

UNE GRANDE REALISATION FRANÇAISE L'OUVERTURE DE L'AFRIQUE DU NORD AU TOURISME FRANÇAIS (1)

L'admission de l'Afrique du Nord au nombre des contrées élues pour le tourisme nous semble toute naturelle aujourd'hui.

Qu'est-ce qu'un circuit du Grand Erg, un tour des oasis tunisiennes, ou une pointe jusqu'au Hoggar, maintenant, à côté des randonnées et des parties de chasse, devenues banales au cœur de l'Afrique Equatoriale, ou de la liaison automobile Alger-Le Cap ?

La pénétration touristique en Afrique du Nord n'en a pas moins été obtenue qu'au prix d'énormes difficultés et de rudes sacrifices, trop vite oubliés. Comme toutes les grandes réalisations, elle ne s'est pas faite en un jour. Elle a été le fruit d'un dur labeur et l'aboutissement de lents et longs efforts. Elle a sa geste que nous aurons l'occasion d'évoquer tout à l'heure.

Pour mener cette œuvre à bien, d'innombrables concours ont été nécessaires, qui ont mobilisé beaucoup d'énergies, et ont mis à l'épreuve les formes les plus variées de l'activité humaine, que ce soit pour assurer des liaisons maritimes, construire des ports, ouvrir des routes et des pistes à travers le désert, faire surgir des sables des hôtels entièrement équipés, assurer la police et la sécurité des routes, en même temps que l'hygiène et la salubrité des pays

(1) N.D.L.R. — Nous remercions vivement M. Didier Madras d'avoir bien voulu obtenir, pour nos lecteurs, l'autorisation de M. Jean Marie, président de la compagnie générale transatlantique, de publier ici le texte des conférences qu'il fit, sous ce titre, les 15, 16 et 17 janvier 1953 à Bruxelles, Anvers et Liège, sous les auspices de la ligue maritime belge.

C'est, également, à M. Didier Madras que nous devons les photos dont nous avons jugé opportun d'illustrer ce texte. Elles ont été choisies parmi celles qu'il présenta, du 9 au 31 janvier 1952, à l'exposition du tourisme et de l'artisanat au Maroc, sous le patronage de l'Ambassadeur de France en Belgique, au Grand Bazar d'Anvers.

Pour mieux situer le cadre dans lequel s'est placé le conférencier, nous reproduisons ci-après le début de sa conférence, dont nous avons, nous-même, indiqué les différents chapitres et paragraphes :

« Au moment où de différents côtés, à l'étranger et même chez nous, des voix s'élèvent pour remettre en cause l'œuvre réalisée par la France en Afrique du Nord ; au moment où la question de la présence française dans ces régions est évoquée devant les plus hautes instances internationales, je crois, qu'il est du devoir de tous ceux qui, à un titre quelconque, en raison de leurs fonctions officielles ou de leur position dans les affaires, ont participé à cette œuvre ou s'efforcent de la servir, de rétablir les faits et d'exposer en toute objectivité ce dont des pays comme l'Algérie, la Tunisie et le Maroc sont redevables à la France.

à parcourir, régler les délicats problèmes de collaboration avec les populations autochtones, etc...

Dans la foule des artisans anonymes, qui se sont dévoués à cette tâche, des figures se détachent et s'imposent : des figures d'hommes, dont les noms honorent la France, mais aussi des entreprises, dont la raison sociale ou le pavillon restent indissolublement associés à cette grande réalisation française.

Je vais essayer d'évoquer devant vous quelques-unes de ces figures et de tracer, chemin faisant, l'histoire du tourisme en Afrique du Nord.

I. — HISTORIQUE

Débuts et évolution du tourisme en Afrique du Nord

Et, pour débiter, comment ne pas faire revivre ceux qui furent les artisans de la conquête du pays lui-même ?

Je sais bien : le tourisme n'avait rien à voir à l'affaire, le mot même existait-il alors ?

Peut-on, cependant, en toute justice, parler du tourisme en Afrique du Nord sans rappeler, en exerçant, les grandeurs et les vicissitudes de la pénétra-

« C'est pourquoi, lorsque la ligue maritime belge, en la personne de son éminent président M. André, m'a fait le grand honneur de me proposer cette tournée de conférences en Belgique, j'ai accepté son offre avec empressement.

« J'ai pensé, en effet, qu'en venant traiter ici un sujet qui exalte une des plus intéressantes réalisations françaises en Afrique du Nord, je pouvais, non seulement me procurer un vif et délicat plaisir, celui de reprendre contact avec de nombreux amis personnels et avec un auditoire particulièrement compréhensif et sympathique, mais encore et surtout, faire véritablement œuvre utile sur le plan national.

« Il ne pouvait être question cependant, pour moi, de vous entretenir des problèmes nord-africains d'ordre tout à fait général, économiques, sociaux, encore moins politiques... Outre qu'une simple causerie n'aurait pu y suffire, j'estime qu'il aurait été bien présomptueux de ma part d'essayer seulement de faire le bilan des réalisations françaises dans des domaines aussi vastes, et débordant, aussi largement, du champ de mes activités habituelles.

« Aussi bien, mon propos sera-t-il plus modeste, et me bornerai-je, ainsi que le titre que j'ai choisi pour cette conférence le précise et le limite bien, à vous entretenir d'une réalisation française de portée peut-être restreinte, et moins connue, mais qui fait, je crois, le plus grand honneur à notre pays, ainsi qu'aux entreprises et aux hommes qui y ont été associés ; je veux dire : l'ouverture de l'Afrique du Nord au tourisme international. »

tion française, et sans citer quelques-uns des événements, et des noms, parmi les plus illustres, qui en jalonnent le cours ?

LES ETAPES DE LA PENETRATION FRANÇAISE EN ALGERIE

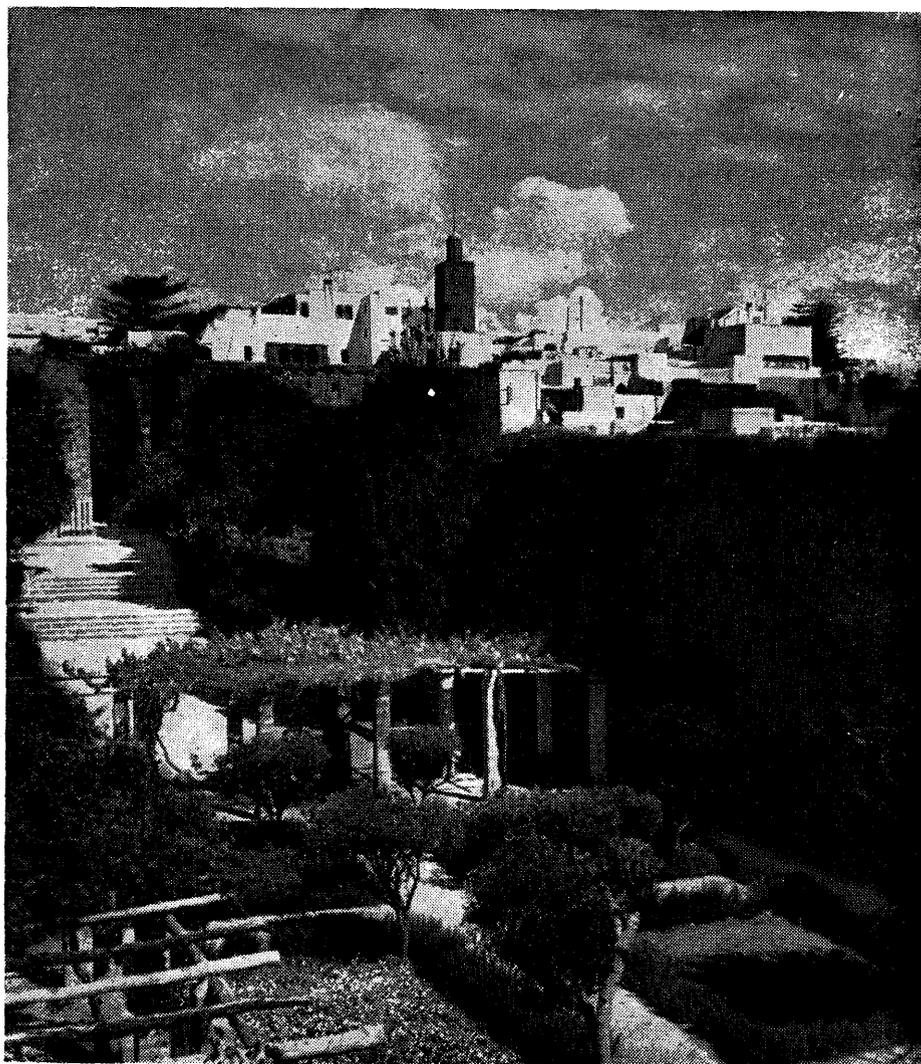
La date du 23 mai 1830 en est le point de départ.

Ce jour-là, la flotte française appareille de Tou-

Les difficultés que rencontre le corps expéditionnaire, les combats qu'il doit livrer, non seulement contre les « barbaresques », mais, plus encore peut-être, contre le relief, la nature, le climat, incitent beaucoup de Français au découragement et à l'abandon.

Et puis, il y a — toujours — les fluctuations de la politique. Charles X, qui avait été le véritable instigateur de l'entreprise, est chassé du pouvoir par la Révolution de 1830.

Louis-Philippe obtient, cependant, de la Chambre,



Jardin des Oudaias à Rabat

lon. L'amiral Dupré la commande. Elle porte les trois divisions du général de Bourmont.

Le 14 juin, le débarquement s'effectue dans la baie de Sidi Feruch.

Le 5 juillet, Alger est prise. La conquête de l'Algérie commence.

La France ne réalise pas, de suite, l'immense portée de l'évènement. Pendant plusieurs années, elle va hésiter et douter d'elle.

le maintien de l'occupation, mais en la limitant aux principaux points de la côte. Elle se poursuit donc, mais dans des conditions difficiles ; l'agitation entretenue à l'intérieur harcèle constamment nos postes isolés.

Avec Thiers et Guizot, les partisans de l'occupation complète et de la conquête rapide arrivent au pouvoir.

L'heure de Bugeaud a sonné.

En 1836, il est désigné pour prendre en main les opérations.

Il entame, aussitôt, une lutte énergique contre Abd-el-Kader, le chef de la rébellion arabe.

Nommé gouverneur général de l'Algérie en 1840, il parvient, en quelques mois, aidé de deux autres chefs prestigieux, Lamoricière et le duc d'Aumale, à repousser Abd-el-Kader jusqu'aux frontières marocaines.

Bugeaud est promu Maréchal de France.

Mais bientôt, au Maroc, Abd-el-Kader lève de nouvelles troupes, et la Guerre Sainte reprend, plus acharnée que jamais.

En Algérie, Bugeaud remporte alors l'éclatante et décisive victoire de l'Isly, le 14 août 1844.

En 1847, il regagne la France, et Abd-el-Kader se soumet définitivement au duc d'Aumale.

1848 voit la fondation des premières colonies agricoles, tandis que quelques expéditions nous assurent le contrôle des dernières régions insoumises, comme la grande Kabylie, en 1857, et l'Aurès, en 1858.

Un chapitre de la conquête est terminé : celui des opérations et de la colonisation purement militaires.

Un autre commence : celui de la mise en valeur des terrains nouvellement conquis, de l'administration et de la pacification en profondeur.

Si le Maroc, pour sa part, reste encore rigoureusement fermé à notre influence, comme à celle de toutes les autres nations européennes, la Tunisie, par contre, s'ouvre largement à son tour, à nos nationaux et à nos capitaux.

La Méditerranée occidentale se présente, de plus en plus, comme un lac français, et le trafic maritime s'y développe dans des proportions considérables.

Les transports s'organisent, les échanges humains s'intensifient, et l'on voit bientôt apparaître les premiers éléments du courant touristique.

L'ORGANISATION DES LIAISONS ENTRE LA FRANCE ET L'AFRIQUE DU NORD

Algérie et Tunisie.

C'est, sans doute, une banalité de dire que la naissance du tourisme dans un pays d'outre-mer est essentiellement conditionnée par l'existence des liaisons maritimes.

Mais, dans le cas particulier de l'Afrique du Nord, il faut bien reconnaître l'exceptionnelle importance, l'exceptionnelle rapidité aussi du développement de ces liaisons et de leur amélioration, au bénéfice des passagers.

Ce développement est à l'honneur de l'armement français.

De même que j'ai cru devoir évoquer, tout à l'heure, les grandes figures et les grands faits de la conquête de l'Algérie, je considère qu'il est juste de rendre hommage aux armateurs qui ont concouru à rapprocher, sans cesse davantage, les rives de la Méditerranée, et qui peuvent s'enorgueillir d'avoir été, eux aussi, des artisans de l'admission de l'Afrique du Nord dans le cycle du grand tourisme.

N'est-il pas remarquable de noter que la première liaison Marseille-Alger a été réalisée, dès l'année 1833, par un bateau de commerce, le « Scipion », appartenant à la maison Aynard de Lyon ?

La même année, à la demande de la Chambre de commerce de Marseille, le Gouvernement organise, lui-même, un service Toulon-Alger, avec des avisos à roues, réservé au transport des dépêches, des troupes, des fonctionnaires, des émigrants et du matériel de guerre.

En 1835, ce service est ouvert aux passagers civils.

Dès lors, la concurrence des compagnies privées jouant, les liaisons à travers la Méditerranée vont se multiplier.

C'est l'époque de la fondation de nombreux armements, dont certains connaîtront une grande prospérité, et figurent, aujourd'hui, au nombre de nos principales compagnies de navigation.

Ainsi, en 1836, la compagnie Fraissinet met en service un paquebot : « Elbe », sur Oran et Alger.

Une autre société, celle de MM. André et Abeille, armateurs, met en ligne le « Ville de Bordeaux » sur l'Algérie.

Une autre encore, la compagnie Bazin, assure des départs de Marseille par voiliers et vapeurs. Elle s'en acquitte, d'ailleurs, si bien (offrant jusqu'à onze départs par mois sur Alger) et seconde, si utilement, les efforts du corps expéditionnaire, que son commandant, le Maréchal Bugeaud en personne, lui adresse une lettre flatteuse, affirmant hautement sa satisfaction des services de ses trois paquebots : « Charlemagne », « Pharamond », « Tage ».

C'est à cette compagnie Bazin que l'Etat, en 1842, cède ses services sur l'Algérie.

Elle les exploitera pendant dix ans.

En 1852, l'Etat reprend la concession, mais l'abandonne, deux ans après, au bénéfice de la Société des messageries nationales, d'où devait bientôt sortir la compagnie des messageries maritimes.

En 1860, se situe un déplacement d'une exceptionnelle importance, et d'une grande portée.

Et peut-être, est-ce bien à lui qu'il faut faire remonter le premier voyage à caractère véritablement touristique et officiel à la fois ?

Je veux parler du voyage de S.M. l'Empereur Napoléon III et de l'Impératrice Eugénie, voyage de 33 jours, organisé par le marquis de Chasseloup-Laubat, nouvellement désigné comme ministre de l'Algérie et des Colonies.

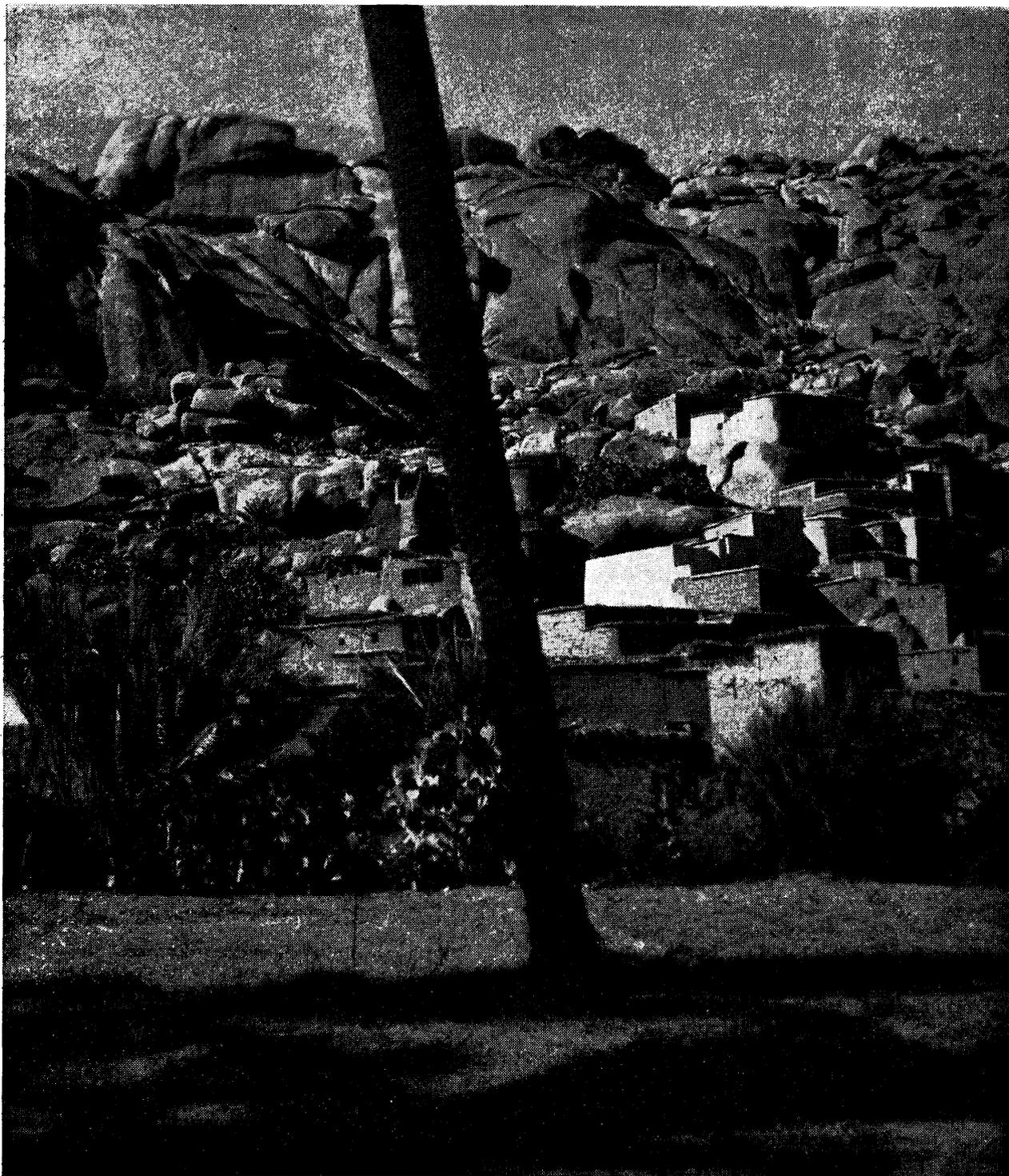
En 1871, la société des messageries nationales abandonne, à son tour, les lignes postales d'Afrique du Nord, d'autres champs, beaucoup plus vastes, s'ouvrant à son activité, à la suite du percement de l'isthme de Suez.

La concession est alors reprise par la compagnie Valéry.

Pendant le même temps, d'autres sociétés ont pris naissance, et se sont intéressées au trafic sur l'Afrique du Nord, telles :

— la compagnie de navigation mixte, fondée en 1850 par Louis Arnaud et les frères Touache ;

— la compagnie générale maritime, d'où va naître



Tafraout, dans l'Anti Atlas

notre grande compagnie nationale, la compagnie générale transatlantique ;

— et la société générale des transports maritimes à vapeur.

En 1879, le conseil d'administration de la compagnie générale transatlantique, nouvellement constituée, donne à son président, M. Eugène Pereire, tous pouvoirs à l'effet de se porter concessionnaire des services réguliers de « correspondance entre la France, l'Algérie, la Tunisie et la côte de Barbarie », comme on disait alors.

La compagnie générale transatlantique est, effectivement, déclarée adjudicataire, et l'exploitation de ces services, par ses soins, commence le 1^{er} juillet 1880.

C'est peu après, en 1882, que se place la **première tentative d'organisation touristique intéressant l'Algérie.**

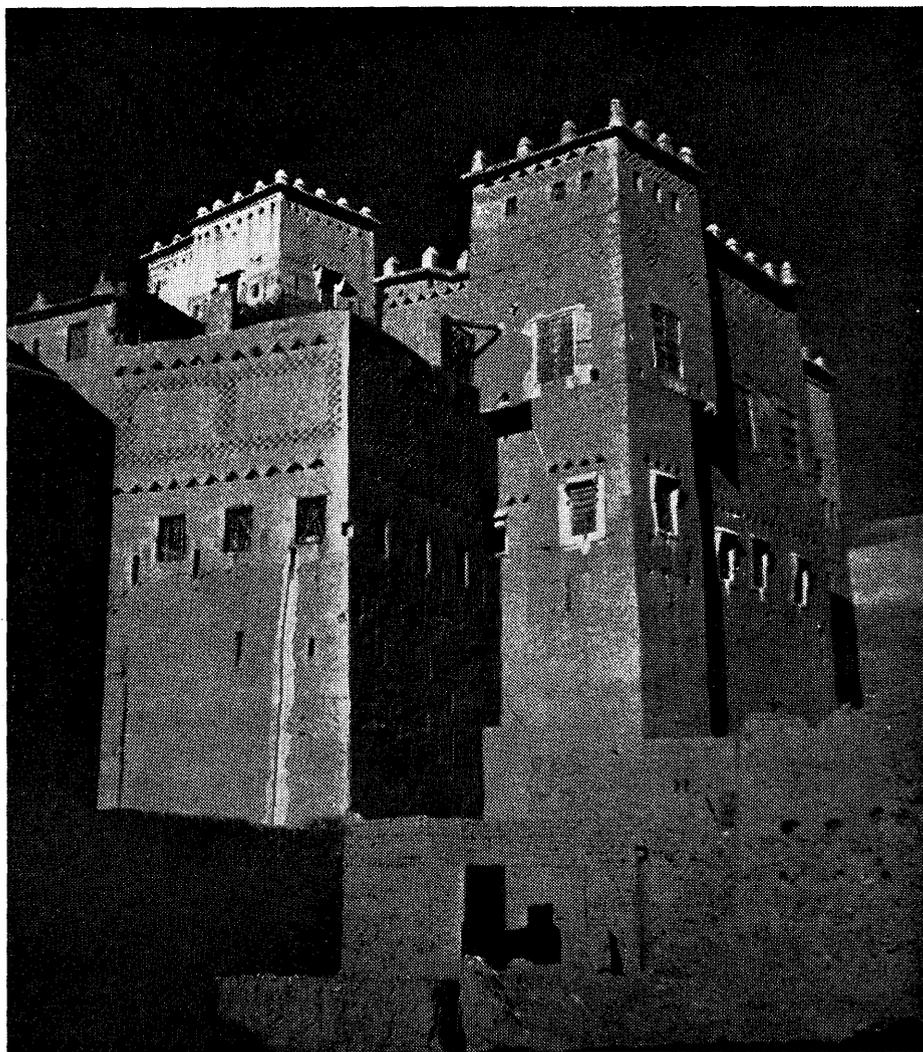
Il s'agit de voyages circulaires, organisés avec le concours de compagnies de chemins de fer françaises et étrangères, et qui dureraient 90 jours, au départ de Paris, de Londres et de Bruxelles.

Ces voyages circulaires permettaient de visiter les principales villes des trois départements d'Alger, d'Oran et de Constantine.

Une autre manifestation officielle a lieu en 1897, qui contribue à mieux entrevoir les possibilités de ce nouveau débouché touristique : l'inauguration du port de Sfax, à l'occasion de laquelle les paquebots « Ville d'Alger » et « Maréchal Bugeaud », de la compagnie générale transatlantique, amènent en Tunisie les membres du Gouvernement et de nombreux invités de la Résidence générale.

Vers cette même époque, une convention (approuvée par la loi du 11 juillet 1898) répartit entre les trois principales compagnies de navigation desservant l'Afrique du Nord, c'est-à-dire la transatlantique, la compagnie de navigation mixte, et la société générale des transport maritimes à vapeur, l'exploitation des services postaux.

Dans ses grandes lignes, ce statut est celui qui a prévalu jusqu'à nos jours, et qui (on peut bien le dire) a assuré, dans le domaine des transports maritimes, le développement économique et la prospérité de l'Algérie et de la Tunisie.



Casbah à Ouarzazate

Maroc.

Tandis que ces deux territoires s'ouvraient, ainsi, largement à l'influence française, et que les échanges humains avec la Métropole allaient se multipliant, en nombre et en volume, le Maroc opposait, comme nous l'avons vu, une résistance nettement plus grande.

Alors qu'à la fin du siècle dernier, le réseau des lignes desservant nos possessions méditerranéennes était pratiquement aussi serré que de nos jours, le Maroc, lui, n'était encore relié à la France que par un seul service maritime, celui de Nicolas Paquet.

Du moins, mérite-t-il une mention particulière.

C'est en 1860 que Nicolas Paquet, agent maritime à Marseille, eut l'idée d'affrêter, pour le compte de l'Espagne (alors en guerre avec le Maroc), des navires destinés au transport et à l'approvisionnement du corps expéditionnaire espagnol.

Cet essai devait bientôt l'inciter à nouer des relations commerciales et maritimes avec ce pays.

Mais, dépourvu de ports, ses rivages défendus par une « barre » redoutable, le Maroc n'offrait aux navires que des rades foraines sans abri.

En 1861, cependant, Paquet affrêta un premier bateau pour son propre compte, et, ajoutant au risque maritime le risque commercial, créa, au Maroc, une maison d'importation et d'exportation.

Il réussit si brillamment dans son entreprise, et fut si bien gagner l'estime et l'amitié des Marocains (du Sultan Moulay Hassan le premier), qu'il fit bientôt figure d'ambassadeur officieux de la France.

Le meilleur hommage qu'on puisse rendre à ce pionnier ne tient-il pas dans cette déclaration, qu'on ne peut sûrement pas taxer de partialité, puisqu'elle est du président d'un armement concurrent, je veux parler de Charles-Roux, disant : Nous devons remercier les Paquet, car ce sont eux qui ont véritablement donné le Maroc à la France ».

Et, de fait, pendant 40 ans, les services de la compagnie Paquet furent la seule ligne régulière entre le Maroc et la France, et qui, dans une certaine mesure, permirent à Lyautey, après l'intervention militaire de 1907, de mener son œuvre à bien.

Je viens de prononcer ce nom glorieux entre tous, de Lyautey.

Nous aurons l'occasion de l'évoquer tout à l'heure.

Mais peut-être serez-vous surpris d'apprendre que la compagnie générale transatlantique n'a pas été tout à fait étrangère à sa carrière.

C'est à Charles-Roux, qui présidait la compagnie générale transatlantique à l'époque, que Lyautey doit d'avoir été orienté vers le Maroc.

Et voici comment :

Charles-Roux, qui était un ami de Lyautey, en même temps qu'un ami de Jonnart, Gouverneur de l'Algérie, tint à les réunir à déjeuner, un jour de l'année 1903, pour permettre à Jonnart, qui s'inquiétait de la tournure des événements à la frontière marocaine, de faire la connaissance de Lyautey, alors colonel commandant un régiment de hussards à Alençon. M. Jonnart fut tellement frappé par l'exposé de Lyautey et par la netteté des mesures qu'il préconisait pour la conduite à tenir dans le sud oranais, qu'il demanda aussitôt au général André, ministre de la guerre, de le nommer commandant de la division d'Aïn-Sefra. C'était, pour Lyautey, le point de départ de sa prestigieuse épopée marocaine.

Après la compagnie Paquet, la compagnie Delmas-Vieljeux s'intéressa au Maroc, et mit en exploitation une ligne qui touchait Tanger.

Enfin, en 1912, la compagnie générale transatlantique, à son tour, établit des relations régulières avec le Maroc, en créant un service postal, pour les passagers, entre Bordeaux et Casablanca, service sur lequel va bientôt se greffer une organisation touristique d'une hardiesse et d'une envergure exceptionnelles.

DAL PIAZ — LA CREATION ET LE DEVELOPPEMENT DU TOURISME NORD-AFRICAIN

Le moment est venu pour moi d'évoquer la figure de l'homme qui, avec le recul du temps, n'a cessé de grandir, et qui incarne véritablement, aujourd'hui, la naissance et le développement du tourisme nord-africain : mon illustre prédécesseur, le président John Dal Piaz.

Je vous demande, tout de suite, de m'excuser si, retraçant l'œuvre de Dal Piaz, je suis involontairement amené à faire l'apologie d'une compagnie de navigation, à laquelle il a attaché son nom, et aux destinées de laquelle je me trouve présider moi-même aujourd'hui.

Mais les noms de Dal Piaz et de la compagnie générale transatlantique ont été trop intimement associés pendant 40 années, le prestige de l'homme a si grandement rejailli sur l'entreprise, qu'il est impossible, désormais, de la séparer dans l'hommage à rendre à leur œuvre commune, et spécialement à leur œuvre nord-africaine.

De l'homme lui-même et de sa carrière, je vous dirai peu de choses.

Les réalisations qu'on lui doit, dans de multiples domaines, témoignent suffisamment de ses dons et de ses mérites.

Né en 1865, à Paris, John Dal Piaz est entré à la compagnie générale transatlantique en 1888, au secrétariat de M. Eugène Pereire, alors Président de la Compagnie. Ses qualités ont tôt fait de le si-

gnaler à l'attention de ses chefs. Dès ses débuts, il se distingue par une grande maîtrise de soi, une volonté tenace dans le travail, une persévérance dans l'effort, un goût inné pour l'ordre et la méthode, et, surtout, une intelligence créatrice constamment en éveil.

A l'école d'une personnalité comme le président Péreire, ses dons se développent, son autorité s'affirme, sa compétence s'étend, sans cesse, à de nouveaux domaines.

En quelques années, il se hausse aux échelons supérieurs de la hiérarchie.

Secrétaire général de la compagnie en 1900 (à 35 ans), il en devient un directeur en 1904, puis un administrateur-directeur en 1918.

A la mort de M. Pellerin de Latouche, en novembre 1920, le conseil d'administration, unanime, le désigne pour lui succéder à la présidence de la compagnie.

C'est à ce poste de premier plan que, de 1920 au 18 juin 1928, date à laquelle il est emporté, prématurément, en pleine force, il va donner les plus belles preuves de son génie novateur.

Je passerai sur les réalisations de Dal Piaz dans le domaine purement maritime, ce qui m'entraînerait trop loin de notre sujet.



Laveuses à Tinerhir

Qu'il me soit simplement permis de dire que tous les grands paquebots de la compagnie générale transatlantique, qui ont fait date à cette époque dans l'histoire de la navigation, ont été dus à son inspiration directe, et, au nombre d'entre eux, comment ne pas citer « France », « Paris », et « Ile-de-France », dont les succès sont encore présents à tous les esprits.

LA SITUATION AVANT LA GRANDE GUERRE

A la faveur de l'expérience, acquise dans la pratique du trafic des passagers maritimes, Dal Piaz avait compris le rôle immense que le tourisme pouvait jouer pour attirer, et retenir cette masse considérable de clientèle voyageant sur nos navires.

Mais le problème était de lui proposer et de lui découvrir des horizons nouveaux.

Or, la concurrence était vive, déjà, de la part de certaines contrées qui monopolisaient, en quelque sorte, le tourisme, et notamment, le grand tourisme international.

En France même, c'était surtout la côte d'Azur, terre d'élection des anglo-saxons en quête d'un hivernage tempéré et en mal de soleil.

A l'étranger, c'était surtout l'Egypte, en faveur de laquelle une propagande intense était menée par les grandes organisations spécialisées, telles que Cock, par exemple.

Très vite, Dal Piaz, pressentit l'intérêt que pouvait offrir l'Afrique du Nord à ce point de vue.

Mais cet intérêt, il ne le limitait pas au pittoresque, à l'exotisme et aux charmes mystérieux des paysages. Dal Piaz y associa, constamment, l'intérêt national, c'est-à-dire, l'intérêt qu'il voyait à faire mieux connaître l'œuvre de pacification et de civilisation accomplie par la France dans cet Islam, hier encore hostile.

Cette Afrique du Nord, il la connaissait bien ; elle l'avait séduit depuis longtemps ?

N'y avait-il pas accompli, tout jeune, son voyage de noces ?

Il l'aimait d'abord en artiste qu'il était ; il avait été enthousiasmé par la beauté et la variété des sites, le pittoresque de la vie indigène, la noblesse des traditions, la magie des couleurs.

Il l'aimait aussi en réaliste et en homme d'affaires avisé, pressentant les possibilités d'avenir de ce pays aux ressources alors insoupçonnées. Il

les devinait susceptibles d'offrir aux activités nationales un champ inépuisable... une prodigieuse expansion.

A plusieurs reprises, Dal Piaz, fit donc des voyages de reconnaissance, parcourant l'Afrique du Nord, de Casablanca à Tunis. Le dernier en date, avant la guerre, eut lieu en 1912.

Sur place, les plus forts encouragements lui avaient été donnés par celui qui, nouvellement nommé Résident général au Maroc, allait y accomplir une tâche magnifique et y conquérir une gloire ineffaçable : Lyautey.

Lyautey qui voyait déjà dans le tourisme un moyen d'affirmer une politique de pénétration pacifique, Lyautey, cet admirable connaisseur d'hommes, l'avait jugé...

Dès lors, sa conviction s'affirmait impérieusement que l'heure des réalisations était venue.

La guerre, qui éclate en 1914, réduit à néant ses projets, Mais, dès la paix revenue, Dal Piaz, obstiné, reprenait ses plans.

Il ne s'agissait bien que de plans, en effet, puisque rien n'existait, hormis, évidemment, les moyens de transport entre la France et les principaux ports d'Afrique du Nord.

Dal Piaz mesurait parfaitement, d'ailleurs, l'intérêt que présentait pour lui le fait d'être le président de la plus importante compagnie de navigation française, desservant à la fois, l'Amérique et l'Afrique

Mais il savait qu'il ne suffisait pas d'atteindre la clientèle des passagers transatlantiques et autres.

Il savait, surtout, qu'il fallait « aménager » le tourisme qu'on voulait offrir au public ; il savait qu'en réalité le cœur du problème était l'organisation de la circulation sur routes ou sur pistes, et la création ou l'aménagement de gîtes d'étapes et de séjours.

Or, dans ces domaines de l'équipement routier et hôtelier, tout était véritablement à créer.

Seul, il osa donc la grandiose entreprise.

Il fit, tout d'abord, partager ses vues au conseil d'administration de la compagnie générale transatlantique.

Rien ne peut mieux les traduire que l'exposé qu'il en fit à l'assemblée générale des actionnaires, en 1919.

« Désireux, dit-il, de contribuer à la mise en valeur des territoires de l'Afrique du Nord en notre possession ou sous notre Protectorat, nous avons pensé que la meilleure façon de nous y employer était de faire connaître au grand public, non seulement la beauté de ces pays, mais encore le vaste champ d'action qu'ils offrent au commerçant, à l'agriculteur, et à l'industriel, et, dans ce but, nous avons entrepris de créer de grandes lignes touristiques entre l'Algérie et le Maroc.

« Nous ne dissimulons pas, ajoute-t-il, que les difficultés seront de tous ordres, et très grandes ; difficultés naturelles d'abord, insuffisance de voies de communications et nécessité d'approprier, si non de créer, de toutes pièces, des installations hôtelières, en l'absence de toutes ressources locales, au moment même de la crise des transports terrestres.

« Cependant, nous avons pu établir, en correspondance avec nos courriers de la Méditerranée et du Maroc, une grande artère de tourisme, reliant Casablanca et Alger, ou vice-versa, par Rabat, Meknès, Volubilis, Fès-Taza, Oujda, Tlemcen, Oran, Ténès et Hammam R'hira, au moyen d'excelentes voitures automobiles. Plusieurs caravanes ont déjà parcouru cette artère, et les demandes nombreuses que nous recevons démontrent que notre entreprise a conquis la confiance et la faveur des touristes.

« Ce circuit principal sera, d'ici quelques mois, complété par des circuits annexes sur les points excentriques intéressants, et, plus tard, par des organisations analogues sur la Tunisie »

Et il concluait en ces termes :

« Il nous est donc permis d'escompter, en dehors des résultats financiers qui ne seront que la juste récompense de notre initiative et de nos efforts, la légitime satisfaction d'offrir à tous les moyens de se familiariser avec les ressources d'un pays qui possède, avec des sites incomparables, des richesses infinies encore inexploitées, qu'il s'agisse d'entreprises agricoles, industrielles ou commerciales ».

LA CREATION DES « AUTOS-CIRCUITS » NORD-AFRICAINS (1919)

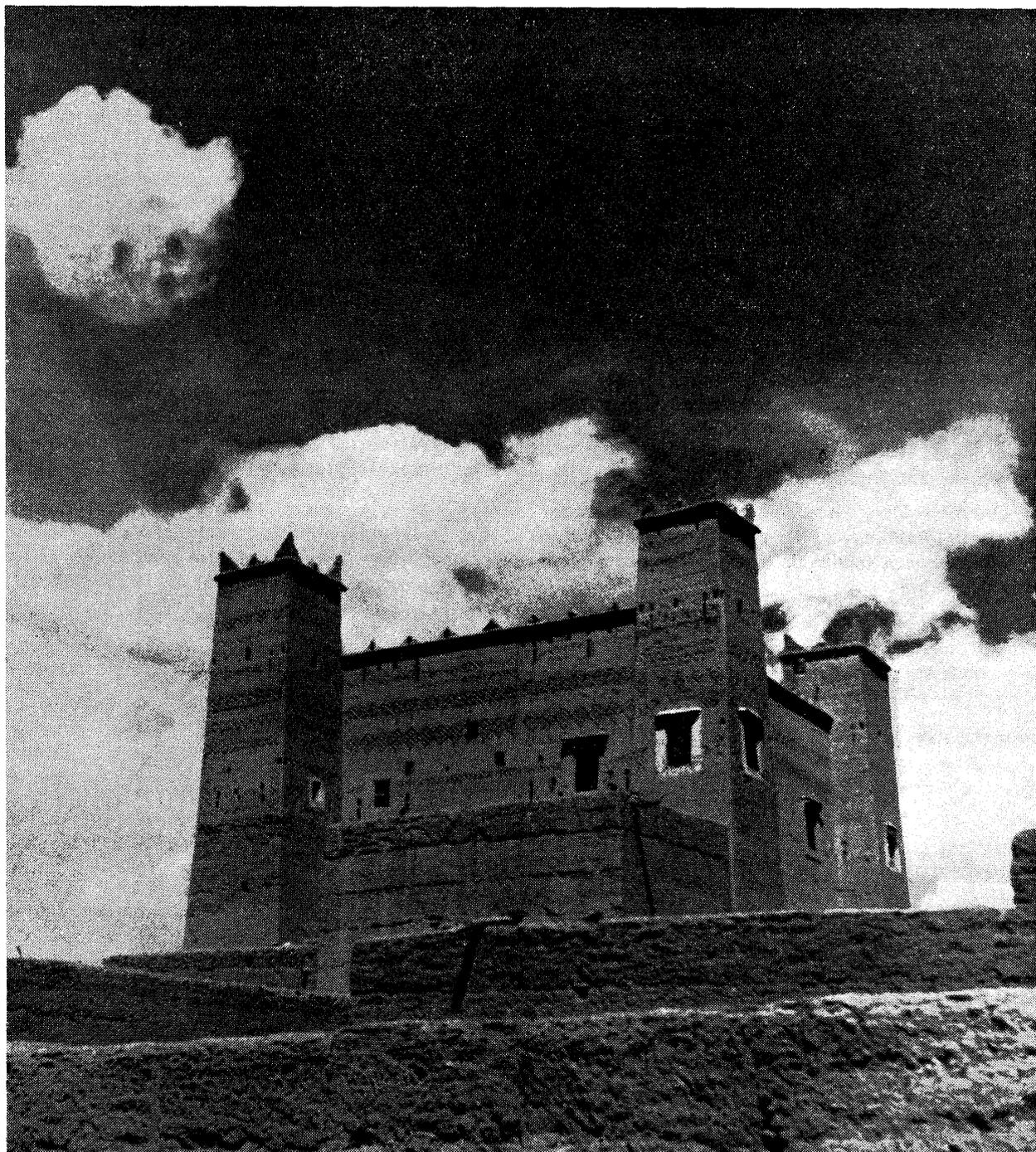
LES REALISATIONS ET L'EVOLUTION DU GRAND TOURISME NORD-AFRICAIN

Et il est de fait que, dès cette année 1919, les auto-circuits nord-africains étaient nés.

Les difficultés qu'il fallut surmonter, et auxquelles il est fait si discrètement allusion dans le passage du rapport que je viens de vous lire, furent, ai-je besoin de le dire, considérables. Elles auraient rebuté bien des hommes, découragé bien des énergies... Mais Dal Piaz était d'une trempe peu commune.

Les obstacles à vaincre étaient de trois ordres principaux :

- 1° — Il fallait aménager, ou bâtir, des hôtels — au moins préparer des gîtes d'étapes ;
- 2° — Il fallait disposer d'un matériel de transport adapté aux terrains à parcourir et aux exigences d'une clientèle difficile ;



Casbah à Imiter

3° — Il fallait amorcer le trafic au moyen d'une propagande habile, s'adressant à la fois à la clientèle française et étrangère.

1° — Bâtir des hôtels

On imagine les problèmes que posait la création, de toutes pièces dans la plupart des cas, d'un réseau d'hôtels couvrant la zone touristique, c'est-à-dire s'étendant, en fait, sur toute l'Algérie, toute la Tunisie et tout le Maroc, plus des prolongements dans les Territoires du Sud, jusqu'en plein Sahara.

Or, qu'existait-il à l'époque ?

Pratiquement rien.

— **Au Maroc**, à une ou deux exceptions près l'hôtellerie moderne était inconnue. Sans parler de luxe, ni même de confort, les rares établissements ouverts étaient dotés d'installations plus que rudimentaires. L'eau courante ? l'électricité ?... des mythes.

— **En Algérie et Tunisie**, si les grandes villes, sur la côte principalement, disposaient de quelques hôtels dignes de ce nom, comme le Saint-Georges à Alger, rien n'existait à l'intérieur.

— **Quant au Sahara**, non seulement il n'avait jamais été question d'y loger, mais c'est à peine si on commençait à s'y risquer.

La première traversée complète en automobile ne devait d'ailleurs être réalisée qu'en 1923.

Il fallut donc, dans la plupart des cas, partir de zéro.

C'est ainsi, par exemple, qu'un cargo de la compagnie générale transatlantique fut enlevé à son trafic normal, et spécialement affecté aux transports, non seulement de matériaux de deux hôtels démontables, mais encore de tout le mobilier, et jusqu'aux vivres destinés à assurer le ravitaillement.

Là, d'ailleurs, ne s'arrêtèrent pas les difficultés, car, une fois débarqué au port destinataire (Casablanca en l'occurrence), ce matériel devait être transporté à pied d'œuvre (en l'espèce à Meknès), situé à quelques 240 kilomètres de la côte.

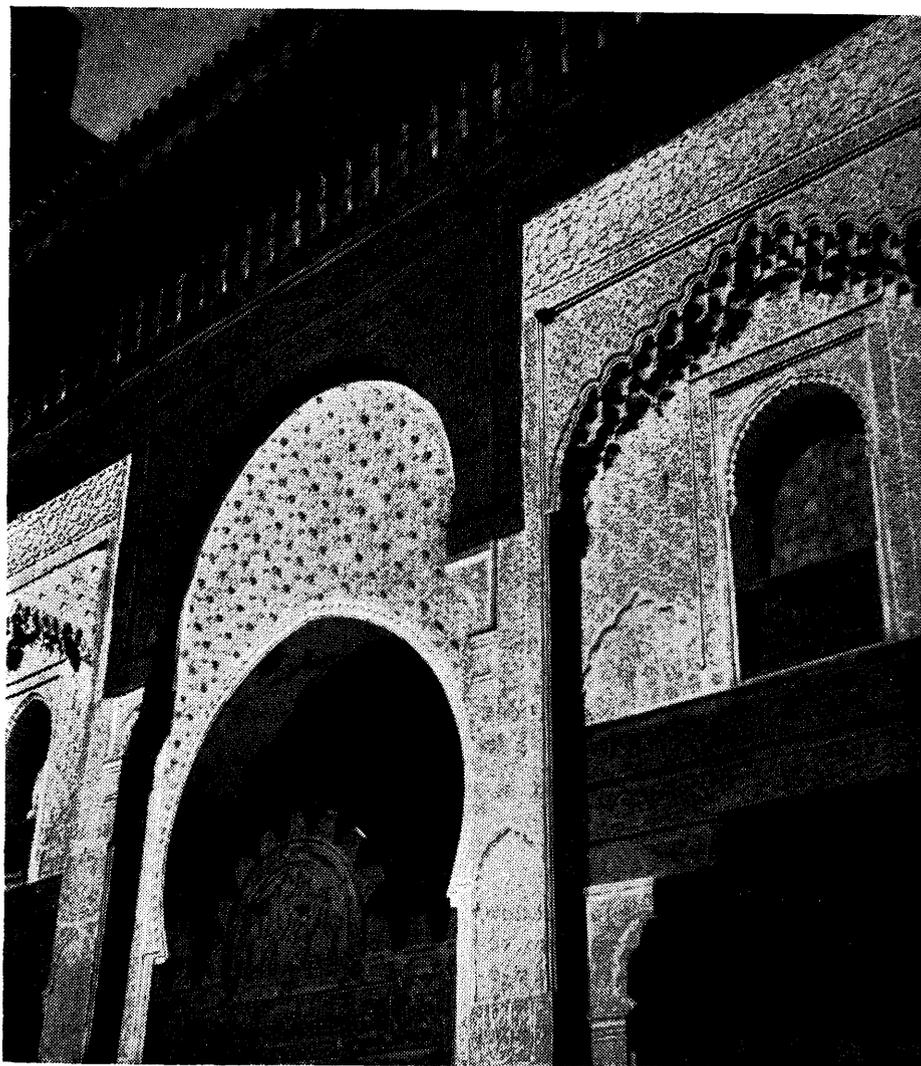
On était alors en pleine période d'opérations militaires, la seule voie ferrée existante n'était pas utilisable ; aucun service de transport routier ne fonctionnait encore.

Dès lors, on dut avoir recours aux seuls véhicules disponibles, en usage dans ce pays : les pittoresques, mais bien précaires « arabas », tirées chacune par cinq chevaux (étrange caravane qui déroula ses méandres sur plus de 50 kilomètres de long).

Dans d'autres cas, des bâtiments existants servirent de base à l'établissement de l'hôtel. Bâtiments d'importance et d'origine fort diverses, allant du fortin désaffecté, à la gare de chemin de fer (comme ce fut le cas, par exemple, à Oujda, où l'hôtel fut installé dans la gare de la draine, petit chemin de fer à voie étroite, construit par les militaires), ou au Palais des Mille et Une Nuits, comme ce fut le cas pour le Palais Jamaï à Fès.

L'histoire de ce fameux Palais Jamaï mériterait d'être contée. Mais, comme tous les contes arabes, elle risquerait de nous emmener fort loin, et de vous retenir trop longtemps.

Ce que je voudrais vous en dire seulement, ce sont les invraisemblables tractations qui préludèrent à l'acquisition de cette noble et somptueuse demeure de Fès ; tractations qui durèrent de 1923 à 1929.



Fès — Médersa Bou Anania

Le Palais avait été, en dernier lieu, la propriété du Grand Vizir Si Mohammed ben El Arbi El Jamaï, oncle du Sultan Moulay Hassan.

A la mort de Si Mohamed en 1915, il n'y eut pas moins de 45 héritiers à se disputer son héritage.

Je vous laisse à penser les trésors de diplomatie que les négociateurs de cette acquisition eurent à déployer.

Ajoutons que le premier obstacle à surmonter, et ce ne fut pas le moindre, consista à obtenir le départ des femmes, qui peuplaient le harem et refusaient obstinément d'évacuer ce séjour délicieux.

Bref, on parvint à s'entendre avec quarante des héritiers, mais les cinq derniers, retranchés dans le maquis inextricable de la procédure marocaine, ne mirent pas moins de quatre ans, avant de se laisser convaincre et d'apposer leur signature au bas de l'acte de propriété. Du moins, cet acte, si chèrement disputé, méritait-il une certaine considération. C'était un gros rouleau de parchemin, très moyennageux d'apparence et de présentation, enfermé dans un coffre, richement ouvragé et garni d'impressionnantes cadenas, dont les dernières clés semblaient introuvables.

Bien d'autres péripéties seraient à rappeler à propos de l'ouverture de tel ou tel établissement sur les Hauts Plateaux, en pleine Kabylie, ou dans les dunes de sable.

Elles ne feraient que venir renforcer le sentiment d'admiration que l'on éprouve, aujourd'hui, devant l'élaboration d'une œuvre aussi remarquable.

Et ces ainsi, qu'à force d'ingéniosité et de diplomatie, avec le concours des autorités locales, européennes et indigènes, avec l'aide des militaires souvent, se dessina, peu à peu, cette chaîne d'hôtels ou de gîtes d'étapes, qui devait permettre la mise en route des premiers circuits.

Il serait injuste de ne pas rendre hommage, en passant, à ceux qui eurent la responsabilité du choix des sites et de l'architecture.

De véritables travaux d'art furent exécutés, en matériaux du pays, dans un style ne profanant jamais la poésie des lieux, et mettant très intelligem-

ment à profit les charmantes ressources de l'artisanat indigène.

Ce respect du décor, combiné au souci du confort moderne, caractérisent tous les hôtels de ce qu'on appela bien vite la chaîne « Dal Piaz », ou chaîne « transatlantique ».

2° Organiser les transports

Mais, comme je vous le disais il y a un instant, bâtir ou aménager des hôtels, ne résolvait pas tout le problème.

Il restait, encore, à organiser les transports, ce qui ne fut ni moins complexe, ni moins délicat.

Il faut vous représenter qu'à l'époque, le réseau routier et les pistes étaient très loin d'avoir le développement actuel.

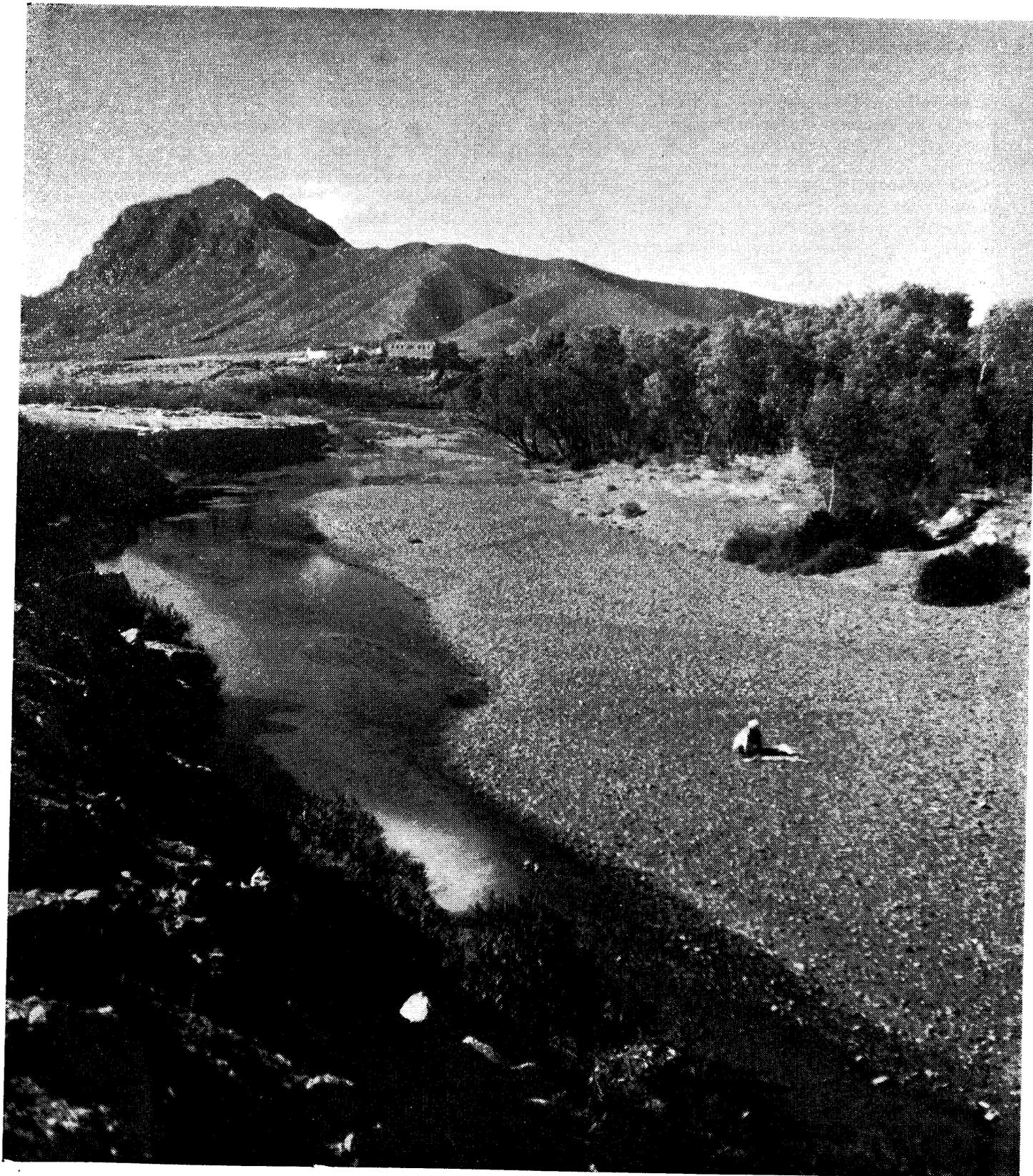
Certaines régions de l'Atlas étaient encore à peine explorées ; d'autres étaient peuplées de tribus rebelles en voie de pacification.

Sur d'autres voies, déjà reconnues, mais que fréquentaient seules les caravanes de chameaux, il fallut obtenir la construction d'ouvrages d'art permettant le franchissement des oueds et l'utilisation d'un matériel automobile.

Une difficulté non moindre fut la mise au point du meilleur type à adopter pour ce matériel, car il n'était pas alors question de laisser les touristes s'aventurer seuls, au volant de leur voiture particulière.



Marrakech — Pavillon de la Ménara



La vallée de l'oued Ziz — L'heure de la prière

Il fallut bien des tâtonnements, bien des essais avant de retenir le matériel adéquat, et d'obtenir la plus juste formule de compromis entre les exigences du tourisme, demandant du confort, de la vitesse, et de larges coffres à bagages, et les impératifs mécaniques de robustesse et d'économie.

C'est, finalement, un type de car à 10-12 places, 6 cylindres Renault, qui fut choisi pour équiper les premiers circuits. Une variante consistait dans la voiture à 4 places, (Renault toujours, mais à 6 roues) conçue spécialement pour le parcours dans le désert, notamment pour le franchissement des hautes dunes de sable qui ondulent de Touggourt à Tozeur.

Le matériel automobile rassemblé, on dut, encore, organiser des garages, des stations de dépannage, des postes de ravitaillement en essence jusqu'en plein bled... et, pour tout cela, trouver le concours d'une main-d'œuvre qualifiée... Or, ce n'était pas localement qu'on pouvait l'obtenir. Dans certains endroits, les indigènes n'avaient jamais vu d'automobiles et s'enfuyaient à leur approche.

De même qu'on avait fait venir des plombiers, en même temps que les tuyauteries nécessaires aux hôtels, on fit venir des conducteurs et des mécaniciens éprouvés, en même temps que les cars.

3° — Amorcer le trafic — La propagande

Pour mener au succès une entreprise aussi vaste et aussi hardie, il ne suffisait pas encore d'ouvrir des hôtels, de Casablanca à Tunis et de la Méditerranée au Hoggar, de les équiper avec le dernier confort, de lancer sur les pistes des caravanes d'autocars spécialement adaptés...

Il restait à trouver l'élément humain qui devait lui donner la vie : c'est-à-dire le touriste lui-même.

On conçoit l'importance de l'enjeu pour les créateurs de l'œuvre. Si les touristes venaient nombreux et répondaient à l'appel, s'ils étaient conquis par le charme nouveau de ces pays inconnus, alors l'œuvre pourrait prendre corps, grandir et devenir une des plus belles créations touristiques du monde.

Si les touristes se montraient fuyants ou trop rares, c'était l'échec, le vide, et tout s'écroulerait.

Il convenait donc d'amorcer le trafic, d'attirer les premiers voyageurs, de leur donner le goût de venir en terre nord-africaine, d'y séjourner et d'y excursionner.

Ce fut le rôle de la publicité.

Dans ce domaine, encore, Dal Piaz fit preuve des initiatives les plus heureuses et des conceptions les plus larges.

Il m'est particulièrement agréable de noter que c'est, en même temps qu'en France, dans ce propre pays, en Belgique, qu'elle fut lancée.

Ce fut ensuite le tour de l'Angleterre et des Pays scandinaves à être inondés de brochures illustrées, de tracts, d'annonces, d'affiches de toutes sortes, de photos de gravures...

Le cinéma, la radio, déjà, participèrent à cette propagande formidable en faveur du tourisme en Afrique du Nord.

Enfin, ce fut au tour de l'Amérique à être prospectée, et, plus particulièrement, aux Etats-Unis, où Dal Piaz savait qu'avec la « French Line » il disposait d'un atout exceptionnel.

LES GRANDS CIRCUITS TOURISTIQUES DE L'AFRIQUE DU NORD

Avant même de savoir quel succès cette publicité intense remporterait auprès des touristes, Dal Piaz pouvait avoir, au moins, l'immense et légitime satisfaction de « lancer » l'Afrique du Nord française, et de la mieux faire connaître au monde entier.

Après de timides essais dans le courant de l'année 1919, les premiers circuits organisés démarrèrent véritablement en 1920.

Le premier départ eut lieu de Bordeaux, le 10 avril, pour Casablanca, Alger et Marseille, et de Marseille le 21 avril, pour Alger, Casablanca et Bordeaux.

Les prospectus portaient :

« Pour la première fois :

- « — trois semaines de grand tourisme ;
- « — 1.700 kilomètres dans la même auto de luxe.
- « — Hôtels spéciaux - paquebots - autos.
- « — **Prix : 3.950 francs français tout compris... »**

L'itinéraire conduisait les touristes d'abord à Alger, où ils étaient logés à l'Hôtel Saint-Georges, déjà justement renommé, puis à Tipaza, Hammam R'Irah, Cherchell et Ténès, où l'on passait la nuit.

Mais il n'y avait pas encore d'hôtel à Ténès.

Aussi, le programme du circuit indiquait-il que « les touristes seront installés dans un camping édifié pour eux au milieu d'un bois de sapin, au bord de la mer ». Il prenait bien soin de préciser que « ce camping serait très confortable ».

Le lendemain on se rendait à Oran, après un déjeuner au bord de la mer, servi sous la tente.

D'Oran on gagnait Tlemcen, et on logeait à l'Hôtel transatlantique, nouvellement édifié.

Puis c'était Oujda (avec l'hôtel aménagé dans la gare de chemin de fer) et Taza, après une traversée du bled. « Dans un paysage impressionnant de désolation — disait le prospectus — les touristes pourront être surpris par le mirage, et ils apercevront peut-être des troupeaux de gazelles ».

« Taza la mystérieuse », disait-on alors. Et il est de fait que l'occupation de la ville ne datait que de quelques années. Aucun européen n'y avait encore séjourné ; seuls quelques rares explorateurs y étaient passés.

C'était ensuite Fès (capitale des Sultans), et la brochure indiquait que la compagnie générale transatlantique, voulant que Fès soit comme le clou d'un si beau voyage, installait ses touristes dans un splendide palais arabe, au milieu des jardins évocateurs de toutes les féeries d'orient.

De là, des excursions étaient prévues dans le Moyen-Atlas, à Ito, Azrou, ou encore à Volubilis et Moulay-Idriss.

Enfin, c'était Rabat, où on logeait à l'hôtel transatlantique, et Casablanca, d'où l'on reprenait le bateau à destination de Bordeaux.

Le succès remporté par le premier circuit fut des plus prometteurs.

Aussi, dès la saison suivante, c'est-à-dire en octobre 1920, le service des auto-circuits nord-africains offrait-il déjà, au choix de la clientèle, trois circuits différents :

- Bordeaux-Casablanca-Marrakech et retour ;
- Bordeaux-Casablanca-Oran ;
- Marseille-Oran-Alger ;

avec toute une gamme de combinaisons entre les trois et d'excursions diverses.

Il manquait encore une consécration officielle à l'organisation que Dal Piaz venait si magistralement de mettre sur pied.

Elle eut lieu, dès cette saison de 1920, et la compagnie générale transatlantique put annoncer, à grand renfort de publicité, l'inauguration de la route touristique Alger-Casablanca, avec départ de Paris, le 8 octobre.

Les principales personnalités embarquèrent sur le « Timgad », à Marseille, le 9 octobre. Une brillante réception eut lieu, le 10, au Palais du Gouverneur général à Alger, et l'on se mit en route, le 11, pour Casablanca et Marrakech.

Une manifestation grandiose attendait les voyageurs à Fès, où le général Lyautey, Résident général de France au Maroc, les accueillit.

La caravane officielle, conduite par M. Dal Piaz, lui-même, comptait plusieurs journalistes français et étrangers, et, parmi ces derniers, j'ai relevé le nom de M. Collin qui représentait le journal « **La Nation Belge** ».

C'est peu après le retour inaugural, que M. Pellérin de Latouche, président de la compagnie générale transatlantique, décédait, et que M. Dal Piaz était désigné pour lui succéder.

Dès lors, l'organisation des autos-circuits nord-africains connut un développement considérable.

En mars 1921, ce fut l'inauguration des circuits Alger-Tunis, et Alger-Laghouat, pour l'organisation desquels on venait de terminer la construction ou l'aménagement des hôtels de Michelet, Constantine, Biskra, Batna, Tunis, Boghar et Laghouat.

En novembre de la même année, la compagnie générale transatlantique annonçait les premières excursions au désert, au départ de Laghouat, Touggourt et Tozeur.

A partir de décembre, des chasses à la gazelle, aux outardes et aux lièvres, avec faucons et sloughis, étaient organisées, grâce au concours des grands chefs arabes.

C'est en novembre 1921, également, qu'eut lieu l'inauguration de la route touristique Alger-Tunis.

Le nouveau paquebot « Lamoricière », de la compagnie générale transatlantique, amena les invités à Alger, toujours sous la conduite de Dal Piaz.

Ils y furent reçus par M. Steeg, gouverneur général de l'Algérie, et suivirent l'itinéraire, devenu classique depuis, d'Alger à Constantine par la Kabylie, puis Timgad, Biskra, Touggourt, Bône et Tunis.

En Tunisie, le Résident général, M. Saint, se joignit à la caravane pour lui faire visiter le sud tunisien

Je note encore, que le groupe des participants à ce voyage officiel comptait plusieurs invités de la presse belge.

De saison en saison, le succès s'affirmant, l'organisation se développait en volume et en profondeur.

De nouveaux circuits étaient offerts au choix des touristes, de nouveaux hôtels s'ouvraient, de nouvelles possibilités se révélaient.

Pour la saison 1919-1920, un seul itinéraire était ouvert, nous l'avons vu, Alger-Marrakech. On disposait alors de 7 hôtels « transatlantique » et de 4 cars, qui parcoururent 110.000 kilomètres.

— En 1921-22, 12 hôtels et 10 cars sont déjà en service

— En 1922-23, 16 hôtels, 23 cars, 275.000 kilomètres parcourus.

C'est au début de cette saison que, répondant à la demande du Gouvernement, Dal Piaz improvisa, en quelques jours, un ingénieux roulement de fourriers qui rendit possible le voyage solennel, du Maroc à la Tunisie, de M. Millerand, président de la République, et des ministres, parlementaires et journalistes, qui l'accompagnèrent dans cette tournée triomphale.

— En 1924-25, la progression s'accroît : 22 hôtels, 155 voitures, 600.000 kilomètres parcourus.

L'ampleur prise par les autos-circuits nord-afr-

cains devient alors telle que la création d'une société s'impose pour en suivre l'exploitation, en même temps que pour gérer le domaine immobilier considérable qui a été, peu à peu, constitué.

C'est ainsi qu'en 1925 prend naissance la société des voyages et hôtels nord-africains, filiale de la compagnie générale transatlantique, qui exploite, aujourd'hui, les hôtels « transatlantique » en Algérie et Tunisie.

— En 1926, le développement de l'entreprise se poursuit.

C'est au printemps de cette année que la nouvelle société organise le voyage, au Maroc, de Son Excellence Myron T. Herrick, ambassadeur des Etats-Unis d'Amérique à Paris.

Cette même année encore, en avril, eut lieu l'inauguration de la boucle du Grand Erg occidental, large circuit tenant, à la fois, du tourisme et de l'exploration, et auquel participent, S.A.R. la Grande Duchesse de Luxembourg, son mari le Prince de Luxem-

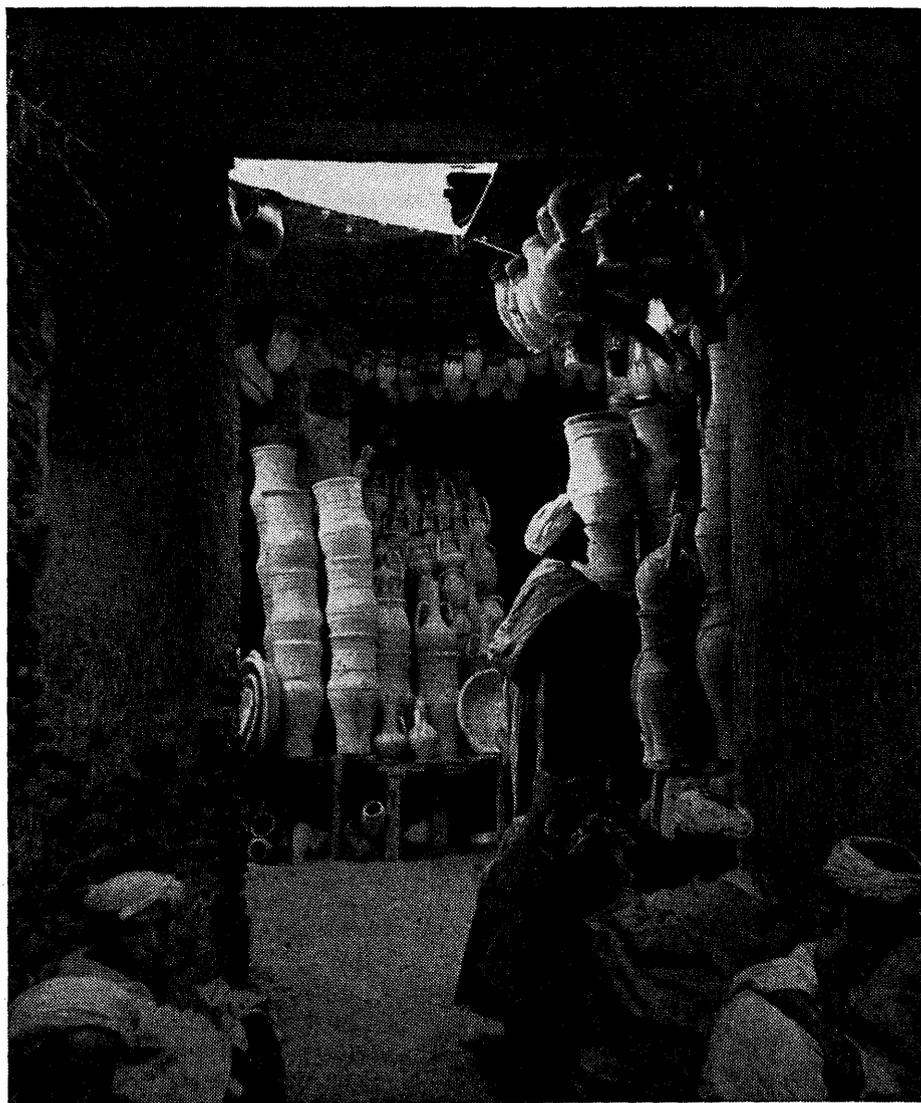
bourg, et son beau-frère, le Prince Sixte de Bourbon-Parme.

— En 1927-28, l'activité de la société connaît son apogée.

44 hôtels sont ouverts, offrant une capacité de 1.400 chambres, 283 voitures particulières parcourent 1.450.000 kilomètres, desservant un réseau de routes et de pistes, qui s'étendent, de Marrakech à Gabès, sur une longueur de 3.150 kilomètres, et sur lequel viennent s'articuler la boucle du Grand Erg, sur 3.000 kilomètres, ainsi que le circuit spécial de Constantine à Gabès, soit, au total 8.000 kilomètres (la distance, à vol d'oiseau, de Paris à Calcutta). Le nombre des touristes empruntant ces services atteint cette année-là, 5.000, dont 70 % d'étrangers.

L'organisation touristique est parfaitement au point.

Elle s'appuie sur une chaîne d'excellents hôtels, neufs ou modernisés, disposant du plus grand confort,



Marrakech — Marchand de poteries

pour la mise en valeur touristique de certaines régions.

Cet exemple n'est d'ailleurs pas unique.

On le retrouve en Algérie, où ce sont les services des territoires du sud qui, au moment où l'œuvre de Dal Piaz menaçait de sombrer, se sont substitués à l'entreprise défailante pour reprendre l'exploitation d'un certain nombre d'établissements, tandis que d'autres hôtels « transatlantique » parmi les plus importants, demeuraient dans le patrimoine de la société des voyages et hôtels nord-africains, et arborent toujours fièrement le pavillon de la compagnie générale transatlantique. Tels sont ceux de Biskra, Bou Saada, Constantine, El Oued, Ghardaïa, Tlemcen, Touggourt, Ténès et Michelet, en Algérie, et de Tozeur et les Chênes, en Tunisie.

Un autre exemple des plus intéressants de l'action favorable que l'administration peut exercer en faveur du tourisme est fourni par l'OFA LAC (office algérien d'action économique et touristique), dont les efforts de propagande sont particulièrement heureux et efficaces, et dont je sais que le directeur général, M. Prouteau, est venu tout récemment en



Type de femme berbère de Boumalne

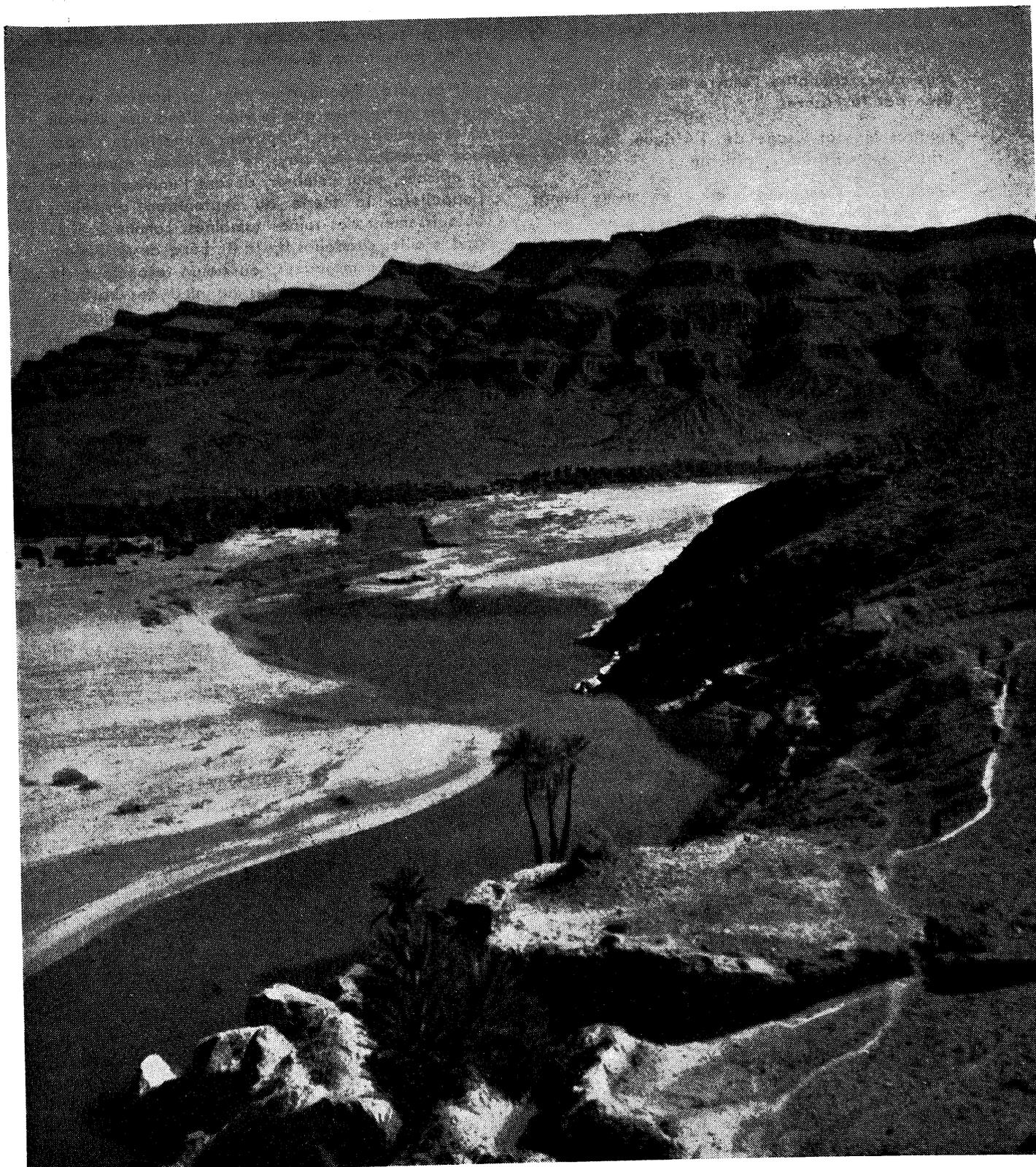
Belgique faire une conférence sur l'Algérie, terre élie du tourisme ».

Il y aurait bien d'autres initiatives à citer et, après avoir passé en revue, si sommairement hélas, celles qui se sont manifestées principalement au Maroc et en Algérie, je pourrais vous emmener en Tunisie, où, encore, à travers ces immensités sahariennes, hier inviolées, aujourd'hui sillonnées de pistes, parcourues par les services automobiles réguliers de la société algérienne des transports tropicaux, et où l'on est toujours sûr de trouver un gîte d'étape.

Je pourrais encore vous dire l'appoint nouveau et considérable, que l'avion vient d'apporter au développement du tourisme en Afrique du Nord, grâce aux possibilités qu'il offre de franchir rapidement les distances, et de conduire le touriste, au prix de la moindre fatigue, sur les lieux réputés les plus inaccessibles (Tamanrasset, cœur du Hoggar, à 8 heures d'Alger, annonçait Air France, il y a quelques jours), sans parler des sites ignorés qu'il permet de découvrir, et des véritables révélations qu'il procure, en affranchissant le voyageur des servitudes du parcours terrestre.



Type de femme berbère de Boumalne



La vallée du Draa dans le Djebel Bani

Telle qu'elle a été conçue, telle qu'elle a été réalisée, cette grandiose entreprise, qui a consisté à ouvrir au tourisme la moitié nord du continent africain, ne vous apparaît-elle pas vraiment, comme toute autre chose, maintenant que le résultat de visées purement mercantiles :

- faire mieux connaître l'œuvre de civilisation réalisée par la France...,
- montrer le vrai visage de l'Afrique du Nord, prospère, industrielle, ardente...,
- dévoiler ses ressources infinies, en même temps que ses charmes incomparables...,
- rapprocher les populations autochtones des visiteurs de France et de tous les pays du monde...,
- développer les courants commerciaux, les industries locales, l'artisanat indigène...

Le tourisme n'est-il pas fondé à revendiquer une large part de ce palmarès et d'être considéré, désormais, comme un facteur permanent de prestige national, un instrument essentiel de prospérité économique et de progrès social ?

Ce sera l'honneur de la France d'avoir fait en Afrique, comme l'écrivait jadis un autre de mes prédécesseurs, à la présidence de la compagnie générale transatlantique, le gouverneur général Olivier, « de la démonstration la plus éclatante d'une doctri-

« ne coloniale, d'élévation, d'assimilation par rayon et par sympathie... de n'avoir rien détruit de ce qui était l'histoire ou de ce qui demeurait viable..., d'avoir ressuscité, au contraire, précisé, orienté les forces indigènes de toute notre science et de toute notre divination ».

Et ce sera l'honneur de tous les hommes et de toutes les entreprises que je viens d'évoquer, d'avoir créé et développé, en l'appuyant d'une large propagande dans tous les pays, « ce réseau touristique si efficace, pour célébrer, devant l'univers, ce que j'appellerai la féerie du septentrion africain ; « éblouissement des ruines romaines, comme à Timgad, vieilles citadelles de la Berbérie ou de l'Islam marabouts et mosquées, où nous respectons la prière sincère ; esplanades au pied des kasbahs pacifiées, où la fantasia des cavaliers bigarrés n'est plus qu'un jeu dans notre grande quiétude... »

« Tout cela, conclut le gouverneur général Olivier (et nous avec lui) avec les verdure élargies des palmeraies, avec les champs, les vignobles, les usines, les mines qui abondent, peu à peu, autour des oueds, jadis sauvages, et sur le décor des ergs, jadis redoutables... »

Tout cela, c'est le grand miracle français.

Jean MARIE.