

ALGERIE D'HIER ET D'AUJOURD'HUI

Le Premier en tout

en 130 ans de réalisations françaises



Le débarquement de l'armée française devant la baie de Sidi-Ferruch (14 juin 1830)

Les premiers Français

PAR souci de logique — ne sommes-nous pas tous, plus ou moins, fils de Descartes —, il convenait de commencer cette enquête par l'évocation de la mémoire des premiers de nos concitoyens qui mirent le pied sur le sol algérien. Les esprits irréfléchis, ou peu au courant des choses du passé, songeront aussitôt à Sidi-Ferruch et chercheront ces pionniers parmi les marins et soldats d'avant-garde qui débarquèrent en 1830 sur la célèbre presqu'île.

A supposer qu'ils aient raison — ce qui n'est pas —, il leur serait bien difficile de tirer au clair ce problème de petite histoire : quel fut le nom du premier trouper qui aborda le rivage d'Afrique ? Les contemporains eux-mêmes avaient renoncé à résoudre l'énigme et cela pour une excellente raison : l'aimable pagaille qui régna pendant cette opéra-

tion. Ce n'était pourtant pas faute d'avoir « répété » la mise en scène : à Toulon, marins et fantassins avaient procédé à maints exercices. Cinq bateaux plats, pouvant porter 150 soldats et leur fourniment, servaient à l'opération que chronométra le Dauphin, fils de Charles X. Le chiffre record de 8 minutes avait été atteint entre le saut dans la mer et la prise de position sur le rivage.

Dans la réalité, les choses allèrent autrement. Les soldats, qui venaient de passer plus de trois semaines en mer, du fait d'une navigation pénible, avaient une telle envie de se retrouver « sur le plancher des vaches », selon une expression déjà en usage, qu'ils se jetèrent à la mer avant que le signal n'ait été donné.

Un témoin oculaire pouvait écrire, quelques temps après : « Il serait difficile dire quel est le premier Français qui mit le pied sur le sol africain. Il est certain qu'un grand nombre d'hommes se sont précipités à la fois vers la plage et que parmi eux se trouvait le jeune Cerf-Berr, officier d'ordonnance du général ! Les autres appartenaient aux 2^e et 4^e régiments d'infanterie légère.

Mais si certains d'entre eux pensaient alors avoir droit à une quelconque priorité « historique », ils devaient vite déchanter. Lorsque l'armée entra dans Alger où, selon l'Allemand Pfeiffer, chirurgien du Dey, « elle se conduisit plus noblement que ne l'eussent fait les troupes de n'importe quel pays », nos jeunes soldats ne manquaient pas de saluer chaque silhouette féminine entre-aperçue de galanteries corsées. Quelle ne fut pas leur stupéfaction, rapporte un autre témoin, lorsqu'une plantureuse brune, moins farouche que ses compagnes, leur répondit du tac au tac dans un langage qui tenait plus de celui des poissonnières marseillaises que de celui des humbles sujettes du Dey. Et c'était là, en effet, une Marseillaise qui avait épousé un honorable commerçant algérois que ses affaires appelaient fréqu-

ment dans sa ville natale. Cette Marseillaise devint rapidement célèbre dans l'armée, tant pour son franc parler que pour sa table où le parfum de l'aioli se mêlait harmonieusement aux vapeurs odorantes du couscous.

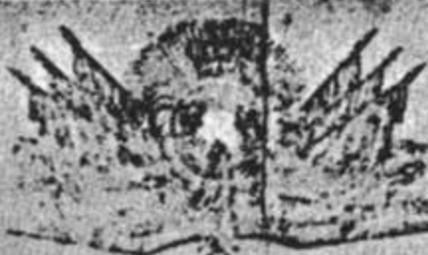
Alger comptait en effet déjà de nombreux Français, groupés autour du consulat de France. La plupart étaient fonctionnaires ou négociants marseillais. Mais la rupture des relations diplomatiques entre Paris et Alger les avait contraints à un exil provisoire. Ils revinrent rapidement. Citons parmi eux le chancelier du consulat, Martin, qui devint le premier notaire d'Alger. Notons aussi le nom de Casimir Jobert, agent général des Compagnies commerciales marseillaises, qui fut nommé juge après 1830 et laissa une nombreuse descendance qui existe encore de nos jours. Nous pourrions citer bien d'autres aïeux de certains de nos contemporains : Ventre, Laroque, Brachet, Mourgues, Berard, Joly, etc.

Encore étaient-ce là des personnages suffisamment en vue pour que la petite histoire ne les ait pas oubliés. Mais qui dira ce qu'étaient devenus ceux de nos compatriotes réduits en esclavage, aux siècles précédents, par les corsaires barbaresques et qui avaient fini par s'accommoder de leur sort, se fondant peu à peu dans la population. Certains vivaient de petits métiers, beaucoup étaient artisans, d'autres tenaient les tavernes que fréquentaient les janissaires.

Le hasard nous a conservé certaines relations étonnantes écrites par les intéressés, telle celle de Thedenat, natif d'Uzès en Languedoc qui, vendu au Bey de Mascara en 1779, vit son honnêteté tellement appréciée par son maître que celui-ci lui confia la gestion du trésor public de son beylik.

Pouvait-on trouver meilleur antécédent pour la collaboration qui allait s'établir entre tous les éléments ethniques de l'Algérie en festation ?

N° 1
L'Estafette d'Alger paraîtra deux fois par semaine au 3 franc par an.
Le prix de l'abonnement est de 3 fr. par 3 mois, pour la France et de 10 fr. par l'étranger.



SIDI-FERRUCH, 25 Juin 1830.

On trouve au Dépôt général chez M. LAFAYE, Libraire, rue d'Angoulême, n° 1 à Toulon, et au Bureau de Propriété au Quartier général de l'Armée.

L'ESTAFETTE D'ALGER,

Journal Militaire, Historique et politique.

AUX ABONNÉS.

Nous ne chercherons pas à excuser le retard de quelques jours que notre Journal a éprouvé, auprès de ceux de nos abonnés qui savent ce que c'est qu'un camp, une armée et un débarquement sur une plage déserte. Nous sommes sûrs d'avance qu'ils ne seront étonnés que d'une chose, c'est que nous ayons pu parvenir à composer et à faire imprimer un journal le 25 juin dans une Presqu'île, au pied de l'Atlas, sur laquelle on ne voyait le 13 que quelques bidouins cachés dans les broussailles, les ruines d'une vieille tour mauresque et les restes d'un Marabout. Mais nous apprendrons seulement, à ceux qui croient que tous les journaux s'im-

13 Juin. — LE BRANLE-BAS.

L'Armée d'Afrique vient d'accomplir deux des conditions importantes de son succès, sa levée et son débarquement. Arrivé le 13 Juin à midi devant le Tour de Sidi Ferruch, le 14 à 2 heures du soir, 36,000 hommes débarquèrent sur le rivage, et nos avant-postes étaient 10 milles sur le point d'Alger. Le 15, des vivres et des munitions pour un mois ont été établis et parqués sur la plage, des chevaux de bâtures de campagne, des caissons et des munitions à quatre roues déjà distribués dans les trois divisions en deux jours seuls, l'armée a pu défilé l'empêchement de la route, elle a évité et les désastres de Charles-Quint et les fautes d'Henri, elle est aujourd'hui en mesure de suivre sa ligne d'opération, les doutes de l'expédition sont dissipés, les positions militaires dévouées, le succès de l'entreprise est certain, puisqu'il ne dépend plus que du courage des soldats et de l'habileté des chefs; encore quelques jours et la grande pensée de Charles X sera accomplie, la circulation sera établie et le pavillon français sera hissé.

Le premier imprimeur

LA presse algérienne peut s'enorgueillir d'une naissance peu banale. Le premier journal fut, en effet, composé sur une plage, celle de Sidi-Ferruch, avant même que nous ne soyons entrés en Alger.

Son fondateur ne manquait pas non plus de pittoresque. Ecrivain, directeur des théâtres de la Gaîté puis de la Porte St-Martin, à Paris, il avait amassé de bonnes rentes et les avait non moins allégrement croquées. On lui devait l'introduction sur les scènes parisiennes des combats de boxe... et de Shakespeare. Il s'appelait Jean-Toussaint Merle (1). Bon vivant et homme d'esprit, il avait épousé en 1829 la célèbre comédienne Marie Dorval dont Alfred de Vigny était l'amant en titre. C'est à cet homme qui, par la main gauche, était allié aux grands noms du romantisme français, qu'allait échoir l'honneur d'introduire à la fois la presse et l'imprimerie sur cette terre maghrébienne qui n'en avait pas, jusque là, la moindre idée. A l'annonce de la future expédition d'Alger, Merle avait en effet demandé au général de Bourmont de l'emmener avec lui. Gratifié du titre de « secrétaire particulier », il suggéra d'embarquer une presse de campagne susceptible de « sortir » un journal. Bourmont approuva chaleureusement le projet. Mais le temps était compté et en quatre jours, Merle dut acheter à Marseille le matériel nécessaire et embaucher deux correcteurs et deux imprimeurs. Le tout prit place sur un brick de transport.

En homme de métier, notre héros avait aussitôt fait répandre des prospectus annonçant la parution de ce premier journal d'Afrique et s'était entendu avec un libraire de Toulon pour sa diffusion. Le titre avait même été choisi : l'« Estafette d'Alger », journal historique, politique et militaire.

En somme tout avait été prévu. Il ne restait plus qu'à se mettre à l'œuvre. La lenteur des convois devait retarder un peu l'entreprise. Débarqué sur la plage de Sidi-Ferruch, Merle attendait avec impatience son brick, perdu dans les convois. Finalement, ce dernier apparut le 25 juin, mais le déchargement ne put s'effectuer que le 27. Ce ne fut pas une petite affaire :

« ...Il fallut déterrer les casses du compositeur sous des affûts de canon, les jumelles de la presse au milieu d'un parc à boulets, nos rames de papier sous des bottes de fourrage... »

Deux tentes abritèrent l'imprimerie qui fut baptisée « Imprimerie du Marabout », par allusion au sanctuaire voisin de Sidi-Ferruch.

Le 28, l'« Estafette » tant attendue paraissait enfin. Elle comportait quatre pages et mesurait 36 cm. sur 23.

Sa diffusion dans l'armée fut immédiate mais il fallut plus de patience aux abonnés métropolitains. Ils ne la reçurent en effet que le 10 juillet.

On aurait pu croire que, dans un élan de belle confraternité l'ensemble de la presse française saluerait gaiement ce premier journal imprimé au delà de la Méditerranée. Il n'en fut rien. Pour des raisons politiques et par crainte, peut-être, de voir surgir un nouveau concurrent, elle jeta le voile, à la fois, sur le tour de force technique et sur le symbole que constituait la parution de l'« Estafette »... pour insinuer qu'elle avait été imprimée... à Marseille.

Comme on le voit, l'incompréhension témoignée par certains journaux métropolitains pour les choses d'Algérie ne date pas d'hier.

(1) Sur ce personnage, voir l'article de G. Esquer dans la revue africaine « Les débuts de la presse algérienne, Jean-Toussaint Merle, »



Le « camp de Bouadik » dans une plaine marécageuse qu'il fallut assécher et ouvrir.

le Passé LES PIONNIERS DE L'EUCALYPTUS

Le voile de l'anonymat recouvre souvent la mémoire de ceux qui ont le plus souvent œuvré en faveur de l'ALGERIE moderne. Il faut le hasard des recherches ou celui des souvenirs pour qu'il soit permis de rendre justice à quelques-uns de ces pionniers perdus dans la masse et qu'animait une foi touchante dans le progrès et l'avenir de leur province.

Nous évoquerons aujourd'hui trois noms, qui ne diront certainement rien à la plupart de nos lecteurs. Et pourtant, combien bénéficient aujourd'hui des efforts de ces trois hommes ! On ne leur doit rien moins que l'assèchement d'une partie notable de nos plaines marécageuses ; et l'été venu, c'est à eux qu'il convient de faire hommage de l'ombre fraîche que nous procure maint bocquetau.

C'est à Ramel, Cordier et Trottier que revient en effet le mérite de l'introduction, en Algérie, de l'Eucalyptus.

Cet arbre, originaire d'Australie, était inconnu de l'Algérie de 1830. Ce fut Ramel qui, en 1862, planta les premières pousses sur le sol algérien.

Constatant les propriétés assainissantes de ce végétal, il en prêcha la culture. Mais il aurait

pu longtemps prêcher dans le désert si deux colons de la première heure ne s'étaient pas offerts pour engager leurs capitaux dans une entreprise que beaucoup jugeaient incertaine.

Le premier fut Adolphe Cordier. Né à Brillon, dans la Meuse, en 1816, il était venu en Algérie en 1840. Disposant de quelques ressources, il avait acheté dans les marais de l'oued Smar une centaine d'hectares incultes qui servaient de refuge au gros gibier de

la région. Ayant débroussaillé la zone, il y planta des eucalyptus.

Les résultats obtenus, en particulier à El-Alia, incitèrent ses voisins à faire de même et peu à peu le mouvement gagna toute la Mitidja. De nombreux contemporains, dont le médecin de colonisation Payn, attribuèrent à ces plantations la disparition des fièvres qui ravageaient jusque là le petit village de Maison-Carrée.

Le second, François Trottier, né en 1816 à Montjeu, en Maine-et-Loire, avait acquis tout d'abord un petit domaine à la Colonne Voiron, en 1839, où il se livrait à

l'élevage d'une vingtaine de vaches laitières importées de France. Mais la gestion d'une entreprise de tout repos ne lui convenait guère. Abandonnant le Sahel, s'installait à la Rassautia qui n'était alors qu'une plaine broussailleuse et malsaine où Jules Gérard traquait le lion.

Le hameau « Retour de la chasse » perpétue encore de nos jours l'ancienne réputation de la contrée. Là, Trottier se consacra à de multiples expériences agricoles. Culture du lin, culture du coton, etc...

Ayant fait la connaissance de Ramel, « auquel, écrivait-il, le pays devra un jour ou l'autre témoigner sa reconnaissance », il s'enthousiasma pour l'eucalyptus dont il devint le propagandiste attitré.

Prêchant l'exemple, il boisa successivement la région du Fondouk et la campagne d'Hussein-Dey. Prenant ensuite la plume, il publiait, à ses frais, de multiples notices sur ce sujet incitant l'administration et les particuliers à planter cet arbre.

Son activité lui valut d'être nommé successivement maire de la Rassautia, puis d'Hussein-Dey. Mais sa plus belle récompense fut certainement de voir la cause qu'il avait défendue toute sa vie triompher. Des centaines de mille, puis des millions d'eucalyptus accrochèrent solidement leurs racines dans ce sol algérien qui naguère encore les ignorait, prenant ainsi, pour nous, la valeur d'un symbole.

le présent UN EFFORT GIGANTESQUE

DEPUIS le premier eucalyptus de Ramel, un effort gigantesque a été accompli en Algérie pour lutter contre l'érosion dans le cadre des travaux de D.R.S. (Défense et restauration des sols). Chaque année, l'érosion arrache au sol 100 millions de mètres cubes de terres cultivables qu'elle entraîne vers les oueds et la mer.

Aujourd'hui, une surface de 200.000 hectares est directement protégée. 80.000 kilomètres de « banquettes » ont été ouverts. La cadence de ces dernières années pour le traitement des terrains était de l'ordre de 20.000 hectares chaque année. Le rythme de croissance vient d'être sensiblement augmenté : 26.500 hectares cette année, pour un montant de 2.200 millions.

Au cours d'une récente conférence de presse, M. Pellissier, directeur de l'Agriculture à la Délégation générale, a souligné qu'il s'agissait là « d'un premier pas en vue d'étendre par une progression géométrique de 20 % le traitement annuel à 63.000 hectares à l'échéance du Plan de Constantine ».

La violence et la brutalité des pluies en Algérie font que l'érosion du sol par le vent et surtout par les eaux de ruissellement représente un véritable fléau. Circonstance aggravante, les bassins versants sont très souvent dénudés

par un pâturage abusif ou des défrichements excessifs.

Pour reboiser les régions couvertes d'arbres à l'époque romaine et aujourd'hui dénudées, on a mis au point, en Algérie, une technique originale : les « banquettes » horizontales, marches d'escaliers taillées à flanc de collines et grâce auxquelles la couche fertile n'est pas emportée par le ruissellement ou le tourbillon de vent. La « banquette » freine l'écoulement des eaux, les captive, les amène à s'infiltrer ou les canalise vers des exutoires aménagés.

De même, pour fixer l'humus, 20 millions d'arbres forestiers ont été plantés ainsi que trois millions d'arbres fruitiers (oliviers, figuiers, amandiers, abricotiers, etc...). Les techniciens estiment, sur le plan de la productivité, que le revenu brut moyen par hectare a doublé.

Les travaux ont également porté sur l'amélioration des terrains de parcours, en pays de mouton.



L'AMORCE DE LA FUTURE PLACE DU GOUVERNEMENT EN 1832

Le Passé LES PREMIÈRES ROUTES CARROSSABLES

LES pousse-cailloux des Légions romaines se sont taillés, aux yeux de la postérité, une flatteuse réputation de constructeurs de routes. Les vestiges de leur œuvre, qui subsistent çà et là, et étonnent encore le voyageur, suffiraient à maintenir cette renommée qu'entretiennent pieusement les archéologues. Personne ne vient disputer leur bien. Tout au contraire, on assisterait plutôt à d'abusives attributions. Que de « voies romaines » n'ont de romain que le nom.

Pareille chance ne devait pas échoir à leurs successeurs sur cette terre d'Algérie, les soldats de notre armée d'Afrique, qui virent leurs ouvrages pris en compte par d'autres. Pourtant ils manœuvrèrent au cours des ans autant la pelle et la pioche que le sabre ou le fusil, et cette tradition se trouve, de nos jours, singulièrement remise en honneur.

Aussi, nous n'étonnerons personne en disant que ce furent ces

régiments appelés à constituer la future armée d'Afrique qui eurent l'honneur d'ouvrir la première route d'Algérie.

Il y avait longtemps, en effet, que le vaste réseau routier aux larges dalles de pierre légué par Rome à ses provinces, s'était vu recouvert de la toison des herbes folles et du voile de l'oubli.

La Régence d'Alger ignorait les voies carrossables, tous ses transports se faisaient à dos de chameau ou de mulet. Le Beylik se désintéressait d'ailleurs totalement de l'entretien des pistes existantes, à l'exception de celles qui joignaient la capitale aux chefs-lieux des provinces, Constantine, Médéa, Oran, et qui se paraient du nom prestigieux de « Trik es Soltan », voie sultane, ou voie royale. Cette appellation était bien ambitieuse pour la modeste artère, tour à tour lacis de pistes

Le Présent UN RÉSEAU ROUTIER DE 40.000 KILOMÈTRES

QUE de chemin parcouru depuis les premiers lacets el-biarois ! Le ruban d'asphalte qui conduit la civilisation s'est déroulé sur la terre algérienne, s'insinuant dans les djebels, les forêts, les déserts.

Gigantesque toile d'araignée, fissée par le travail des hommes, son réseau des frontières marocaines aux confins tunisiens atteint aujourd'hui 40.000 kilomètres. Mais comme l'hydre, la route, chantier permanent qui permet de vivre et aussi de faire vivre, continue à s'étendre. Ceux qui sillonnent le pays découvrent au cours de chaque randonnée des tronçons nouveaux, des chemins neufs.

Car les routes ne sont jamais assez longues, les réseaux jamais assez denses. Pourtant, malgré les efforts des Ponts et Chaussées, des espaces vastes sont encore mal desservis.

Pénétrer ces zones afin d'entreprendre la modernisation des campagnes, tels sont les impératifs actuels. 1959 avait consacré trois milliards de francs à l'ouverture de chemins de pacification permettant d'assurer à la fois la sécurité des régions traversées, la prise en charge des populations par les sections administratives spécialisées et la création de villages accessibles au progrès. L'effort a déjà porté sur les départe-

ments de Médéa, Orléansville, Tizi-Ouzou et Sétif.

Cette année, le programme de construction concerne 2.200 kilomètres de chaussées dont 200 de « nationale ». 6.300 millions ont été attribués à l'édification de ces dernières. Mais c'est le réseau départemental que l'on s'est particulièrement attaché à développer.

Les études conduites à l'occasion du Plan de Constantine ont en effet montré qu'il faudrait, dans les dix années à venir, porter ce réseau de 30 à 55.000 kilomètres. Le rythme actuel est de 2.900 kilomètres-an.

L'armée d'Afrique, comme autrefois celle de Bugeaud, prend dans cette entreprise une part importante. Le Génie a affecté une partie de ses unités, avec leurs engins, à ces travaux. Ces unités voient leur action renforcée par du matériel civil et des travailleurs mis à leur disposition grâce aux crédits du budget de l'Algérie.

Partie de la porte Bab-Azoun, un matin de 1830, la route française, malgré les aléas, la roue qui pour certains est redevenue une aventure dangereuse, poursuit en Algérie sa progression civilisatrice.

tué
insectes sans exception
PARFUMÉE
elle sent vraiment bon
La Redoute, ALGER - Tél. 65-81-80

SUITE EN PAGE 5

SUITE DE LA 1

poussiéreuses ou chemin muletier escadant les éboulis, qui voyait passer les farouches janissaires aux turbans démesurés.

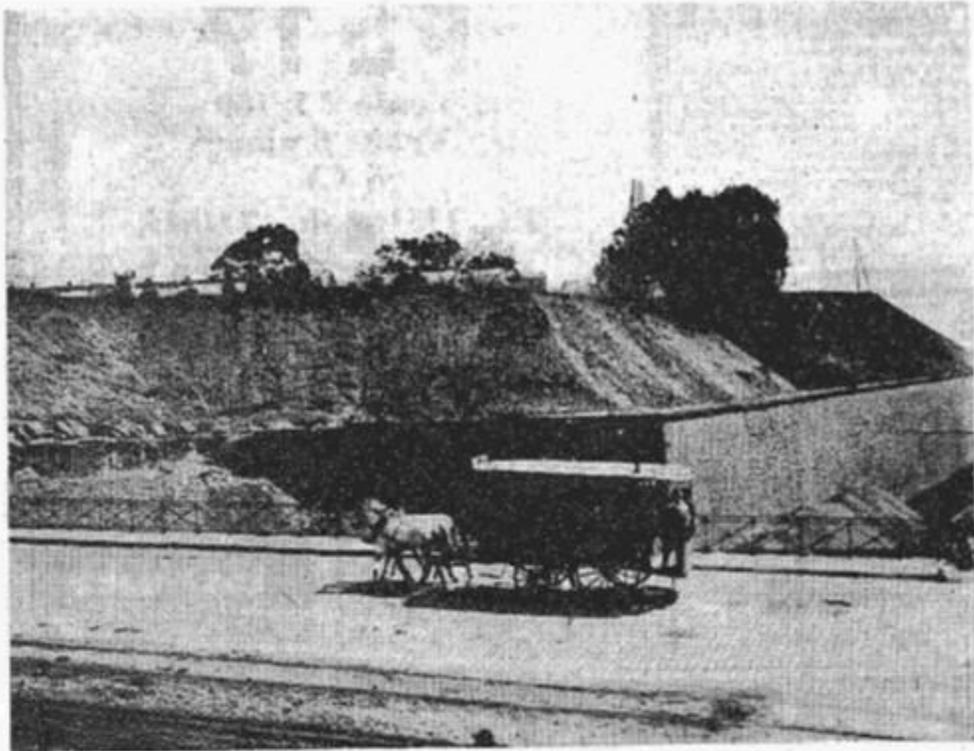
Le reste du pays n'était desservi que par des sentiers de chèvres. Ces derniers ne pouvaient nous suffire et, au lendemain même du débarquement, lignards et sapeurs troquaient le mousqueton pour la pioche. Il fallait ouvrir un chemin carrossable pour notre artillerie et nos fourgons. D'après les dires d'un témoin qui prit la route le 7 juillet 1830, par 35° de chaleur, avec une vingtaine de voitures du train, le tracé jusqu'à Staouéli restait sommaire. On enfonçait dans le sable ou on butait sur les blocs rocheux des pentes. A partir de Staouéli, qui n'était alors

qu'une petite ferme isolée, « la vue s'étendait sur une vaste plaine couverte de bruyère à travers laquelle était tracée cette belle route improvisée par l'armée sur un développement de seize mille mètres. » Cette route gagnait le futur emplacement d'El-Biaf pour rejoindre Fort l'Empereur. « Nous commençâmes enfin à trouver la » poursuit notre narrateur « cette voie romaine dont parle Shaler (1) et qui n'est aujourd'hui qu'un ravin étroit, sillonné par de profondes ornières. Elle est bordée des deux côtés de haies vives ou de murailles... » Elle menait à Bab Djedid, la porte neuve d'Alger, qui fut rasée en 1868.

Cette route Sidi-Ferruch-Alger, toute de circonstance, devait être rapidement abandonnée. Elle retourna à l'état de piste jusqu'à une époque assez rapprochée de

nous. Aussi le titre de première route peut-il lui être contesté. Aucune objection en revanche ne paraît susceptible d'être faite à la désignation de la route Alger-El-Biar par les tournants Rovigo et le boulevard Clemenceau. Ce qui n'est plus aujourd'hui qu'une succession de rues et boulevards débouchait en 1830 en pleine campagne au sortir de la porte Bab-Azoun, sise à l'actuelle entrée du square Bresson. Le génie avait ouvert la route en 1831, attaquant la colline par des lacets assez raides qui prirent par la suite le nom du gouverneur de l'époque, le duc de Rovigo. Ce dernier, alors qu'il était ministre de Napoléon 1^{er}, ne se doutait certainement pas de l'honneur qui allait ainsi lui échoir.

(1) Connut des Etats-Unis auprès du Dey d'Alger avant 1830.



Desant le bastion XV et le Fort Bab-Azoun, en 1900, un coricelo grimpe lentement la cheussée pavée

Le Passé LES PREMIERS TRAMWAYS D'ALGER

LES Algérois ont assisté sans trop d'émotion à la suppression de leurs derniers tramways, témoins d'une époque révolue. Nécessité fait loi et les problèmes de la circulation priment évidemment l'évocation mélancolique des souvenirs que ceux-ci traînaient dans leurs courses cahotantes.

Pourtant ces tramways étaient intimement liés à l'histoire de la ville. Il s'en était fallu de peu que celle-ci n'ait son réseau avant Paris ou n'importe quelle ville de la métropole. Dès 1872 un nommé Kieffer proposait en effet à la municipalité l'installation d'un « chemin de fer américain », c'est-à-dire d'un tramway à chevaux. Mais nos édiles laissèrent passer l'occasion de faire d'Alger une ville pilote en ce domaine, et ce ne fut qu'en 1879 qu'Alger eut enfin ses « trams ». Ils desservaient le parcours Bab-el-Oued-Mustapha par le Front de Mer. Hélas, dès 1882, la compagnie concessionnaire devait déposer son bilan, les communes intéressées ayant refusé de couvrir le déficit.

Pendant dix ans les rails furent abandonnés à la rouille et aux travaux de voirie. Aussi lorsque le directeur de la « Société des tramways-omnibus », LAHAIZE, reprit l'affaire, décida-t-il d'établir un autre parcours. Des compagnies concurrentes surgirent alors pour desservir les quartiers excentriques : Société des messageries de Belcourt, Société des voitures de St-Eugène, etc... ». Peu après la Compagnie des chemins de fer sur routes algérois, notre ex-C.F.R.A., apportait une première amélioration en remplaçant les chevaux par une motrice mue à la vapeur. Mais le réseau urbain continuait d'être hippo-tracté. Il fallut attendre l'année 1893 pour qu'un projet de traction électrique soit établi. La nouveauté fit

reculer nos édiles et ce n'est qu'en avril 1898 que les Algérois purent contempler la nouvelle merveille, le « tram-élec » comme on devait aussitôt le surnommer.

Ils avaient pu suivre les travaux de pose des fils électriques qui recouvraient nos rues de leur réseau aérien, au grand déplaisir des enfants. Ceux-ci ne pouvaient plus se livrer, désormais, à un jeu alors fort à la mode : le cerf-volant. Un arrêté municipal dut être pris interdisant aux gamins de faire voler ces engins dans les artères où allaient passer les tramways électriques. Enfin vint le grand jour :

« Le 19 de ce mois a eu lieu l'inauguration officielle des Tramways électriques d'Alger. Dès 9 heures du matin, les personnalités réunies sur invitation du directeur de la compagnie, étaient près du petit kiosque, sur la place du Gouvernement. Bientôt apparurent cinq grandes voitures, hautes, confortables, superbes... On partit pour gagner l'hôpital du Dey puis de là on monta à la Colonne Voiron en traversant toute la ville d'Alger et celle de Mustapha. Enfin on redescendit pour suivre la ligne du boulevard Bru, dont les derniers rails venaient d'être posés la nuit même. Sur ce long parcours la population assemblée, suivait la marche des trams. C'était vraiment un plaisir pour les voyageurs que d'être

transportés dans ces voitures propres, élégantes, confortables. Avec ce système, plus de poussière noire de charbon, plus de ces odeurs qu'exhalent les chevaux nourris de caroubes... » Ainsi s'exprimait le reporter de service.

Un banquet de 105 couverts réunit ensuite autour des directeurs Bouvier et Dalaize et du jeune ingénieur Albanèse, les représentants de la municipalité ayant à leur tête le maire, M. Altaïrac, et du conseil général, conduits par MM. Samary et Bourlier.

Un « lunch » de 1.500 personnes fut servi l'après-midi et un bal s'en suivit qui dura jusqu'à une heure avancée de la nuit. C'est ainsi que les tramways électriques entrèrent dans la petite histoire algéroise.

L'ÈRE DES BUS... ET DES EMBOUTEILLAGES

ILS avaient si bien conquis le public algérois que celui-ci ne dissimula pas ses regrets quand le dernier tram de l'ex-T.A. (après celui de l'ex-C.F.R.A.) entra pour toujours, en septembre 1959, au dépôt.

C'était là la conséquence d'une décision prise depuis longtemps et que la nouvelle Régie syndicale des transports algérois, née de la fusion R.D.T.A. (ex-C.F.R.A.) et T.A., en janvier 1959, venait d'appliquer.

Il ne reste plus qu'un soutien : les rails de la ligne du haut qui doivent, nous a-t-on assuré, disparaître cet été.

Ce fut alors l'éclosion des trolleybus et des autobus. Ceux-ci ne semblent pas être bien prisés de tous les usagers. Pourtant, ce mode actuel de transport, avec ses 88 trolleybus et ses 239 cars, assure journellement le déplacement de 300.000 voyageurs sur plus de 30 lignes depuis Alger jusqu'à Sidi-Ferruch, El-Alla et les Pins-Maritimes, en passant par Meisson-Carrée et Cinq-Maisons, Notre-Dame d'Afrique, Bouzaréa, Dély-Ibrahim, Cheragas, La Madeleine, La Redoute, Birkadem, Lévetilly, Kouba, etc., soit 200 kilomètres environ de route.

Une telle entreprise nécessite des moyens matériels qui se tra-

duisent par une consommation annuelle de dix millions de KW-H d'électricité et 50.000 hectolitres de carburants.

Le problème de la circulation va-t-il modifier encore nos transports en commun ? L'avenir est à la fois en l'air... avec le monorail, et sous terre... avec le métro. En attendant, les usagers seront « roulés » sur des escaliers mécaniques actuellement en construction.

**MEUBLES
AUX PRIX
et CRÉDIT
H.O.F.**



A cette époque, le « square » était le point névralgique d'Alger d'où les « pataches » partaient dans toutes les directions

le Passé

LES PREMIERS TRANSPORTS EN COMMUN

DANS une ville où deux mulets chargés se croisaient avec peine, dans une campagne où les routes n'existaient pas, il semblait pour le moins audacieux de vouloir lancer une entreprise de transports publics.

Cependant la nécessité d'un tel service se fit rapidement sentir. On peut donner la palme de l'antériorité dans ce domaine à un sieur Meyer, qui dès 1832, annonçait par voie de presse « qu'il louait de bons chevaux, à toute heure du jour, à son domicile, rue de l'Intendance ».

La même année apparaissait dans les rues d'Alger le premier fiacre qui, ait jamais foulé la terre d'Afrique. D'où venait-il ? Mystère ! Cette vieille guimbarde entreprit mélancoliquement de naviguer de la Porte Bab-Azoun à la Porte Bab-el-Oued, par les deux seules rues de la ville que le Génie eût alors rendues carrossables au prix de nombreuses démolitions.

Parcille initiative devait avoir une répercussion inattendue. L'administration civile était en ce temps dirigée par un fonctionnaire très consciencieux, l'intendant Genty de Bussy. Ayant, un jour qu'il se promenait, aperçu cet

équipage insolite, il courut à ses bureaux pour faire prendre sur-le-champ un « Règlement pour les voitures de places » si pointilleux

□ SUITE EN PAGE 3

le Présent

528 TAXIS ROULENT DANS LE GRAND-ALGER

LA lecture des lignes qui précèdent nous apprend qu'un embryon de réglementation a existé dès le début à Alger pour les voitures de place qui devaient être immatriculées et dont les cochers avaient obligation d'afficher leurs tarifs et de posséder un permis de conduire.

Cet arrêté du 12 avril 1841 a été à la base de la réglementation en la matière ; les textes successifs, remaniés et complétés tour à tour, se sont inspirés des décisions du comte Guyot, et on en

retrouve encore des traces dans l'arrêté actuel, celui du 22 novembre 1949.

Ce texte de 52 articles, modifié à maintes reprises depuis sa promulgation, surtout en ce qui concerne les stationnements, régit aujourd'hui le « service des voitures de place », ces 528 taxis qui roulent dans le Grand-Alger au nombre limite d'une voiture pour 1.500 habitants.

L'arrêté s'étend sur les autorisations à obtenir, permis de stationnement, livret du chauffeur, sur le compteur, son plombage et sa vérification ; un examen « portant sur la profession et la connaissance de la ville et de la banlieue » est exigé du candidat.

Les articles 28, 30, 31 et 32 sont une survivance directe des anciens règlements et en ont com-

□ SUITE EN PAGE 3

□ SUITE DE LA 1

qu'il découragea pour plusieurs années tout entrepreneur de transport en commun. Le fiacre prit le chemin de la remise.

Cependant, peu à peu, des audacieux reprirent l'affaire. Des routes carrossables permettaient de sortir aux environs immédiats d'Alger. On pouvait ainsi aller jusqu'à Hussein-Dey par la route Moutonnaire, jusqu'à Mustapha supérieur par l'actuelle rue Michelet, jusqu'à El-Biar par les tournants Rovigo.

Les mémoires du temps restaient cependant unanimes pour souligner l'aspect aventureux de ces voyages. Non point que la sécurité laissât à désirer ; mais la vétusté du matériel mis à la disposition du public, le goût prononcé des cochers pour la bouteille et les accidents de la voie faisaient souvent verser l'équipage.

Devant les plaintes des usagers, le comte Guyot (qui devait donner son nom à Guyotville) régla la profession par arrêté du 12 avril 1841. Quinze articles suffisaient à peine à la tâche. Il était prévu que les voitures seraient pourvues d'un numéro d'immatriculation, que les tarifs

seraient affichés à l'intérieur et le nombre de places limité. Il était exigé des cochers un « permis de conduire » délivré par les services de police et défense leur était faite de mener leurs voitures au galop ou de lutter de vitesse entre eux. Enfin, un article spécial, l'article 6, leur interdisait expressément de conduire en état d'ivresse et d'injurier les clients.

La lecture des faits divers de l'époque prouve que l'article 6 ne fut que rarement respecté.

L'arrêté fixait aussi les tarifs. Il en coûtait 50 centimes pour aller de la place du Gouvernement à l'Hôpital du Dey ou à Mustapha Inférieur. Pour aller à Mustapha Supérieur on devait payer 60 centimes.

A ces fiacres de l'époque héroïque devaient succéder les fameux « Coricolas » et les diligences aux noms flatteurs autant qu'immérités : « L'Hirondelle », « Le Plaisir des Dames », « La Vélocé », etc., dont Alphonse Daudet, qui les emprunta en 1861, devait donner un amusant croquis dans son « Tartarin en Afrique ».

Mais déjà se profilait dans le lointain l'ombre rougeoyante des premières locomotives circulant dans cette Algérie qui, trente ans auparavant, ignorait encore les routes carrossables et les voitures à chevaux.

servé par certains côtés la saveur pittoresque :

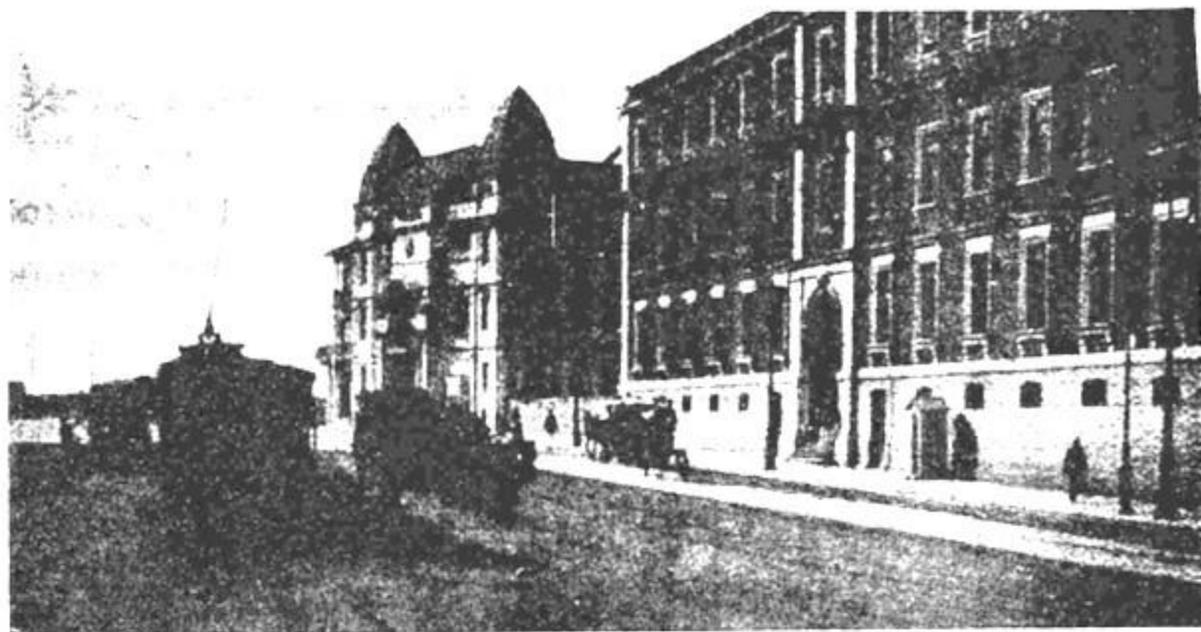
« Les chauffeurs devront avoir une tenue convenable et propre ; ils devront faciliter aux voyageurs l'entrée dans leur voiture, ainsi que la descente, et auront soin d'ouvrir et de fermer les portières.

» Ils seront tenus à la plus grande politesse envers les voyageurs, qu'ils ne devront gêner ni en fumant, ni en sifflant, ni en chantant.

» Il est interdit aux chauffeurs de recevoir dans leurs voitures des voyageurs en état d'ivresse et d'y laisser monter des animaux gênants ou malpropres. »

Les textes actuels sont muets sur « la défense de lutter de vitesse » et sur la conduite en état d'ivresse, questions réglées depuis par le Code de la route.

Quant à l'interdiction d'injurier les clients, elle n'est reprise nulle part, les mœurs s'étant bien policées depuis lors et l'expression « jurer comme un charretier » est presque tombée en désuétude...



Le Centre National de la Culture algérienne, au 10, rue de Bab-el-Oued, où l'on voit le Centre National de la Culture algérienne.

Le Passé

LE PREMIER

CINÉMA D'ALGER

Le Présent

LE PETIT ÉCRAN

CONCURRENCE LE GRAND

Si nous sommes relativement bien documentés sur les débuts du Théâtre algérien, l'indécision règne lorsqu'on veut préciser la date de l'introduction d'un spectacle pourtant plus proche de nous, je veux parler du cinéma.

Dans leur ouvrage, « Caméras sous le soleil », Maurice-Robert Bataille et Claude Veillot n'en disent mot, signalant simplement que les opérateurs de Louis Lumière vinrent en 1896 tourner des scènes locales. Il est certain qu'ils durent projeter aussi quelques bandes dans des cercles amicaux.

Mais les débuts des projections publiques furent si modestes qu'il faut « fouiner » longtemps avant de trouver de quoi satisfaire notre curiosité. Il semble — et nous accueillons volontiers toutes les rectifications émanant de nos lecteurs — que ce fut dans le sous-sol de la salle des dépêches d'un journal algérois, situé rue Bab-Azoun, que le septième art fit sa discrète entrée.

Le public ne manifesta qu'un enthousiasme modéré, et certes les programmes proposés justifiaient cette réserve. Ils duraient vingt minutes et comprenaient, en général, un court métrage comique et une bande « d'actualités » jugées encore très fraîches quand l'événement filmé remontait à un semestre.

Peu à peu le cinéma devait gagner la faveur du public popu-

Niagara », « Un Jour de paye », etc... Tour à tour paysages, féeries, scènes comiques, accompagnées par une musique discrète, se déroulent lentement sous les yeux ébaudis des spectateurs, qui sont ravis de trouver là « la fois un spectacle amusant et bon marché, une salle spacieuse et fraîche, où ils peuvent, à loisir, les messieurs fumer et les dames papoter ».

De nombreux cinémas devaient, par la suite, naître et disparaître de même. L'opérateur transportant son matériel d'une saison à l'autre. C'est ainsi que le Kursaal se transforma provisoirement en cinéma pendant plusieurs années, lors de la période estivale, avant de se transformer définitivement, remplaçant désormais l'Oriental des temps héroïques.

Les places se retenaient à l'avance chez de Harven, 2, Bd de la République. Les prix variaient de un franc pour les fauteils réservés à 9 fr. 25 pour les secondes, que l'on appelait plus familièrement « fauteils de rouaves ».

Tels furent les débuts de cette industrie si florissante de nos jours. Et peut-être quelques vieux Algérois en lisant ces lignes, se souviendront-ils de Penfant qui, avant l'autre guerre, s'esclaffait devant les pitreries de Max Linder ou de ce jeune comique que l'on nommait Charlot.

de » le bondait. Aussi ne s'étonnera-t-on pas d'apprendre que le premier cinéma fut édifié à Bab-el-Oued et se tenait sur l'Esplanade, face au Théâtre Kursaal qui venait d'ouvrir ses portes. À partir de 1905 l'Oriental fonctionna régulièrement. Le spectacle commençait à 20 h. 30. Veut-on un aperçu du programme ? Voilà celui du 10 octobre 1905 : « Les Courses de taureaux, le Mont Blanc, Danse tunisienne ».

Le succès remporté incita certains à proposer au public des quartiers « bourgeois » un spectacle analogue. En 1907 s'ouvrait le cinéma-théâtre de la salle Barthes, au 43, de la rue d'Isly. Si l'atmosphère devait y être moins vivante qu'à Bab-el-Oued, on était loin néanmoins des soirées silencieuses de nos jours.

Voici un compte rendu des premières représentations : « Tous les soirs grande affluence au Cinéma-Théâtre de la salle Barthes pour applaudir « Les chutes du

DEPUIS, il y a eu le « parlant », les écrans panoramiques, le technicolor, le « Chanteur de jazz », « Pépé le Moko », la nouvelle vague, « Orfeu Negro », le « Ballon rouge », « Ben-Hur » et l'oscar hollywoodien de Simone Signoret.

Et en Algérie, aujourd'hui, il faut payer une moyenne de deux francs lourds pour voir les « cinq sous » (légers) de Lavarède. « L'Oriental » de Bab-el-Oued a proliféré à la mesure de la dé-

mographie galopante. Aussi, en 1958, l'Algérie comptait 312 salles obscures projetant des films commerciaux de 35 millimètres ! Durant cette même année, ces cinémas ont recueilli 23 millions d'entrées et réalisé 3.900 millions (légers) de recettes brutes (dont 22 à 25 pour cent vont à l'impôt). Dans ces chiffres ne sont pas compris les foyers ruraux, clubs, patronages, ni les dix unités du Service de diffusion cinématographique de l'Algérie que dirige M. Muratti. Ces « cinébus » rassemblent annuellement près d'un million de spectateurs (gratuitement), une seule représentation a groupé jusqu'à 15.000 personnes.

L'ancien Alger (sans les communes rattachées) possède à lui-seul 42 salles, y compris l'« Odéon » de la place de Chartres, le « Nedjma » de la Casbah, le « Sélect » du Marabout, qui ont une ample clientèle fidèle aux westerns.

Mais, au cri d'« Ivanhoé », le petit écran à domicile va-t-il, en Algérie, concurrencer les salles obscures ? On ne peut avoir une opinion exacte en raison des incidences des événements. En métropole (1.023.308 postes de télévision déclarés), le nombre de spectateurs de cinémas pour 1958 est descendu à 370.100.000, soit 10,09 pour cent de moins que l'année précédente. Ce qui explique pourquoi, au cours de l'année 58, sur 463 producteurs inscrits au Centre national de la cinématographie, 170 seulement ont eu une activité.

Les dirigeants des divers organismes de l'industrie cinématographique et de la R.T.F. ont souhaité une coopération active, une collaboration étroite propres au développement du cinéma et de la télévision.

Certains ont suggéré le cinéma télévisé payable à domicile. Peut-être aurons-nous un jour un télé-récepteur à jetons semblable aux juke-box. Il suffira d'introduire une pièce pour voir le film de la soirée, sans esquimaux. Comme il sera lointain, alors, l'ancêtre : « L'Oriental » de Bab-el-Oued.



« Bon voyage et bonne chance ! » semblent dire avec respect nos concitoyens de 1897 aux deux fiers occupants de la première automobile d'Algérie. A considérer la ligne du véhicule et la tenue du chauffeur et de son compagnon, on se demande si ceux-ci n'auraient pas oublié d'atteler leurs chevaux

le Passé "Carrossa chitan" la première automobile

QUELS furent les premiers automobilistes algériens ? A quelle époque fut introduite la première automobile en Algérie ? La question reste fort controversée, d'autant plus que le terme même d'automobile s'appliquait alors aux engins les plus divers.

Un exemple entre mille : les journaux des années 1890-1900 appelaient « automobile » les motrices des tramways, qu'elles fussent à vapeur comme celles des vieux C.F.R.A., ou électriques comme celles des premiers T.A.

On pourrait donc épiloguer longuement si le hasard des recherches ne nous avait pas fait découvrir un document qui nous paraît irréfutable, d'autant plus qu'il se trouve confirmé par de nombreux recoupements. Ce document, c'est un modeste « écho », imprimé dans un journal algérien du 16 octobre 1897, et que voici :

« Pour la première fois à Alger on pouvait voir circuler hier dans les rues de la ville une voiture automobile évoluant parfaitement et sans plus de bruit qu'un véhi-

cule ordinaire. Nous constatons avec plaisir qu'Alger se modernise. »

Cette information se trouve appuyée, à une légère erreur de date près, par un journaliste aujourd'hui bien oublié, Ernest Mallevay, qui joua de 1888 à 1925 un rôle important dans la vie politique de la cité. Ce dernier assurait avoir été le premier passager de la première auto algérienne et donnait les détails suivants : Le véhicule était conduit par l'ingénieur Guéry aux côtés duquel avaient pris place Laurens, directeur du journal algérien « Le Télégramme », l'écrivain Georges Moussat, qui allait faire carrière à Paris (déjà), et lui-même. Cet événement, selon ses souvenirs, s'était déroulé le 9 septembre 1897. Nous ne lui tiendrons pas rigueur d'une erreur

de quinze jours. La vue de cet engin avait, paraît-il, fortement impressionné les yaouléds d'Alger qui l'avaient aussitôt baptisé « Carrossa chitan ».

Le succès de l'automobilisme fut très vite. On pouvait lire dans un journal algérien du 19 février 1898, soit quatre mois après l'apparition du premier véhicule, la réflexion suivante : « Il y a quelques semaines à peine les Algériens s'arrêtaient, bouche bée, devant une voiture sans chevaux roulant à vive allure dans les rues de la ville. Aujourd'hui on ne détourne même plus la tête. »

Quelles étaient ces voitures sans chevaux ? Un placard publici-

taire de la maison Cheulet et Courrége, la seule semble-t-il qui vendit alors à Alger des automobiles, nous renseigne :

« Étaient exposées au « Hall Vélocipédique » du 22 de la rue de Constantine, des Peugeot, des Schneider, des Bollée et des Dion-Bouton. Le « tricycle à pétrole » de cette dernière marque coûtait 1.400 francs et vous pouviez vous offrir le « break à pétrole », de 5 et 8 places, d'une puissance de 7 chevaux, pour 12.000 francs, ce qui, en francs légers, dépassait les trois millions. Il est vrai qu'il n'y avait pas de vignette à payer et que les procès-verbaux pour stationnement abusif étaient inconnus. »

Le parc auto algérien a presque doublé en 8 ans

LES temps ont changé depuis le fameux matin de septembre 1897 qui vit rouler dans les rues d'Alger la première voiture automobile... Le « Carrossa Chitan » a fait des petits : et sa progéniture aujourd'hui pose aux responsables algériens de la circulation un véritable casse-tête chinois.

Quel est l'automobiliste algérien qui n'envierait pas l'ingénieur Guéry ? Le passé lui appartenait, la zone bleue était à lui.

Quel est le piéton qui ne regretterait cette belle époque où l'on pouvait traverser la chaussée sans risquer de mourir ou de se faire insulter ?

Bientôt, il faudra pousser les murs pour laisser place aux autos : le parc quadruplé depuis 1939 et de 82.000 en 1952, il est passé à 160.000, doublant presque en l'espace de huit ans !

La préfecture immatriculait environ 17.000 véhicules en 1951 ; en

1958, la même opération portait sur près de 40.000.

Et ce n'est pas fini, bien sûr ! La consommation en carburant suit, évidemment, la progression. Ce que la mécanique gagne, les embouteillages le font perdre.

L'essence brûlée par exemple est passée de 58 à 59 à une moyenne mensuelle de 31.081 à 34.528 m³ ! Bientôt, les puits d'Hassi-Messaoud n'y suffiront plus.

Il est bien loin le break à pétrole, le 7 cv. des années 98 et 99 !

Mais qui limitera le fantastique carrousel des chevaux-vapeurs dans les rues devenues trop étroites d'Alger la Blanche ?