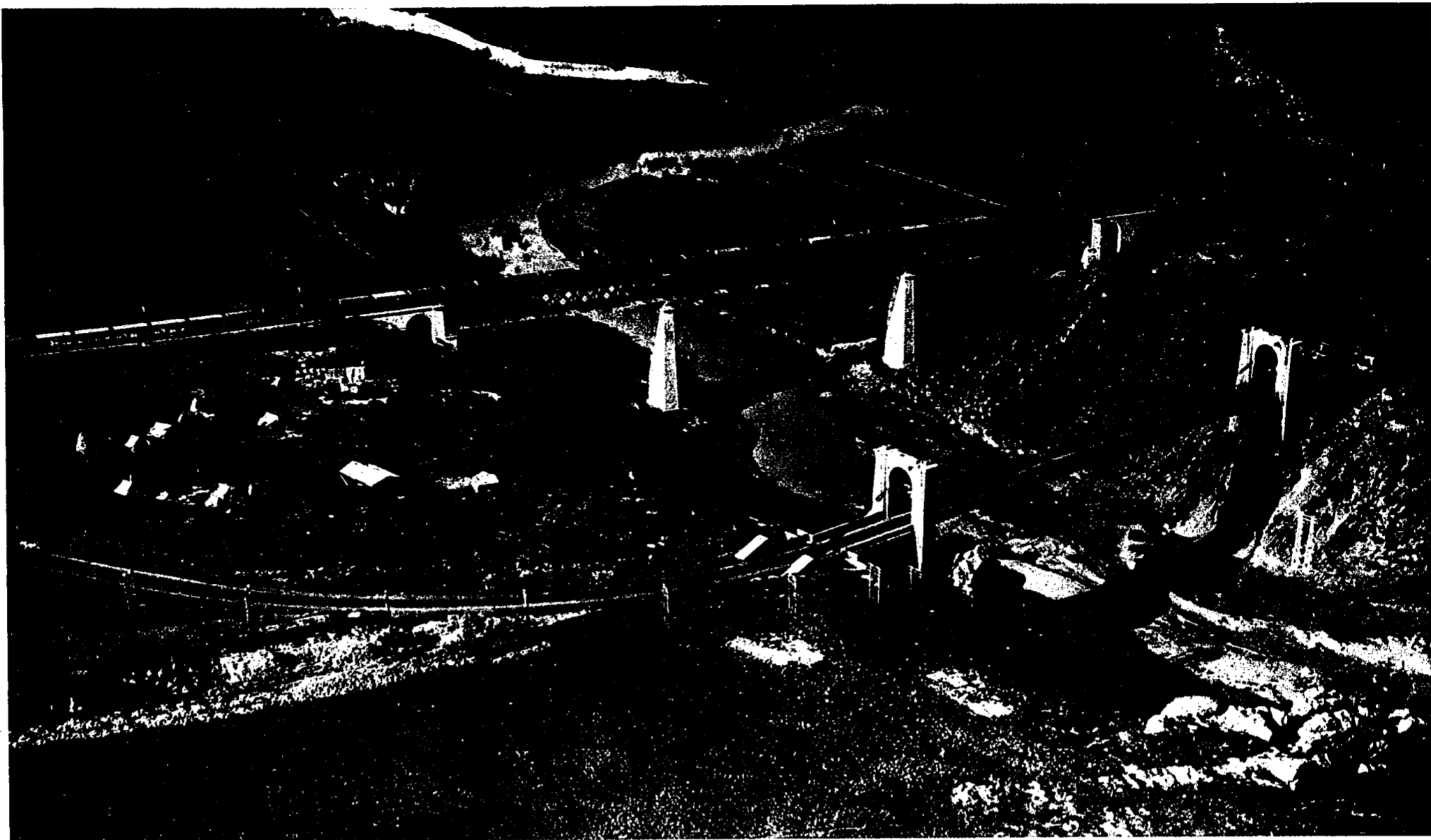
Et puis, la seule vue de Salé, toute blanche, est un enchantement. Que se soit du terre-plein de la Tour Hassan ou de quelque autre endroit qu'il puisse l'apercevoir, c'est, pour le touriste, une vision inoubliable.

Casablanca, avons-nous dit, doit être le point de départ de nombreuses excursions touristiques. La gare accueillante reçoit avec



RABAT -- Une caravane de touristes à la tour Hassan.

Photo Ruthmann.



Le rail doublé par la route...

un sourire toujours ensoleillé les caravanes avides de nouveau et de beau.

C'est de là que le touriste peut gagner Kénitra. Cette visite est tout indiquée pour qu'il soit possible, plus que partout ailleurs au Maroc, pour comprendre l'effort réalisé pour faire du Protectorat, en peu de temps, ce qu'il est actuellement. Il est bon, en effet, de considérer, non plus au point de vue strictement touristique, mais aussi au point de vue économique, les réalisations donnant au Maroc sa vitalité. Cela n'enlève d'ailleurs rien au charme touristique et, pour aller même plus loin, nous pouvons dire qu'il le complète. Visiter la forêt de Mamora sans savoir ce qu'est le port de Kénitra n'est faire une chose qu'à demi. Et puis, le nom de « Port-Lyautey » montre bien encore ce qu'est la ville au point de vue de son développement économique auquel le chemin de fer n'est point étranger.

La ville de Kénitra doit la vie à son port; elle en tire également son activité et son développement est parallèle au mouvement de son trafic.

Partie de rien, le centre de Kénitra, simple base militaire lors de ses débuts, a vu sa population se développer, durant les vingt années de son existence, avec une grande activité.

Voici quelques étapes de la vie de cette ville :

En 1915, le centre s'esquisse, on compte déjà 3.456 habitants, dont 1.456 indigènes.

En 1920, la population s'élève à 4.566 habitants, dont 2.204 indigènes.

En 1926, on relève 9.931 habitants, dont 6.030 indigènes.

En 1931, la population totale a gagné 93,30 % en cinq ans et atteint 19.197 habitants, dont 13.251 indigènes.

On constate, jusqu'en 1920, que les indigènes sont moins nombreux que les Européens, mais, à compter de l'année suivante, leur progression s'accuse rapide et décisive.

La ville s'organise au cours des dix dernières années : de belles avenues et des rues larges sont tracées abondamment complantées d'arbres; des trottoirs sont établis, pendant que des villas et des habitations particulières s'édifient.

Les habitants font confiance à la nouvelle ville et de beaux immeubles, Compagnie Algérienne, Hôtel d'Europe, Paquet, Brotons, Thollet, sortent de terre et constituent les premiers témoins de la prospérité future de Kénitra.

A l'heure actuelle, l'initiative privée continue son œuvre pen-

dant que les édifices publics s'amorcent à leur tour. C'est ainsi qu'un bel Hôtel de Ville, un Hôpital, de conception tout à fait moderne, la Prison Centrale du Maroc, des villas militaires s'élèvent à leur tour et placent Kénitra au rang des villes importantes du Protectorat.

Kénitra continue sa progression rapide et de nouveaux éléments de prospérité apportent, chaque jour à sa jeune existence, la sève nourricière qui lui permet de croître et de prospérer.

La gare de Kénitra se trouve sur la voie normale Casablanca-Fez. Gare importante, reliée à Casablanca par des trains électriques qui placent Port-Lyautey à 45 minutes de Rabat et à 2 h. 15 de Casablanca. Bientôt, des trains directs ne mettront pas plus de 1 h. 30 pour se rendre dans cette dernière ville.

Le Port de Méhédy, à l'embouchure du Sebou, pratiqué déjà par les Phéniciens, avait connu une grande activité maritime sous les Portugais.

En avril 1911, au moment où fut entrepris la colonne de Fez, le Service des Etapes choisit Méhédy comme base de débarquement. La Marine militaire, qui prêtait son concours au corps expéditionnaire, recherchant, sur le cours du Sebou, un point mieux abrité des vents de la mer, reconnut, sur la rive gauche, à 17 kilomètres de



...entre Casablanca et Rabat.

Photos Flandrin.



MARRAKECH. — La façade Ouest de l'Hôtel Mamounia à la Compagnie des Chemins de fer du Maroc.

l'embouchure et à proximité de la Casbah de Kénitra, un emplacement particulièrement favorable où le Génie construisit, en 1912, un appontement qui fut le premier ouvrage du port actuel de Kénitra.

Le Maréchal Lyautey, mesurant tout l'intérêt que pourrait présenter, pour le Maroc, un port en rivière bien protégé de la mer et convenablement aménagé, et pressentant l'avenir que devait réserver à Kénitra sa situation géographique exceptionnelle, décida que les installations réalisées pour la base militaire seraient maintenues et, le 1^{er} janvier 1913, le Port de Kénitra fut ouvert au commerce.

Par une Convention, en date du 27 décembre 1916, le port de Méhédy-Kénitra fut concédé, en même temps que celui de Rabat-Salé, à la Société des Ports marocains de Méhédy-Kénitra et Rabat-Salé.

D'importants travaux furent entrepris, dès 1918, pour mettre le nouveau port en mesure de satisfaire aux besoins du trafic.

Toutes les grandes Compagnies de Navigation fréquentant le Maroc ont établi des lignes régulières sur Kénitra (Compagnie Paquet, Société Anonyme de Gérance et d'Armement, Compagnie Transatlantique, Compagnie Nantaise de Navigation à Vapeur, Compagnie Oldenburg, Compagnie Orano-Chérifienne, Bland Line, etc.).

Pour compléter les installations du port intérieur de Kénitra, la décision de principe est arrêtée d'aménager à Méhédy, près de l'embouchure, un avant-port accessible aux navires de plus fort tirant d'eau. Les études techniques sont terminées et les travaux vont pouvoir entrer bientôt dans la phase des réalisations. Sont prévues, la construction d'un quai devant l'anse des Charpentiers, avec aménagement de 8 hectares de terre-plein, et l'organisation d'un vaste lotissement pétrolier. L'avant-port de Méhédy sera spécialement affecté aux trafics pétrolier, charbonnier et minier, Kénitra restant le port de trafic général pour les bâtiments de moyen tonnage.

Notons, enfin, que le Ministère de l'Air se propose d'établir, en aval du port de Kénitra, sur la rive gauche, une grande base aérienne dont les premiers travaux sont en cours d'exécution. Le Sebou, par le calme et la largeur de son plan d'eau, par l'orientation de son cours et le dégagement de ses berges, offre, en effet, des avantages exceptionnels à l'amerrissage des grands hydravions. L'expérience faite, en décembre 1930, par l'escadrille italienne du Général Balbo, est significative à cet égard. En outre, un vaste terrain d'atterrissage peut être aménagé à peu de frais, en bordure du fleuve, permettant l'utilisation du port aérien par tous les types d'appareils volants.

Par sa situation, par le développement de son outillage et de ses aménagements divers, Méhédy-Kénitra, seul grand port en rivière de l'Afrique du Nord, est incontestablement appelé à jouer un rôle primordial dans l'économie générale du Protectorat. Port de Fez, Meknès et Ouezzan, il est le débouché de la riche plaine du Ghard que vont féconder encore les grands travaux d'hydraulique agricole actuellement en projet.

En terminant, il convient de signaler qu'à l'entrée du Sebou, à Medeya, une plage a été aménagée qui est très fréquentée par la

population du Nord du Maroc. Actuellement, cette plage compte une centaine de villas.

••

De Fez, où nous avons toute faculté d'attendre la correspondance du chemin de fer avec l'autocar, nous nous rendons à Sefrou, située à une altitude de 850 mètres et qui a une population de près de 5.000 indigènes musulmans, 3.500 Juifs et 150 Européens.

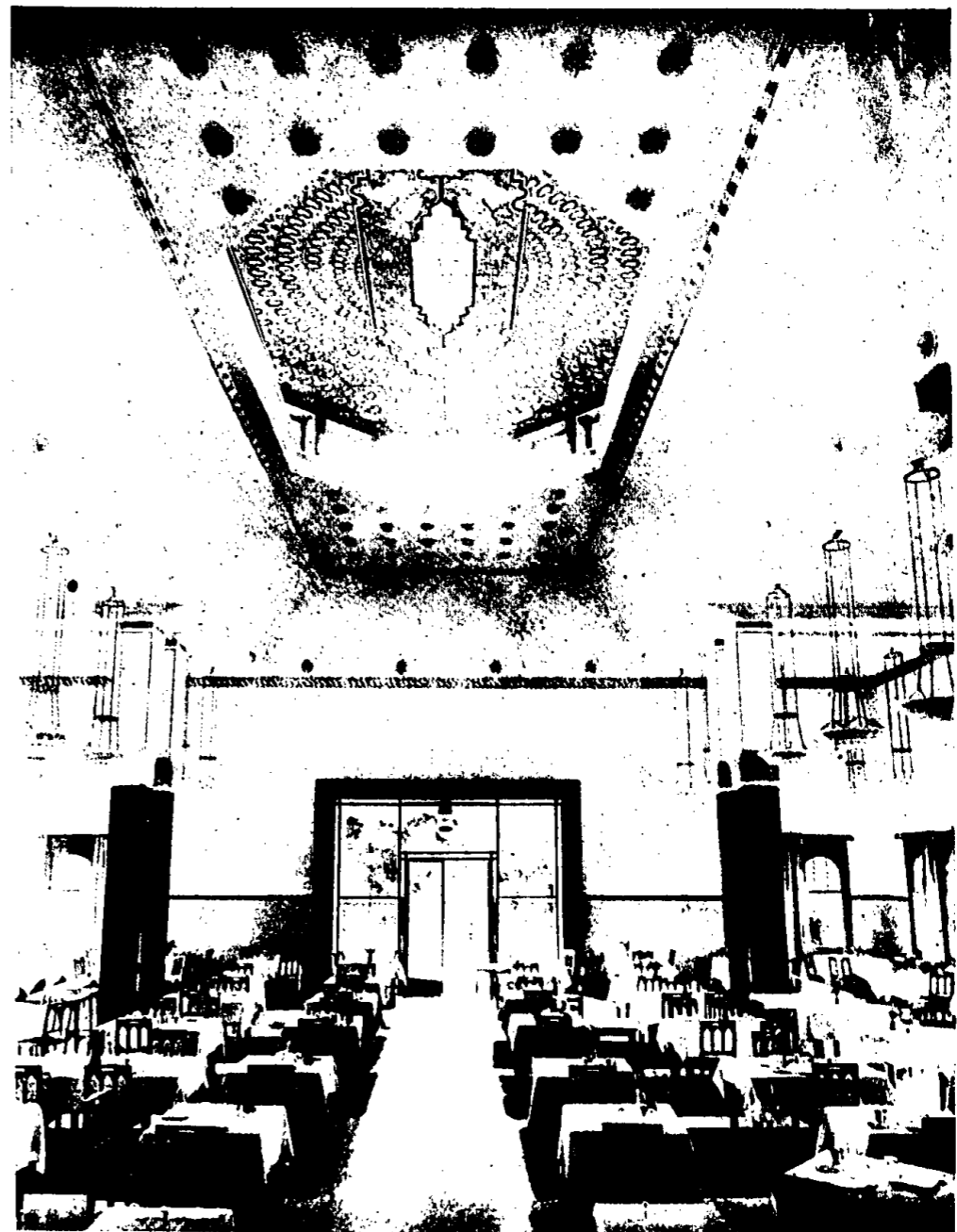
Sefrou est une des villes les plus anciennes du Maroc ; à l'époque de la conquête arabe, ses habitants étaient de religion juive et occupaient les deux rives de la rivière appelée aujourd'hui Oued El-Yhoudi. Lorsque le Sultan Moulay Idris édifia la ville de Fez en 808, il invita les habitants de Sefrou, Juifs et Berbères, à la soumission. Ils se soumirent et, dès lors, la civilisation et le progrès se développèrent dans leur ville pour atteindre le plus grand éclat au XII^e siècle de l'ère chrétienne.

Après la mort du Sultan Moulay Idris, le Maroc était dans une situation normale, et les émirs Idrissistes gouvernaient indépendamment les uns des autres. Les populations juives jouirent, dès lors, d'une situation prospère et s'enrichirent aussi bien au temps des Idrissistes que sous le règne des autres sultans, surtout lorsqu'elles vinrent de plusieurs régions se réfugier au Maroc en 1492.

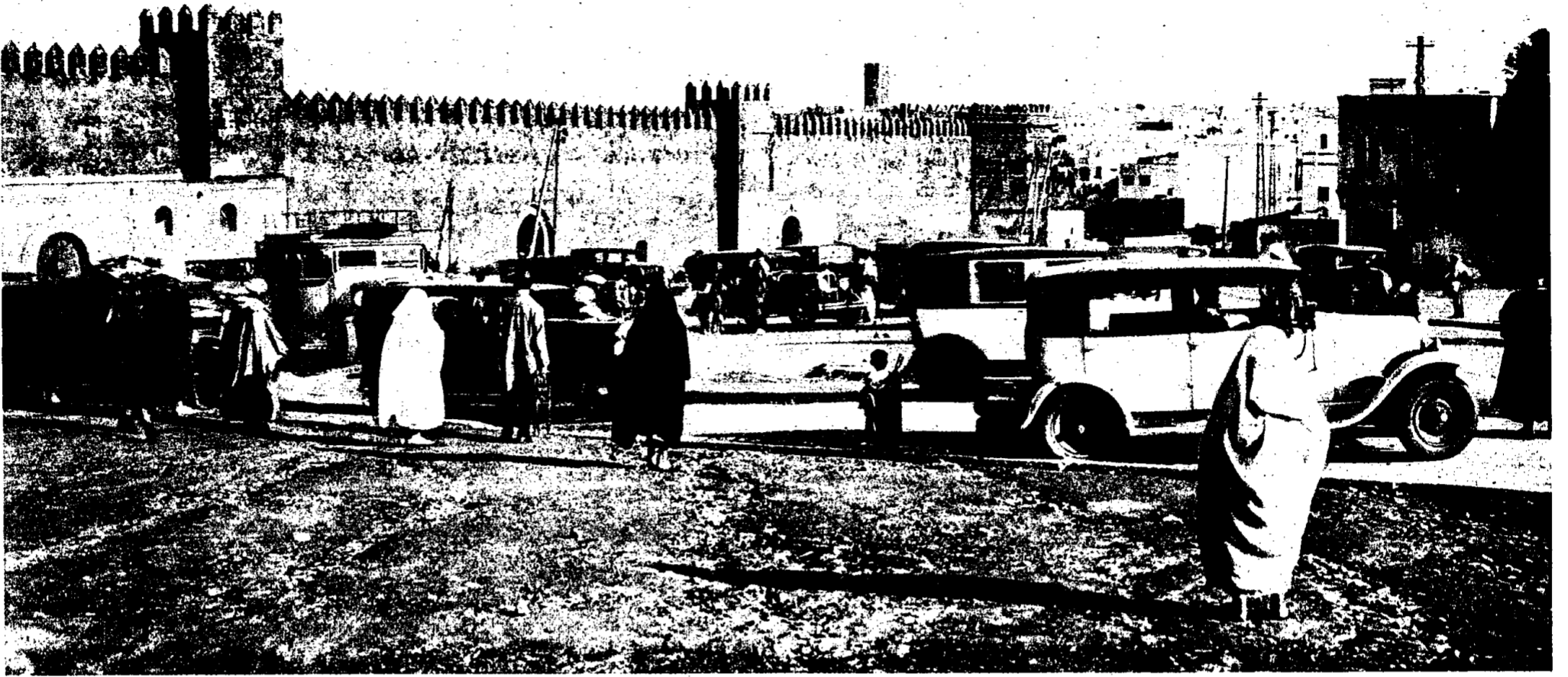
Cependant, l'intérieur du Maroc n'a jamais été exempt des troubles causés par les tribus berbères. Quant aux Arabes, leur qualité d'Etrangers sur ce sol les inclinait à préférer le calme et la tranquillité. On comprend, de la sorte, que le mélange des Arabes et des Berbères s'est opéré au cours des guerres intérieures, comme pendant les guerres de conquêtes des Arabes, guerres qui les amenèrent à cultiver le sol, à épouser les filles des indigènes, à commercer avec eux, et à fonder des cités importantes encore debout. Les premiers Arabes étaient d'ailleurs de civilisation très avancée et de haute culture.

Revenant à Sefrou, nous disons que cette ville est très ancienne et l'on ignore le nom de son fondateur. Le climat y est tempéré, le sol, fertile, est boisé et largement arrosé. Il s'y fait un commerce actif de produits berbères et de tapis qui sont exportés, principalement en France.

Au flanc de terrasses ombragées, une ville nouvelle commence à naître : coin de France aux bords de l'Atlas.



La salle à manger de l'Hôtel Mamounia. Photos Flaudrin.



La Kasbah des Oudaïas à Rabat.

Le Maroc comptait quatre villes capitales ou impériales : Fès, Meknès, Rabat et Marrakech. Celle-ci fut la capitale des Almoravides (en arabe : Mourabitin) ; Meknès, celle des Alaouites qui règnent encore : l'un des Sultans les plus illustres de cette dynastie, Moulay Ismaïl, voulut même en faire le Versailles marocain.

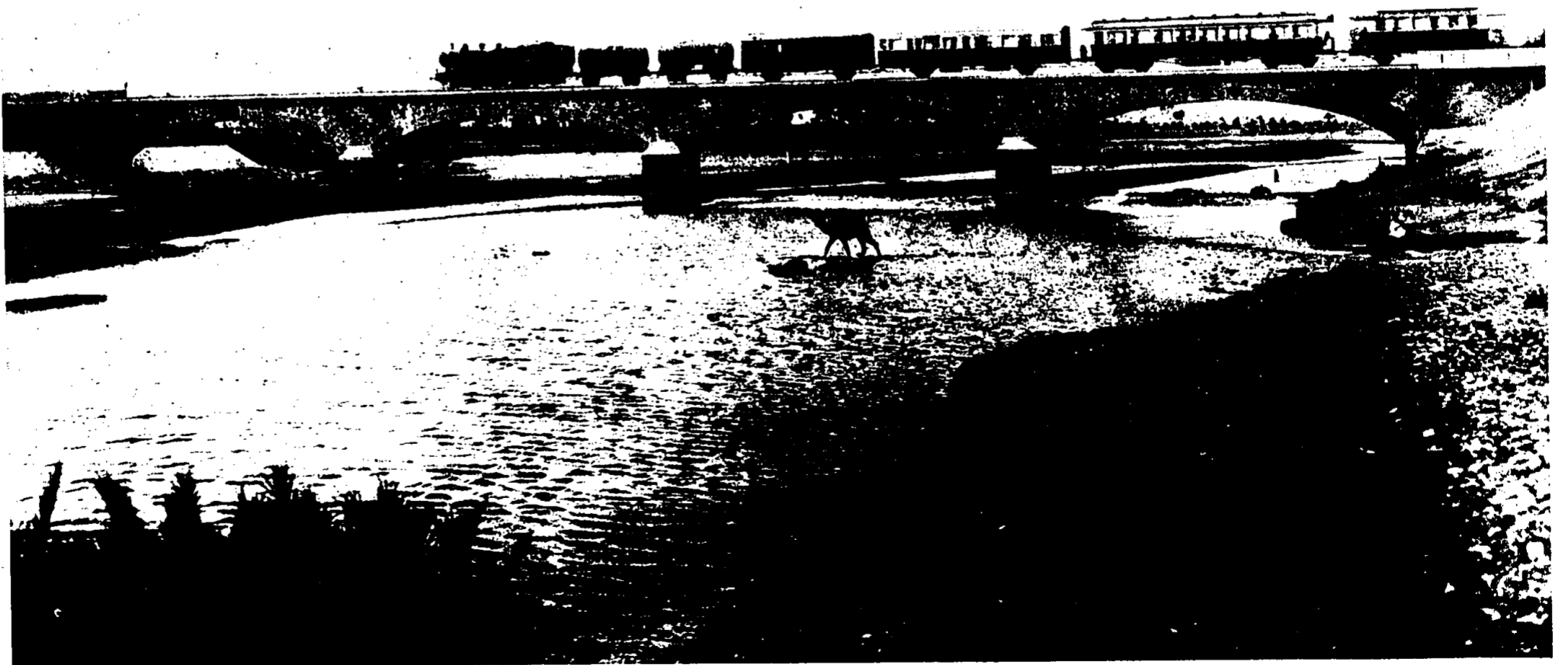
Fès fut la capitale des Idrissides ; Idriss I^{er}, Idriss II et leurs descendants furent les fondateurs et les premiers souverains de l'Empire arabe musulman au Maroc ; ils conservèrent tout le long des siècles, sinon le trône, du moins un prestige religieux qui n'a jamais été entamé. Idriss II, fils du premier, a fondé Fès en l'an 192 de l'Hégire et en est resté le grand et vénéré patron ; son mausolée servant encore de lieu de refuge, grâce au respect de la France pour les traditions islamiques.

Le Maroc comptait trois villes dites Hadria (raffinées, civi-

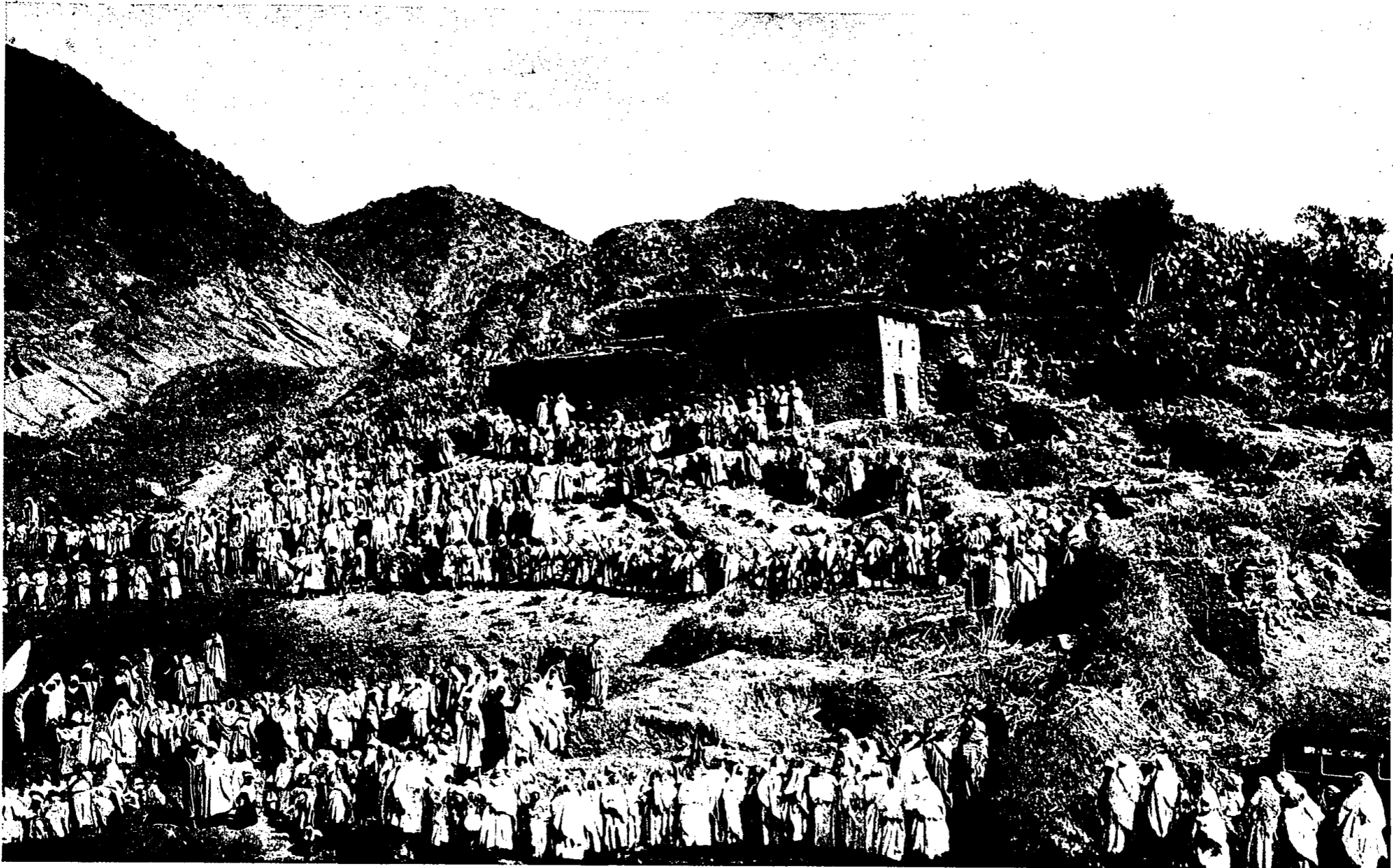
lisées, policées) : Tétouan, Rabat et Fès. A ce titre, Fès fut la capitale des Mérinides. Les souverains de cette dynastie ajoutèrent à Fès l'auréole des sciences et des arts qui y brillèrent d'un éclat incomparable. Les artisans célèbres qu'ils ont formés, les monuments merveilleux qui leur sont dus suffisent pour justifier leur gloire et le souvenir reconnaissant et admiratif que leur ont conservé les Fassis et tous les visiteurs de cette ville.

Fès compte plus de 350 mosquées, dont les plus grandes ou les plus célèbres sont celles de Karouyine, des Andalous, de Boujeloud et de Moulay Abdallah. Elle abrite plus de 30 Zaouïa ou sièges des Confréries religieuses dont les plus notoires sont les Zaouïa des Derkaoua, des Tijanyine, des Kittanyine, des Aïssaouas, etc.

Elle offre aux visiteurs plusieurs Médersas de l'art le plus pur, notamment la Bouanania et celle des Attarine.



Un train sur l'oued Tensift entre Casablanca et Marrakech.



Aux alentours de la Kasbah de Tin-Mell, dans la région de Marrakech, un jour de fête.

Photos Flandrin.

A Fès, travaillent les corporations les plus importantes et les plus prospères, dont les principales sont celles des teinturiers, des fabricants de babouches, des artisans de la soie et des tisserands. Ces corporations sont placées sous l'autorité du Mohtasseb, exerçant les fonctions de Prévôt des Marchands, contrôleur des vivres et vérificateur des Poids et Mesures. Ces fonctions, très importantes par leur ancienneté et leurs nombreuses attributions, ont été, de plus, illustrées par des titulaires de valeur.



Marrakech est l'une des villes les plus intéressantes du Moghreb. Ville curieuse, morceau du moyen âge retrouvé en plein vingtième siècle, Marrakech est d'une rare originalité. Malgré plus de seize ans d'occupation française, c'est encore la ville mystérieuse, le pays de la magie et des « djinns » (esprits). Particulièrement pittoresque est le mouvement de sa population urbaine et des ruraux.

La place Djemah-el-Fna, dont la réputation de pittoresque a dépassé de loin les frontières marocaines, permet de contempler une symphonie éclatante de mouvements, de couleurs, de sons; poses et gestes biblique, costumes aux tons violents, cris, rires, chansons, chants de flûte, rythme monotone de cymbales et tambourins.

Marrakech a subi, moins que toute autre ville, l'influence européenne, tant par son éloignement de la côte que par son prétendu caractère de « cité interdite ». C'est encore, malgré quinze ans d'occupation, le pays de la magie, des « djinns », des danseurs, des chanteurs ou conteurs populaires; sur la grande place de Djemah-el-Fna, au cœur même de la ville, des groupes circulaires de burnous, de djellabas, de haïks se forment nombreux, entourant les conteurs ou musiciens, les charmeurs de serpents (énormes cobras des forêts du Souss), les acrobates de la Confrérie Oulad Sidi Ahmed ou Moussa, ou un Aïssaoui en passe d'hystérie, prêt à flageller sa chair et à la lacérer d'une hachette aux formes préhistoriques, ou les mignons lascifs qui s'offrent en des danses suggestives...

Pour abriter cent cinquante mille autochtones, donner asile à plus de dix mille campagnards des alentours et du bled éloigné, il faut une immense étendue que viennent accroître encore les vastes jardins chers aux citadins aisés et qui sont la parure de Marrakech. C'est pourquoi 18 kilomètres de remparts ou de murs dessinent, du

Nord au Sud, le rectangle de la ville qui mesure de 1.200 à 1.500 mètres de large.

Entre ces murs de pisé ocre (moyenâgeux pour nous), souvent verdis ou minés par le temps, aux créneaux plus ou moins démantelés, aux pieds desquels courent de profonds ruisseaux égayés d'herbes et de roseaux, une foule grouille et se presse dans les centres, les artères où se manifeste l'activité.

Autour de Marrakech, de nombreuses excursions sont possibles qui donnent au touriste un véritable aperçu de ce qu'est cette région marocaine de montagnes.

Autant par le relief tourmenté du paysage que par les mœurs des habitants, la région de Marrakech est l'une de celles permettant de jouir, plus que partout ailleurs au Maroc, du charme prenant de ce pays.

Partout, ce ne sont que kasbahs crénelées, véritables châteaux féodaux perchés sur des sommets souvent très difficiles à atteindre. Partout, une sauvage vous étreint.



Les indigènes ne dédaignent point les voyages.

Photo Ruthmann.



La gare de Rabat, un jour d'arrivée de touristes.

Toute la région de Meknès, au Nord de la cité, en passant par Petitjean grâce au chemin de fer Tanger-Fez, est un centre de tourisme remarquable à tous points de vue.

On dit, avec raison, que les terres de la région de Meknès sont les plus belles terres du Maroc.

La culture y est favorisée par un climat continental, froid en décembre et janvier, très chaud en août. Le climat de Meknès rappelle le climat de France.

On compte environ 400 colons dans cette région privilégiée dispersés dans plusieurs centres de culture : Aïn-Taoudjat, Aït-Harzalla, Bou-Fekrane, Aït-Yazem, Aït-Lorma, Ras-el-Arba.

Les terres d'Aïn-Taoudjat sont abondamment arrosées, ce qui facilite la culture des primeurs en vue de l'exportation. Une belle pépinière approvisionne les propriétés rurales en arbres de toutes sortes adaptés au climat local.

La culture maraîchère se fait sur de grands espaces; et le chemin de fer du Tanger-Fès achemine vers le port de Tanger la production primeuriste qui va alimenter le marché français.

Aït-Harzalla possède, avec Bou-Fekrane, les plus belles terres que le Maroc puisse offrir. Les récoltes y sont régulières. Les blés y sont magnifiques. La végétation est surprenante.

C'est la seule région du Maroc qui soit presque à l'abri des caprices de la température. Aussi, les colons qui habitent ces contrées ont-ils pu donner à leurs fermes, après quelques années seulement de travail, un équipement et un développement que seules peuvent montrer en France et ailleurs les gros propriétaires ruraux soutenus par des capitaux importants. Ici, le travail et la nature ont été les seuls artisans d'une richesse qui surprend les touristes. Les organismes de crédit ont apporté aux colons de ce coin favorisé du Maroc une aide intelligente et mesurée, il ne faut pas l'oublier; et sans le secours financier qui leur fut accordé, les colons qui, mettant pied sur les terres à eux concédées, se seraient trouvés devant 200, 300, 400 hectares à défricher, eussent été incapables de bouleverser en quelques mois des terres immenses couvertes de doum et de les changer en terres propres et fécondes.

Chacun de ces centres se développera malgré la proximité de Meknès.

Et déjà Bou-Fekrane devient un vrai village, avec son bureau de poste, son école, ses épiceries, ses cafés, ses boulangers et ses

corps de métier les plus nécessaires.

Aït-Harzalla a planté les racines d'un village futur : la Maison du Colon attirera la construction de maisons de commerce ou de petite industrie avec lesquelles se constituent les centres ruraux.

Les Aït-Yazem sont un territoire peuplé de fermes où la culture de la vigne est prépondérante. Une cave coopérative vient d'être édifiée presque au centre de cette région de vignobles qui, grâce à ses terres sableuses, donne un vin dont le bouquet rappelle celui des bons crus de France.

Ras-el-Arba est un centre récent de colonisation. Là, où il y a 3 ou 4 ans, pâturaient des troupeaux de moutons parmi les palmiers nains dont les racines se disputaient la richesse du sol, s'élèvent aujourd'hui des fermes nombreuses.

Cette région, hier sauvage et couverte d'un doum pauvre, s'est peuplée des cultures les plus belles : céréales, légumineuses poussent à merveille dans ces terres hier abandonnées, et près de 500 hectares de vignes y ont été plantés.

La nature du sol est généreuse et quelques colons, venant des régions de Bou-Fekrane ou d'Aïn-Harzalla, estiment que les terres de Ras-el-Arba sont, en fécondité, les premières peut-être de la région de Meknès.

Moulay-Idriss, à 24 kilomètres de Meknès, lieu de pèlerinage très fréquenté, bâtie sur un éperon, dans une gorge sauvage du Zerhoum, offrant au touriste le charme intact de la ville arabe, est exclusivement habitée par des indigènes.

Volubilis, à 4 kilomètres de Moulay-Idriss, contient des ruines importantes, vestiges de la domination romaine, qui sont l'objet de fouilles, sous la direction du Service des Beaux-Arts; ces fouilles permettent de découvrir de temps à autre des bronzes d'un prix inestimable, tels le *Chien de bronze*, l'*Ephèbe à cheval*, l'*Apollon*, etc., etc.

El-Hajeb est juché à flanc de coteau à 30 kilomètres de Meknès, sur la même route qui conduit à Ifrane et à Azrou. Un jardin public offre au touriste un nid de verdure dans lequel cascade sur les rochers un ruisseau d'eau fraîche. Situé à 1.100 mètres d'altitude, El-Hajeb est vraiment un lieu de repos. Du haut de la colline, on voit toute la plaine cultivée de Meknès : panorama splendide qui donne une nette vision des efforts de la colonisation par la France.

Ifrane, station estivale située à 1.650 mètres, créée par les soins



Vue générale de Bidonville, ville de 15.000 habitants, la plus originale cité indigène du Maroc.

du Protectorat, se trouve à 27 kilomètres d'El-Hajeb. On y parvient par une route toute neuve.

Azrou, à 23 kilomètres d'Ifrane, est un centre de transactions importantes avec le Moyen-Atlas.

Ce village berbère est bâti à 4 kilomètres des forêts de cèdres et de chênes verts du Djebel Bou-Draâ du Moyen-Atlas, en bordure de la riante et fertile vallée du Tigrigra.

Situé à 1.275 mètres d'altitude, dans un creux très chaud en été, Azrou jouit d'un climat très sain que la pureté des eaux de source rend agréable. Une centaine d'Européens y vivent au milieu de 1.500 indigènes. Cette région pittoresque est appelée à devenir un centre touristique d'un intérêt incontestable.

Au point de vue agricole, Azrou s'adonne surtout à l'élevage du mouton, mais une large part est faite aux cultures des céréales (orge, blé, maïs).

Le commerce local vend les produits forestiers, les animaux de boucherie, les laines; il achète le thé, le sucre, les bougies, les cotonnades et toutes les pacotilles dont les indigènes furent toujours amateurs.

D'autres noms viennent à la pensée lorsqu'on écrit du tourisme de la région de Meknès : Aïn-Leuh, petit village berbère accroché aux pentes des premiers contreforts du Moyen-Atlas, à 1.450 mètres d'altitude, avec une vingtaine d'Européens et 250 indigènes; Ito (paysage lunaire), les sources de l'Oum-er-Rebia, la forêt de Djaba, et, plus loin, Midelt, qui se développe tous les jours et devient, avec ses magasins d'épicerie, d'horlogerie, de mercerie, de débits de boissons, etc., une ville qui veut être importante.

A la région de Meknès appartiennent les cercles d'Itzer, de Rich, de Bou-Denib, d'Erfoud.

C'est dans le centre d'Itzer qu'on rencontre les forêts de cèdres centenaires; c'est là que se trouvent les gorges sauvages de la Moulouya et celles non moins pittoresques d'Ansegmir; enfin, le lac de l'Aguelman Sidi-Ali, qui est situé sur la route d'Itzer, est une véritable curiosité.

Dans le cercle de Rich sont situés des villages curieux à visiter, tels le blockhaus de N'zala, Kerrando, village de création récente; Gourrama, Tijane qu'on n'atteint facilement qu'à dos de mulet...

Bou-Denib comprend 120 Européens, 1.000 indigènes et 650 israélites.

Erfoud, en bordure immédiate du Tafilalet, sur l'Oued-Ziz, se trouve proche des palmeraies de Maâdid et du Tizimi. A 35 kilomètres plus loin, c'est la palmeraie du Djorf et de Fezna, reliée à Erfoud par une piste praticable; plus loin, à 90 kilomètres de Bou-Denib, c'est Ksar-es-Souk, et, à 25 kilomètres à l'Ouest, la riche palmeraie de Tarda.

Les noms les plus divers s'inscrivent sur la carte touristique de la région de Meknès. Et les touristes qui voudront prolonger leur séjour dans cette région favorisée seront étonnés de tous les avantages dont la nature l'a gavée.

Quant à Tanger, terminus de la ligne Tanger-Fez, c'est peut-être la ville la plus cosmopolite qu'il soit donné de visiter au Maroc. Tanger ressemble quelque peu à Alger par sa disposition et son charme.



Construction d'une nouvelle maison à Bidonville.

A NOS LECTEURS

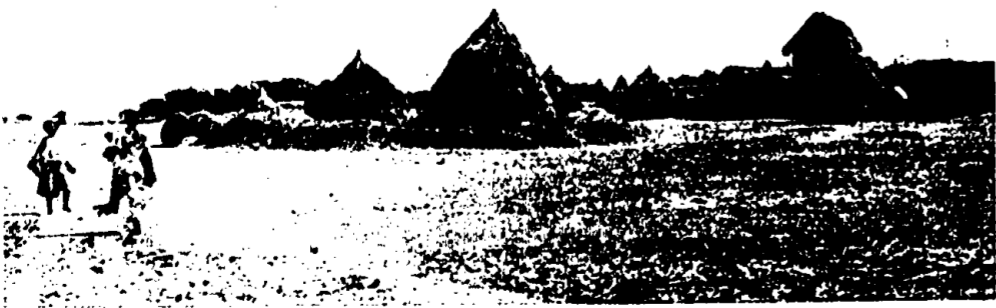
Le numéro spécial que nous éditons aujourd'hui marque une étape dans l'histoire, déjà longue, de l'« Afrique du nord Illustrée ».

Sans cesse soucieuse de procurer à ses lecteurs des satisfactions artistiques, notre revue a adopté l'impression en héliogravure. La couverture, ainsi que les quatre pages placées au milieu du numéro, ont été tirées par la « Photo-Héliogravure Algérienne » (Filiale de la Société « Ancienne Imprimerie Victor Heintz »).

Ces cinq illustrations montrent avec quel soin l'« Afrique du Nord Illustrée » a édité ce numéro qui sera suivi d'autres semblables, nombreux et d'un intérêt soutenu.

« Chemins de Fer et Tourisme » est dû à l'initiative et a été entièrement réalisé par notre collaborateur GÉRARD BESSE.

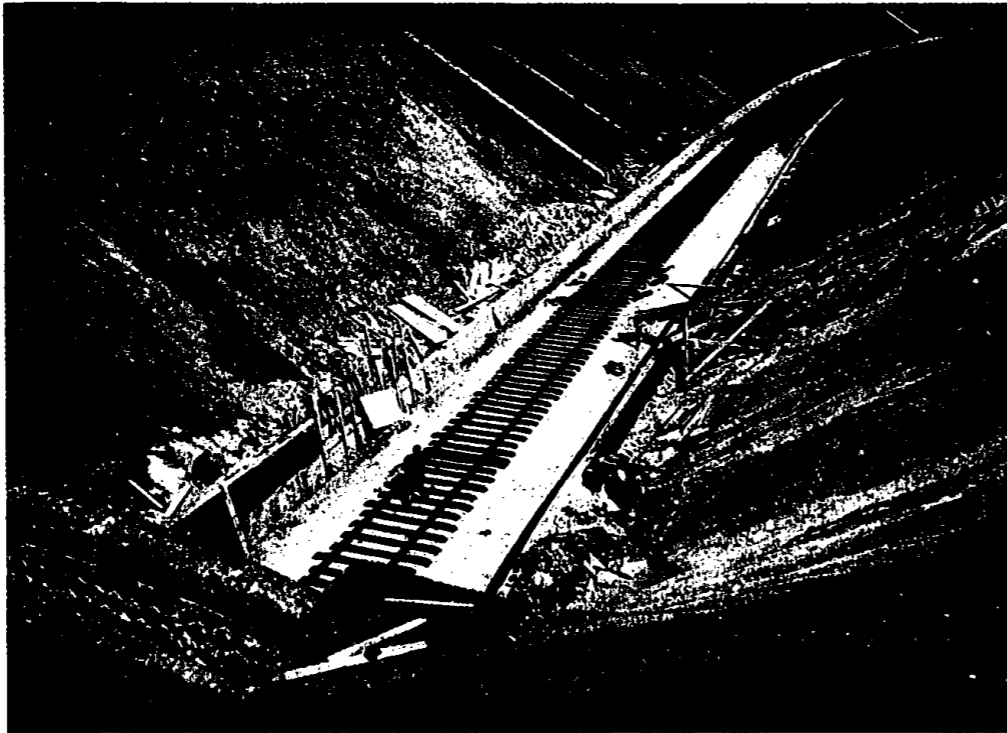
Ce nous est aussi un devoir de remercier ici les dirigeants des Chemins de Fer Algériens, de la Compagnie Fermière des Chemins de Fer Tunisiens, de la Compagnie Tanger-Fez et des Chemins de Fer Marocains pour la sympathie agissante qu'ils nous ont accordée à cette occasion.



Un douar dans la région de Petitjean.

III. Conclusion

Des rives de l'Océan Atlantique aux grèves tunisiennes par la voie ferrée

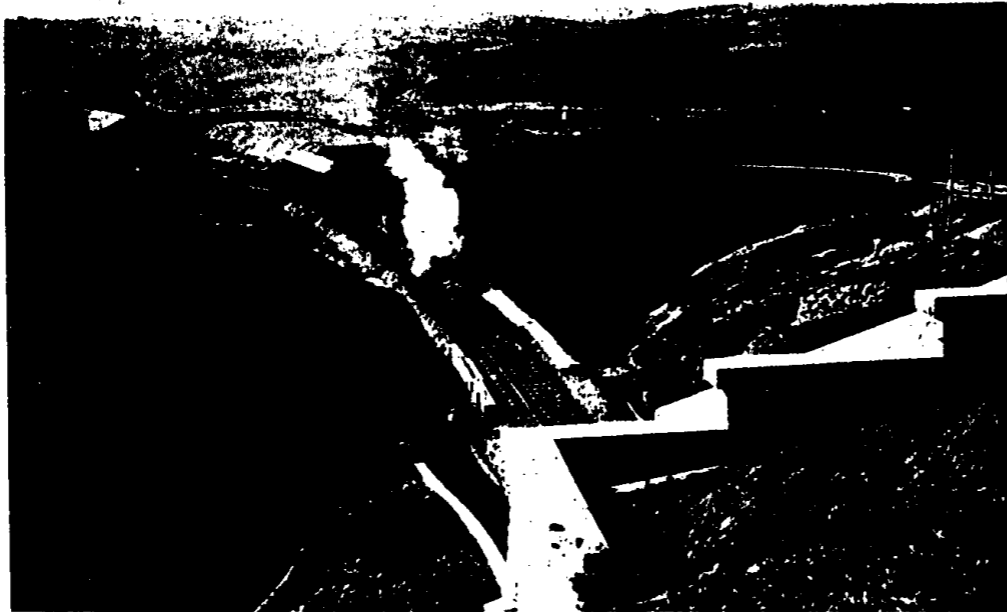


Le dernier tronçon de voie ferrée est terminé entre Taza et Fez.

Et maintenant que nous savons comment ont été créées et mises en service les voies ferrées des trois grands pays français de l'Afrique du Nord, maintenant que nous avons vu en détail l'effort magnifique réalisé par les compagnies ferroviaires sous l'impulsion de chefs avertis, pourquoi ne ferions-nous pas, de l'Ouest à l'Est, une promenade confortable et instructive ?

En effet, au moment où le ruban d'acier est posé sans solution de continuité des rives de l'Océan Atlantique au golfe de Tunis, il est d'un grand intérêt de faire, ne serait-ce que par l'imagination, le premier voyage.

Si la voie ferrée n'est pas encore totalement livrée au trafic des voyageurs, ce qui sera chose faite d'ici quelques semaines, il n'en est pas moins vrai qu'elle est partout définitivement établie. Seul, le tronçon Fez-Taza est encore soumis aux épreuves qui doivent garantir la sécurité absolue.

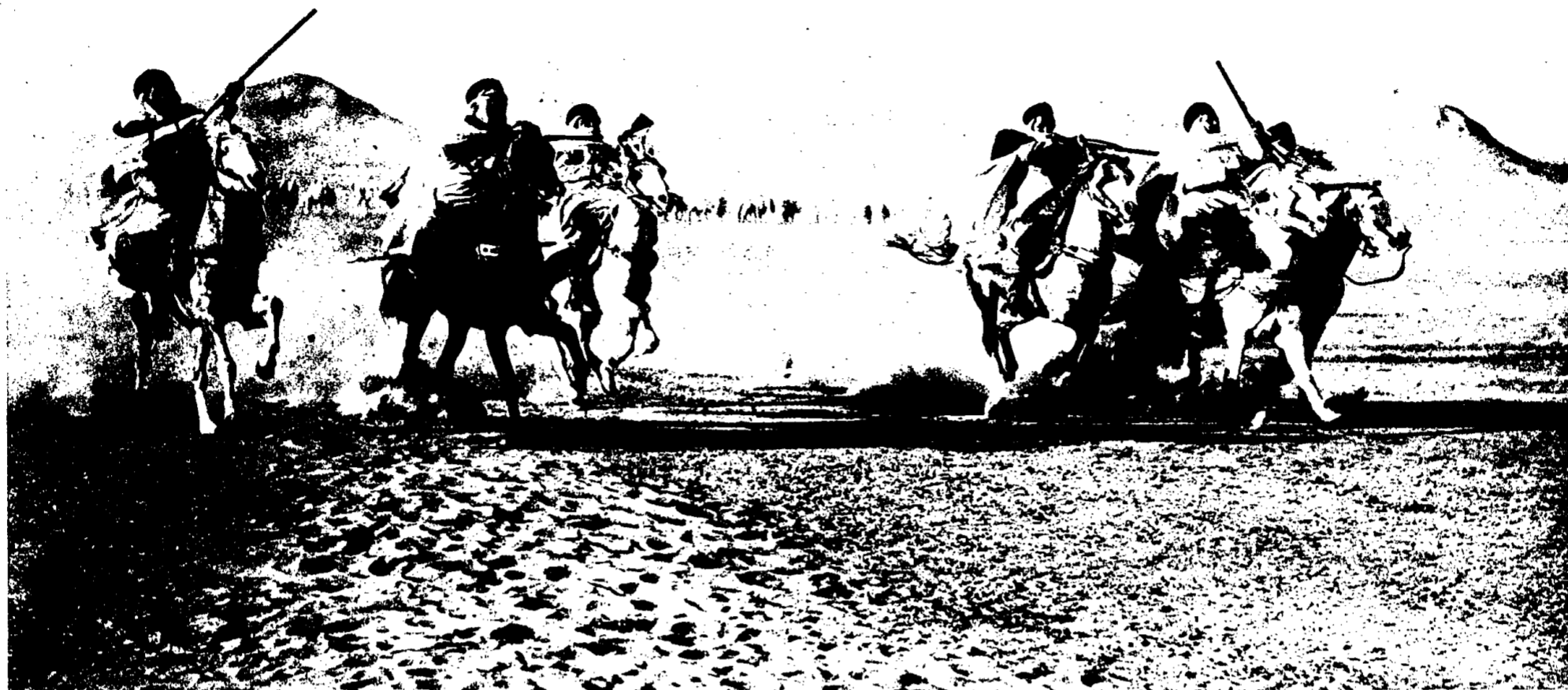


Le premier train qui a utilisé ce tronçon.

Nous partons donc de Marrakech, véritable ville du moyen âge, particulièrement pittoresque. Sur la fameuse place Djemaa-el-Fna, une foule variée, dont la pigmentation de la peau va du blanc au noir le plus pur, se divertit au spectacle des charmeurs de serpents, bateleurs et conteurs, baladins et danseurs Chleus. Marrakech est, peut-on dire, la ville de transition entre le Maroc et le Soudan. On y trouve aussi bien de blanches maisons à terrasses que le petit réduit soudanais en pisé rouge. Ses palais, ses mosquées aux toitures en pyramides, couvertes de tuiles émaillées bleues ou vertes, contrastent avec les quartiers aux maisons de terre que ravagent les intempéries. Le soir, au soleil couchant, il semble que la ville tout entière ne soit qu'un brasier. Une fois que l'on a vu Marrakech, on a peine à quitter ces lieux.



La chasse au faucon est en honneur chez les indigènes de l'Afrique du Nord.
Photo Dessault.



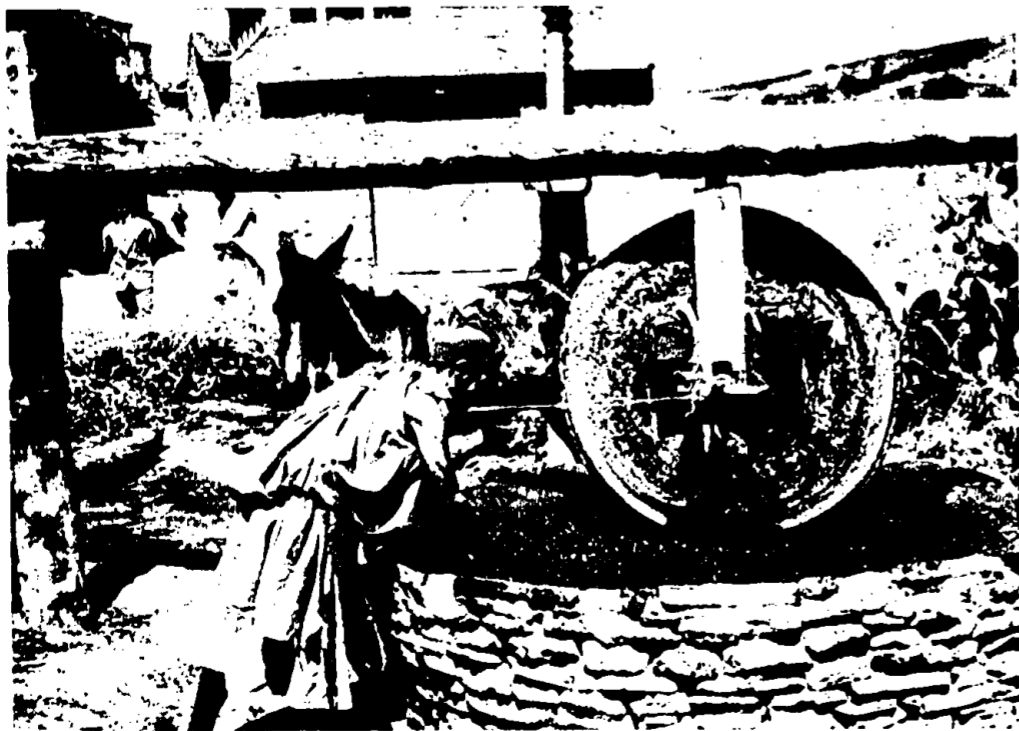
La fantasia procure au spectateur des émotions artistiques profondes.

Cependant, confortablement installé dans une encoignure du wagon, voici que nous admirons tout à notre aise un paysage fantastique. Le relief tourmenté est, pour l'œil, un véritable régal. Entre deux échancrures de montagnes aux cimes neigeuses, apparaît tout à coup l'une de ces vieilles forteresses moyenâgeuses qui dresse sa silhouette massive sur un ciel d'azur. Les couleurs et les formes se marient admirablement et nombreux sont les artistes, attirés par cette région, merveilleuse parce qu'originale et d'un caractère vraiment grandiose.

Et puis, on est heureusement surpris de constater qu'il est de véritables fleuves dans cette région que l'on se figurerait volontiers aussi désertique que sauvage. L'Oum-er-Rebia est majestueux à souhait et ne fait point tache dans le paysage.

La grande capitale commerciale du Maroc, Casablanca, ne déçoit point le visiteur. De la gare, moderne et blanche, une vaste avenue bordée de palmiers nous conduit au cœur même de la ville. On a tout dit, à ce sujet : beauté, pittoresque, respect des coutumes et des habitations indigènes ou juives. Bousbir et Bidonville, le Mellah et la ville administrative sont autant de véritables merveilles.

Voici Rabat, bijou enchâssé dans la verdure. Là-bas, à travers



Le vieux moulin à huile est encore utilisé. Photos Dessault.

les colonnes et les déchirures des murailles rouges, à demi-caché par la Tour Hassan, Salé éblouit de blancheur.

Voici Meknès dont la ville ancienne se pique, comme le fait de ses aiguilles une pelotte, de fins minarets surplombant la ville indigène à côté de laquelle, telles les fameuses « villes-champignons » américaines, se dresse la cité européenne.

Ajoutons que la Compagnie des Chemins de Fer Franco-Espagnole du Tanger-Fez a choisi cette ville voici déjà plusieurs années pour y fixer définitivement l'ensemble de ses services technique administratif et d'exploitation qui étaient précédemment installés à Tanger, de sorte qu'à l'heure actuelle même les ateliers de réparations et les dépôts de matériel ont été transférés ici, ceci pour le plus grand profit du commerce de la ville. Disons aussi que la Compagnie n'a pas hésité, pour résoudre l'inquiétante question du logement de son personnel, à construire plusieurs groupes de villas fort importants, lesquels forment à eux seuls de véritables quartiers de la ville nouvelle (180 villas environ). Tout dernièrement encore, pour s'assurer la régularité de la main-d'œuvre nécessaire à la bonne marche de ses ateliers, la Compagnie a dû mettre en construction une véritable ville nouvelle indigène à proximité des lieux du travail.

Et la délicieuse promenade se poursuit jusqu'à Fez. C'est encore un enchantement. Partout, le bruit doux et suave de l'eau qui court sur les galets, des moulins qui ronronnent. De la verdure là où chacun s'attend à ne trouver qu'aridité; de la fraîcheur là où l'imagination ne peut faire prévoir que sécheresse.

Fez est un paradis terrestre et l'on est tenté, par moments, d'évoquer l'image d'une divinité mystérieuse abritant, sous les ombrages verts, sa beauté charmeuse. On a dit de Fez que les touristes admirent son caractère mystérieux jusqu'à l'inquiétude, le silence écrasant qui semble envelopper toute la ville musulmane, la majesté hiératique de ses remparts et de ses minarets, le charme prenant de ses calmes et coquettes médersas; ils s'arrachent ensuite avec peine, souvent avec regret, à cet envoûtement qui vous saisit instinctivement lorsque vous franchissez la porte de cette vieille cité mogrèbine, dont la vie, plus que millénaire, a été illustrée de nombreux drames historiques formidables.

Rien n'est plus exact.

Le paysage change quelque peu lorsque l'on quitte Fez. La voie ferrée, récemment livrée au trafic, est merveilleusement établie et le voyageur a toute facilité pour contempler le pays.



Témoins d'un prestigieux passé, les ruines parsèment, un peu partout, le sol de l'Afrique du Nord.

Photo Dessault.

C'est un travail prodigieux que celui accompli en un laps de temps très court par la Compagnie des Chemins de Fer du Maroc. Grâce à un outillage moderne et des plus puissants, la voie a pu être posée à un rythme très rapide.

Depuis Taza, les voyageurs sont parfaitement à leur aise sur cette voie stable et peuvent tout à loisir se rendre compte de la beauté sauvage du paysage tourmenté traversé par le train. Terres arides d'un ton jaunâtre, montagnes aux teintes bleues et mauves sont ravonnées profondément par les eaux. De véritables cañons, dont certains d'une grande profondeur, ont creusé la terre de rides tortueuses au fond desquelles un filet d'eau claire bondit sur des galets.

De ci, de là, une casbah se dresse au loin sur un pic. Sa masse trapue au sommet crénelé, ses tours carrées sont d'un pittoresque prenant et ont un caractère propre à cette région.

Taurirt mérite une mention spéciale. La casbah, perchée sur un mamelon, est terminée, à chacune de ses extrémités, par un pylone de T.S.F. Il semble que ce soit un navire immobile au milieu de l'immensité aride.

Une étendue plate entourée de montagnes est le dernier parcours à faire pour atteindre Oujda, ville-champignon elle aussi, et qui, grâce à l'impulsion de ses dirigeants, est aujourd'hui l'une des plus belles du Maroc.

Et, presque subitement, le paysage change. Il semble que la frontière algéro-marocaine soit autre chose qu'un trait symbolique tracé sur la carte.

La voie ferrée s'enfonce, immédiatement après Oujda, dans des montagnes verdoyantes, aux crêtes couvertes de bois de cèdres ou de pins. Peu à peu, la ligne monte et c'est un enchantement. Les tunnels succèdent aux tunnels et à la sortie de chacun d'eux c'est une nouvelle échappée sur des horizons nouveaux. Des cascades hachent, du blanc de leur écume, les pentes abruptes le long desquelles serpente le convoi. Par moment, on a l'impression d'avoir sous les yeux un jouet d'enfant avec des tunnels en carton-pâte, des courbes accentuées qui, tels les lacets d'une route, se superposent, accrochées à flanc de montagne.

Tlemcen s'annonce par ses remparts autour desquels les oliviers dressent leurs têtes rondes.

Sidi-bel-Abbès, puis Oran (Sainte-Barbe-du-Tlélat), Relizane, Orléansville, Miliana, Blida et Alger se succèdent rapidement. Le voyageur voit défiler successivement les paysages les plus divers pour être finalement émerveillé par la blanche splendeur d'El-Djezaïr.

Il n'est pas ici de place pour donner une description d'Alger, déjà esquissée au cours des chapitres précédents. Et puis, la plume et même la photographie ne suffisent pas pour donner à qui ne

connaît pas la capitale de l'Algérie une idée exacte de ce qu'elle est. Il faut absolument voir Alger, y séjourner pour comprendre ses diverses beautés.

Une seule ville, dans les parcours permis par chemin de fer pourrait peut-être lui être comparée : Tanger, carrefour de tous les mondes d'Occident et d'Orient.

Les gorges de Palestro, fameuses dans les annales touristiques, procurent encore de belles sensations artistiques pour celui qui continue sa route vers l'Orient. Les montagnes kabyles, les Portes de Fer, puis la dure escalade de Mansourah forment successivement un film des plus pittoresques où s'allient la beauté sauvage des sites algériens et la douceur de paysages presque irréels.

Sétif, sur son plateau, souvent couvert de neige, est la dernière étape avant de pouvoir jouir du spectacle unique offert par Constantine, nid d'aigle perché sur ses rochers vertigineux surplombant les crevasses profondes du Rhummel.

De là, Philippeville et Stora sont tout proche. Bône invite à la douce quiétude.

Vers le Sud, au pays des mirages, Batna, Biskra et Tougourt sont facilement atteints par la voie ferrée. Lambèse, Timgad, Tébessa, les ruines prestigieuses d'un passé aboli font penser aux splendeurs des temps révolus.

Et puis, le ruban d'acier conduit encore à la frontière algéro-tunisienne. N'étaient les douaniers et la viste qu'ils font subir, on ne saurait point que vient d'être franchie une barrière. Le paysage, en effet, ne change point comme cela se produit entre le Maroc et l'Algérie. Tout semble demeurer dans le même ordre.

Et, cependant, Ghardimaou dépassé, nous sommes en Tunisie. Le même confort qui n'a cessé d'être prodigué aux touristes est encore offert par la Compagnie Fermière des Chemins de Fer Tunisiens.

Rapidement, la capitale orientale de l'Afrique du Nord française est atteinte. Ville splendide aux artères larges et rectilignes, la Tunis européenne n'a point empiété sur les quartiers indigènes.

De la capitale, un important réseau ferré permet de se rendre partout où il existe quelques-unes de ces beautés répandues à profusion sur le sol africain. Tabarka, Bizerte, Zaghouan, Sousse, Kairouan, Sfax, Gabès, Djerba, Gafsa, Tozeur et combien d'autres lieux encore il serait utile de citer pour donner une idée, cependant encore incomplète, des trésors offerts par la Tunisie à la curiosité des touristes.

Ainsi donc, des rives de l'Océan Atlantique aux bords de la Méditerranée tunisienne, le chemin de fer en Afrique du Nord permet toutes les heureuses surprises réservées à ceux que passionnent les beaux voyages.

G. B.