

Le tourisme en Algérie, image de la modernité et fait culturel majeur (1880-1930)

Arnaud BERTHONNET

Docteur en histoire économique et social de l'université Paris-Sorbonne (Paris IV)
Historien d'entreprise et éditeur (www.insiglo.com),
enseignant au CNAM et à l'université Paris-Dauphine

«L'Algérie, terre d'élection du tourisme.»

Jean Méliès, écrivain engagé et passionné par l'Algérie

La genèse et l'essor du tourisme en Algérie de 1880 aux années 1930 est un sujet très peu étudié. Mais ce fait culturel majeur a contribué à l'histoire sociale et économique de la colonie, notamment il a participé à la modernisation des infrastructures de transports : ports, routes, pistes, lignes de chemins de fer, de navigation et aériennes.

Dès 1900, l'Algérie se classe parmi les premières destinations touristiques des Français de métropole et de nombreux étrangers : Britanniques (à Biskra), Belges, Suisses, Allemands, Scandinaves et Nord-Américains. L'Administration coloniale et des sociétés privées innovent en matière touristique en créant des syndicats d'initiatives – dès 1897 –, des parcs nationaux – 1923, bien avant la métropole –, des terrains de camping sur le modèle américain, des circuits automobiles inédits, des excursions spécialisées dans la chasse et la spéléologie, des raids automobiles et aériens au Sahara, des stations de sports d'hiver, d'un office de propagande international.

Des artistes voyageurs aux premiers guides touristiques

Deux faits majeurs ont impacté très tôt le tourisme en Algérie : le voyage « exotique » des artistes et l'édition de guides de voyage. «L'Orient des poètes, des rêves, des désirs» prend au XIX^e siècle une place privilégiée dans le monde des lettres et des arts. « L'Orient algérien » attire. Des événements politiques tels que



l'Expédition d'Égypte de Bonaparte (1798-1801), la Guerre d'Indépendance grecque (1821-1830) où la Conquête de l'Algérie (1830) ont concouru à faire connaître les paysages méditerranéens ainsi que les peuples et les mœurs de pays qui « hantent » l'imaginaire des Occidentaux. Cet engouement donne naissance à un mode pictural : l'Orientalisme. À partir de 1850, l'Afrique du Nord s'affiche comme la destination préférée des artistes français.

L'armée française, commandée par le duc d'Orléans, passe les Portes de fer (1839).

Le premier circuit officiel en Algérie date de 1839. Le duc d'Orléans (1810-1842), premier fils de Louis-Philippe 1^{er}, visite la province de Constantine. Dans les faits, c'est une vraie expédition militaire. Mais ce sont les artistes qui lancent la mode exotique. De 1846 à 1853, le peintre écrivain Fromentin (1820-1876) séjourne à trois reprises en Algérie¹. Flaubert y vient en 1858 tandis que Maupassant se rend sur les traces de son maître en 1881. Ce dernier est muni d'un guide touristique écrit en 1879 par Louis Piesse, le *Guide Joanne, Itinéraire de l'Algérie*. L'Algérie est le lieu de voyage à la mode. Écrivains et peintres viennent s'y ressourcer et beaucoup trouver l'inspiration. Dès 1832, Delacroix s'exalta : «(...) il y a là, pour un peintre, un moment fascinant et d'étrange bonheur. C'est beau ! C'est



Eugène Fromentin, écrivain et peintre influencé par Delacroix séjourne à trois reprises en Algérie.



Le port d'Alger (1923) par le peintre algérois Eugène Deshayes (1862-1939), fait peintre officiel de la marine en 1910.

comme au temps d'Homère». Albert Lebourg enseigne le dessin à Alger (1872-1877) tandis que Renoir y séjourne en 1879. En 1881, l'enthousiasme de tous permet de fonder l'École des Beaux-Arts d'Alger.

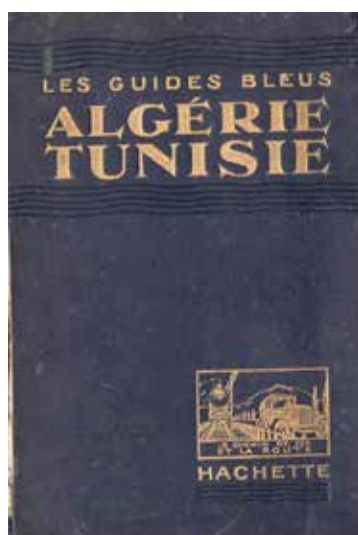
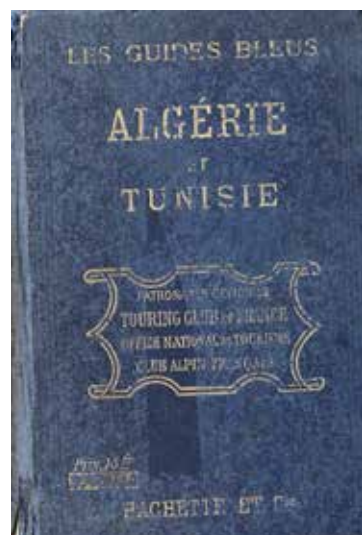
Le voyage en Algérie s'impose aux artistes de la métropole, qui créent en 1897 la Société des peintres algériens et orientalistes. Des salons sont organisés à Alger. En 1907, un lieu d'accueil pour les artistes métropolitains – peintres, sculpteurs, architectes et graveurs – ouvre ses portes dans la villa Ab-Del-Tif, la villa Médicis algéroise. Conquis après leur premier séjour, des artistes nombreux s'installeront pour toujours comme Léon Cauvy, Léon Carré, Charles Brouty, Christian de Gastyne, etc. Ce mouvement pictural donne naissance à l'«École d'Alger», influencée par les peintres Albert Marquet et Henri Matisse. Les artistes vont participer par leurs œuvres, notamment les affichistes, à la promotion internationale du tourisme.

Les Guides bleus « Algérie et Tunisie » de 1916 et 1923, presque entièrement consacrés au voyage en l'Algérie.

Au tournant du siècle et jusqu'en 1914, les guides touristiques et les brochures édités par l'Administration coloniale et les syndicats d'initiative vont connaître un franc

succès auprès des voyageurs. Les trois premiers guides de voyages sur l'Algérie datent de 1836, 1846 et 1855². En 1862 paraît, dans la série des célèbres « Guides Joanne », l'itinéraire historique et descriptif de l'Algérie. Livre de chevet du voyageur en Algérie. L'idée est venue de Louis Hachette qui a engagé en 1852 le journaliste Adolphe Joanne (1813-1881) pour fonder la première collection de guides touristiques en France. Celle-ci s'inspire des fameux guides du libraire-éditeur allemand Karl Baedeker (1801-1859). Adolphe Joanne, qui a fondé sa propre collection en 1840, suit l'édition de 1862, premier guide touristique moderne sur l'Algérie. Sa rédaction est confiée à Louis Piesse³, qui vient de passer dix ans en Algérie. Il signera les quatorze premières éditions (1862-1905)⁴. Ce succès de librairie est réédité dix-sept fois jusqu'en 1916. En se formalisant très tôt en Algérie, les guides de voyage (Joanne puis Bleu Hachette, Touring-Club, Conty, Diamant, Michelin, Dunlop, Shell, Doré, etc.) accompagnent et rassurent le voyageur en le prenant par la main tout en lui faisant découvrir des contrées qui peuvent être parfois hostiles.

Le tourisme automobile en Algérie-Tunisie par Jean du Taillis (1913), ce guide publié par la société Dunlop montre le rôle de l'automobile dans l'essor du tourisme.



Lieu de médiation pour les artistes et les voyageurs, l'Algérie se présente au tout début du XX^e siècle comme la destination touristique prisée en hiver par l'aristocratie et la haute bourgeoisie. Pour répondre à l'activité touristique et accueillir les voyageurs, la colonie doit s'organiser et s'équiper.

Première organisation du tourisme et équipement/modernisation de la colonie

Quel rôle le tourisme a tenu dans le développement de la colonie ? Très tôt, les infrastructures touristiques ont participé à l'essor de l'Algérie : modernisation des ports et des chemins de fer (réseau de 5.000 kms vers 1900), construction d'équipements hôteliers, de routes et pistes modernes, de garages automobiles et dépôts d'essence, puis d'aérodromes et de pistes d'aviation. Si le chemin de fer a contribué au développement d'un premier tourisme significatif (1890-1910), l'automobile et sa diffusion rapide à partir des années 1900 – rallyes, raids et croisières promotionnels – a accéléré cette évolution dans les années 1920.

Les piliers administratifs de ce fait culturel et social ont été posés bien avant 1914 dans un cadre précis et original. **En 1887, le Comité d'hivernage d'Algérie est créé à Alger. Sa mission : organiser le tourisme dans la «Nouvelle-France» dans la saison la moins**



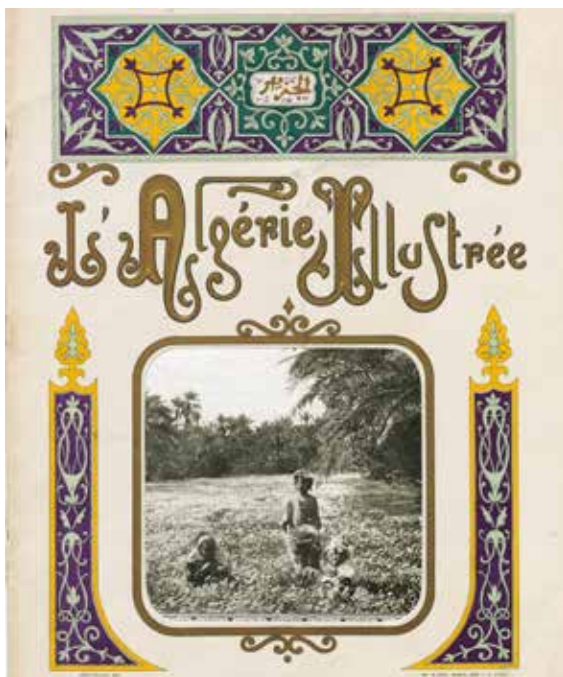
chaude de l'année. Il est assisté de syndicats locaux qui se créent dans les autres grandes villes. Ce Comité d'hivernage est transformé en 1897 en Syndicat d'initiative⁵. Il s'installe à l'Hôtel de Ville d'Alger. Il propose notamment des excursions en automobiles à prix forfaitaires, avec guides et hôtels, de toutes les régions pittoresques de la colonie et la visite des principaux sites antiques : Cherchel(I), Djemila/Cuicil, Hippone/Annaba, Lambèse, Tébessa, Timgad, Tipasa. En avril et mai, il organise des caravanes de propagande qui sillonnent la colonie.

L'hôtel royal de Bougie en 1913, fraîchement inauguré.

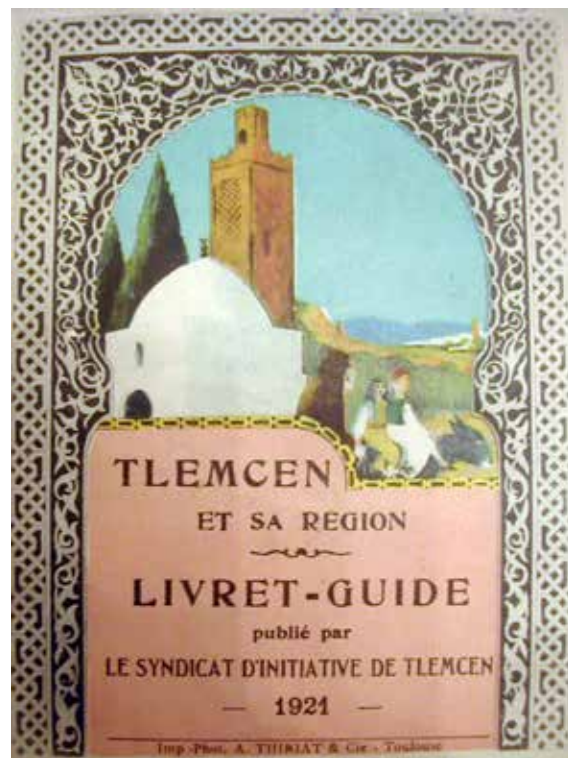


Entre 1900 et 1910, les premiers syndicats d'initiative sont fondés à Bougie, Oran, Constantine. **En 1919, ces syndicats d'initiative se regroupent au sein de la Fédération des Syndicats d'Initiative d'Algérie.** En 1919, 18 syndicats d'initiative sont recensés, 23 en 1929⁶. La même année, leurs services comptabilisent la venue de 45.000 touristes dans la colonie. Les excursions collectives de propagande se multiplient jusqu'aux manifestations exceptionnelles du centenaire de l'Algérie française en 1930. Des revues sont publiées sur le thème de la promotion touristique : «L'Algérie hivernale» et «La Terre d'Algérie». En 1910, deux revues grand public fusionnent pour donner naissance à *L'Algérie illustrée touristique et pittoresque*, un mensuel très lu et apprécié.

Un mensuel pour la promotion du touriste :
L'Algérie illustrée
touristique et
pittoresque
(mars 1922).



L'impulsion de cette politique vient du haut. Auguste Jonnart (1857-1927), gouverneur de l'Algérie de 1903 à 1911, est le premier gouverneur à s'intéresser de très près au tourisme et à son organisation sur le territoire. Il veut mettre en valeur « l'admirable écrin des perles algériennes ». Jusqu'en 1914, le voyage en Algérie se présente comme un périple compliqué, en raison notamment de l'absence de moyens de transport efficace sur place. De 1911 à 1919, son successeur, Charles Lutaud (1855-1921), poursuit l'œuvre engagée ; ce diplomate éclairé encourage les transports : constructions de lignes ferroviaires et de routes pour automobiles. La voiture pénètre le nord de la colonie et prend vite sa place à côté du chemin de fer⁷. La grande route Alger-Casablanca est inaugurée en octobre 1920. Elle a son pendant vers Constantine, par Bougie, et vers Tunis.



Des infrastructures pionnières sortent de terre : gîtes d'étapes, auberges et hôtels de luxe, construits ou aménagés sur les sites et les villes les plus visités. Une des grandes particularités de l'Algérie est sa richesse en sources d'eaux thermo-minérales – sulfureuses, ferrugineuses, alcalines, sulfatées –, connue depuis l'Antiquité. Ces lieux ancestraux de plaisir et médicinaux contribuent au début du XX^e siècle à l'expansion d'un tourisme thermal de luxe. Les stations les plus réputées et prisées sont Hammam Meskhoutine⁸, près de Guelma, Hammam Salahine à Biskra aux portes du désert et Hammam Righa, dénommée le « Grand Hôtel », à 100 kilomètres à l'ouest d'Alger.

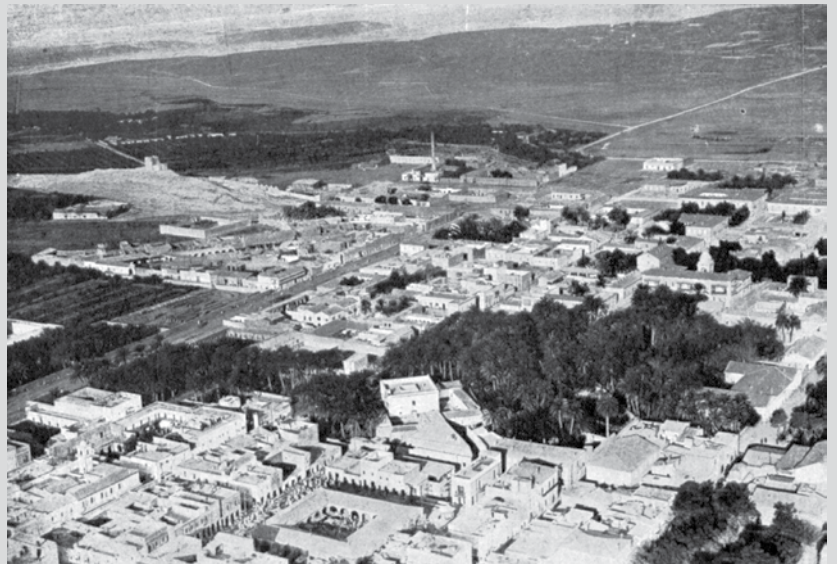


Hammam Righa est l'une des stations thermales les plus prisées par les touristes internationaux (affiche de 1913).

Biskra, la reine des oasis

Biskra et les oasis des Ziban sont une destination courue à la fin du XIX^e siècle et connaît jusqu'en 1914 une vogue touristique internationale. Y séjournent des aristocrates, personnalités mondaines, politiques, artistes comme Oscar Wilde, André Gide, Anatole France, Francis Jammes, Béla Bartók, etc. Dès la fin des années 1880, la ville est reliée par le chemin de fer ; certains voyageurs évoquent un « Aix-les-Bains hivernal », d'autres « la Nice saharienne ».

La reine des oasis, Biskra, vue d'avion (1930).



En 1911, un guide sur le thermalisme recense 33 villes d'eaux en Algérie⁹. Ce thermalisme renoue avec l'époque romaine et celle des bains maures et turcs.

La chasse est une activité très courue par un type particulier de touristes et de voyageurs. Toutefois des réglementations de protection des animaux doivent être prises progressivement devant le succès de ces prestations comme l'interdiction en 1927 de la chasse à la gazelle pour trois ans. Dans les années 1910, des brochures promotionnelles sont financées par le Gouvernement général de l'Algérie : «le tourisme dans l'annexe de Beni Ounif» (1911), «le tourisme dans le cercle de Bou-Saada» (1912), «le tourisme dans l'Aurès» (1917), etc.

Avec la Côte d'Azur, la Côte Basque, les plages normandes près de Deauville, l'Égypte et les Canaries, l'Algérie s'est imposée avant 1914 comme une destination très cotée, notamment en hiver, par les Français de métropole et de nombreux anglais qui séjournent à Biskra, la reine des oasis, la station hivernale, climatique et thermale par excellence. S'y pressent aussi de nombreux étrangers du monde entier. Si la Première Guerre mondiale porte un coup d'arrêt à cette évolution, l'essor touristique repart de plus belle l'Armistice signé.

Les années 1920 marqueront néanmoins le début du déclin du tourisme aristocratique. Mais des activités comme la chasse, la spéléologie, les sports d'hiver redonnent vitalité aux voyages. Plus encore, les années folles sont celles d'un tourisme originale et pionnier : le voyage au Sahara. Réservées à une élite et aux aventuriers en tout genre, les premières excursions dans le désert ne seront rendues possibles que par les actions conjuguées des militaires et des industriels.

Après 1918, le projet d'une liaison sûre et rapide entre la métropole et l'Afrique Équatoriale séduit coloniaux et industriels. Ce projet stratégique trouve un écho favorable chez les militaires et scientifiques. Pour beaucoup, l'automobile, transport rapide et sans grand danger, rendrait plus facile et abordable la traversée du Sahara. En 1920, le nombre d'automobiles en Algérie est estimé à 10.000 ; dix ans plus tard, il est évalué à 60.000, soit un véhicule pour 100 habitants. La population de la colonie est alors de 700.000 Français, 200.000 étrangers et 5,1 millions d'autochtones. Les propriétaires de voitures sont presque uniquement des Européens ; dès lors la proportion est plus importante : une automobile pour près de 15 habitants !

La traversée du Sahara a été tentée par de hardis explorateurs mais les nombreux échecs ont laissé des traces noires dans les mémoires. La révolution automobile va modifier la donne. En 1922-1923, le raid des autochenilles Citroën – mission Hardt-Audoin-Dubreuil – reliant Touggourt en Algérie à Bourem sur le Niger, est réalisé en 22 jours, sans incident. Cette expédition pousse jusqu'à Tombouctou avec retour par le même itinéraire. En janvier 1924, le fameux raid des six roues jumelées Renault, ou mission dite « Gradis », longue de 2.000 kilomètres, est réalisé en six jours ; ce raid est reconduit en novembre 1924. Le constructeur automobile André Citroën et l'industriel explorateur Georges-Marie Haardt voient plus grand avec le périple de la Croisière noire (1924-1925).

Les raids Citroën et Renault passionnent le grand public, et le Sahara entre dans chaque foyer français¹⁰. L'automobile participe à l'expansion du tourisme dans des contrées hostiles qui font néanmoins rêver... Les premières éditions de guides automobiles sont de vrais succès¹¹.

La croisière noire (1924-1925) : rayonnement culturel et scientifique

Le 28 octobre 1924, la Mission « Centre Afrique » prend la route : les huit autochenilles Citroën relieront Colomb-Béchar à Madagascar en presque un an. Y prennent part notamment Georges-Marie Haardt, chef de l'expédition, le cinéaste Léon Poirier, le peintre Alexandre Yacovleff et des scientifiques. La collecte de documents ethnographiques est impressionnante. Au retour de ce raid africain, des expositions et conférences sont organisées partout en France et le film, après une « première » à l'Opéra de Paris, fait le tour du monde.

La revue du Touring club de France relate la mission Hardt-Audoin-Dubreuil sur autochenilles Citroën.



Les touristes roulent vers le sud et le premier Code de la route sur les routes sahariennes doit être promulgué en 1924. L'automobile dompte le Sahara et ses pistes... **S'organisent alors les premiers services réguliers.** En 1923, Gaston Gradis fonde la Compagnie générale transsaharienne (CGT). De 1924 à 1926, la CGT délimite la route directe Reggan à Gao, qui évite la traversée de toute région accidentée ou d'ergs de sable mou.

Les agences de voyages comme les Chemins Algériens proposent à leurs clients des circuits clés en main dans le désert.



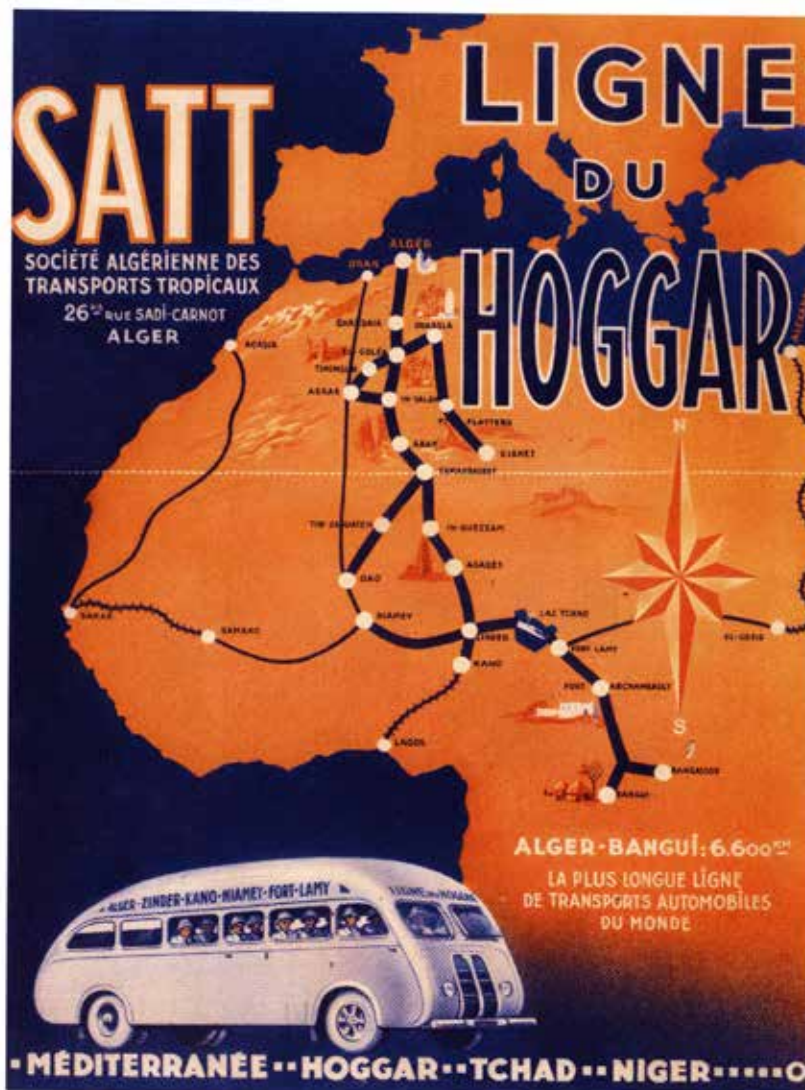
En 1926, la route est équipée sur toute sa longueur. L'année suivante, la CGT organise le premier service régulier transsaharien automobile sur le parcours Colomb-Béchar-Reggan-Gao.

À l'été 1926, une entente est conclue entre la Compagnie Générale Transatlantique et la Compagnie du PLM, représentée en Algérie par la maison Catelan, avec l'appui du Gouvernement général de l'Algérie. Il s'agit d'organiser « de manière économique » le tourisme au Sahara. Désormais, la Compagnie Générale Transatlantique propose à ses clients les premiers circuits touristiques du Grand-Erg occidental, sur six roues Renault, organisés et animés par les militaires et pilotes d'avion comme Max de Lafargue.

Des hôtels et des relais sahariens très confortables sont installés de Beni-Abbès à El-Oued, en passant par Timimoun, El-Goléa, Ghardaïa, Ouargla et Touggourt. Simultanément, à Touggourt, la société Deviq met en place en 1925 une organisation de pénétration automobile en direction de Flatters, Polignac et Djanet¹² en utilisant des camions Berliet. Enfin, le Génie militaire déploie tout un réseau de pistes bien balisées et parfois bitumées en direction des grands axes de pénétration du Hoggar, de l'Aïr et des Ajjers. Dans la mise en œuvre d'une première offre touristique au Sahara, les militaires tiennent un rôle stratégique, notamment en matière de sécurisation des voies de pénétration et des lieux de villégiature.

En août 1927 est fondée la Société des Amis du Sahara domiciliée au Secrétariat général du Gouvernement général d'Algérie, à la Direction des Territoires du Sud, à Alger. Elle octroie à ses membres qui voyagent au Sahara et au Soudan des privilèges et des réductions sur les prix de transport et d'hôtellerie. On y adhère moyennant le versement d'une cotisation annuelle. Le tourisme saharien connaît un premier couronnement avec les fêtes du centenaire de l'Algérie en 1930. Le gouverneur général de l'Algérie, Pierre Bordes (1870-1943), qui a succédé au gouverneur Maurice Viollette (1870-1960) en 1927, encourage toutes les initiatives propres à accroître la vogue du tourisme en Algérie, notamment il redouble d'attention pour promouvoir son décollage au Sahara.

Plus tard, en 1933, sous l'impulsion de l'aviateur et chef d'entreprise Georges Etienne (1896-1969) et du capitaine Wauthier (grand aviateur),



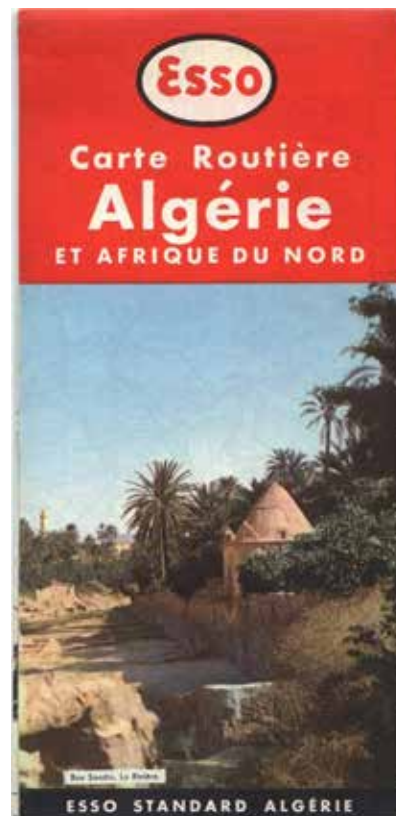
sera fondée la Société algérienne des transports tropicaux (SATT). Elle s'équipe de véhicules Renault pour les voyageurs et de gros camions pour les marchandises et les transports de troupes. Peu après, elle est assistée par des avions pour le tourisme et les affaires¹³. La SATT exploitera le Sahara jusqu'aux rives du Niger, de Colomb Béchar à Gao, en passant par Reggane et Tabankor. Puis de Gao, la société tente de gagner Fort-Lamy en construisant une puissante vedette, transportant les voitures sur le lac Tchad. C'est la ligne la plus longue du monde.

Pendant ce temps sont publiés les premiers guides touristiques sur le sujet. En 1923, le général Bonneval signe une notice sur le tourisme saharien¹⁴. Depuis 1914, le Touring-Club de France a édité des plaquettes touristiques, brochures et livres sur les oasis¹⁵ et a publié des monographies sur Touggourt et Laghouat¹⁶. Les guides Hachette et Dunlop présentent en détail le voyage au Sahara. En 1927, l'officier méhariste et écrivain ethnologue Léon Lehuraux signe le premier guide digne de ce nom – *le Sahara algérien* – qui présente les principaux itinéraires de découverte¹⁷. Mais c'est en 1931 que la Société d'Éditions géographiques, maritimes et coloniales publie le premier vrai guide

La SATT exploite dans les années 1930 la plus longue ligne de transport touristique au monde !



Une épicerie dans un village algérien disposant d'un point de ravitaillement en essence vers 1930.



Carte routière de la compagnie pétrolière Esso, filiale française de la firme américaine Standard Oil.

pratique touristique du Sahara, sous la direction du général Meynier, directeur des Territoires du Sud, et du capitaine Nabal, responsable du Service des affaires indigènes militaires.

Ces voies permettront l'accès aux gisements pétroliers, faciliteront les premiers essais nucléaires français et favoriseront les transports de troupes pendant la guerre d'Algérie.

Au début des années 1930, «le pneu a triomphé du désert». Le Sahara est devenu « terre d'élection du tourisme automobile et aérien »¹⁸.

Ce tourisme d'aventure connaîtra son apogée après 1945 avec le premier circuit des oasis en 1947 et la première randonnée-camping du Hoggar en 1948. Plus de 3.000 voyageurs y prendront part entre 1948 et 1960. Les fameuses pistes et routes sahariennes, aménagées dans un premier temps pour les voyageurs intrépides, tiendront à partir des années 1950 un rôle aussi stratégique qu'économique et militaire.

Les ruines de Timgad (1932).

Cette cité antique, proche de Batna dans la région des Aurès, est surnommée la « Pompéi de l'Afrique du Nord ».



L'Algérie : terre d'innovations touristiques dans l'entre-deux-guerres

Au-delà du fait d'être une direction touristique prisée, l'Algérie se présente comme un haut lieu d'expérimentation culturel, social et « environnemental ». Entre les deux guerres, la colonie se distingue de la métropole par le lancement d'innovations comme le premier « village de toile » ou camping, inspiré de réalisations américaines en Californie, à Ténès entre Alger et Mostaganem, au début des années 1920¹⁹. Plus encore, dans les années 1920, le Gouvernement général d'Algérie crée des parcs nationaux et conduit une politique de propagande touristique, qui connaît son apogée pendant les fêtes du centenaire. Cette politique offensive est marquée en 1931 par la création d'un office dédié à la promotion touristique, le fameux OFALAC.

En avance sur son temps, l'Administration coloniale crée entre 1923 et 1931 dix parcs nationaux, quarante ans avant la métropole. L'Administration cherche de nouvelles idées. L'hivernage, pratiqué par la gentry internationale et qui avait fait la renommée d'Alger et de Biskra à la Belle Époque, s'étiole et l'on doit

Les hôtels Transatlantique proposent des lieux de villégiature de luxe, aux portes du Sahara.

trouver des solutions pour retenir les touristes et en attirer de nouveaux. Pour cela, les responsables des diverses institutions touristiques cherchent à résoudre un problème devenu sérieux : le creux de la saison d'été, appelé estivage. Pendant ces mois-là, l'Algérie se vide de sa population bourgeoise européenne, qui part se ressourcer en France pour y trouver un peu de fraîcheur dans les villes d'eaux notamment.

L'Administration souhaite retenir cette population et attirer des estivants internationaux d'un nouveau genre. Les sociétés d'excursionnistes et le Touring Club de France proposent de rééquilibrer le rythme de l'année touristique en aménageant les forêts proches d'Alger pour l'estivage. La création de parcs dits « nationaux » serait l'une des solutions à envisager. Après des enquêtes sur le territoire, une liste de réserves naturelles, forestières notamment, est présentée aux décideurs. En 1917, la Société d'histoire naturelle de l'Afrique du Nord propose la création de vingt parcs naturels ! En 1920, treize projets de parcs nationaux sont retenus.



Finalement huit parcs voient le jour de 1923 à 1925²⁰. Trois autres parcs sont fondés entre 1928 et 1931. Le but de ces parcs est triple : assurer la protection des beautés naturelles de la colonie, développer le tourisme et encourager la création de centres d'estivage²¹.

Les onze parcs nationaux algériens, créés entre 1923 et 1931.



Le parc national des Cèdres sur 1.500 hectares constitue le premier des onze parcs nationaux algériens.

Ce projet piloté par l'Administration s'inscrit dans un plan de développement touristique de l'Algérie beaucoup plus large.

Sans conteste, le patrimoine naturel de l'Algérie a été mis en valeur en quelques années par la création de parcs nationaux, de stations de tourisme importantes (Constantine et Bougie), de stations climatiques (Alger, Constantine et Saint-Eugène), de stations d'estivage et thermales (Biskra notamment) et de stations de sports d'hiver (Chréa et Tenniet-el-Haad). Désormais la propagande touristique et la publicité commerciale sont de plus en plus associées à cet essor global. Les célébrations du centenaire de l'Algérie française constituent l'apogée de cette politique générale de promotion touristique. Le gouverneur général de l'Algérie Pierre Bordes, qui pilote avec brio les cérémonies de 1930, veut « *créer partout l'obsession de l'Algérie* ».

Le gouverneur encourage toutes les initiatives propres à accroître la vogue touristique en Alg  rie²³. Cette terre doit devenir le prolongement de la France au sud de la Méditerranée. Il exprime cette volonté dans maints discours et articles emphatiques : « *Terre d'héroïsme, terre de labeur f  condateur, l'Algérie est aussi la terre de prédilection pour le tourisme. Depuis la corniche merveilleuse du littoral jusqu'aux étendues illimitées du Sahara tout ici n'est qu'éblouissement et magnificence. Partout, de la mer au désert, en traversant nos plaines et nos hauts-plateaux, le touriste admire les beautés de la nature, mais surtout l'œuvre de civilisation réalisée par la France généreuse en harmonieux accord avec les populations indigènes, affectueusement attachés à la mère patrie* »²⁴.

La station de sports d'hiver de Chréa,    60 kilomètres d'Alger, où on peut skier    près de 1.500 mètres d'altitude (affiche de 1930).



Le musée National des Beaux-arts d'Alger inauguré pour le centenaire de la conquête de l'Algérie (1930).



Sous sa gouvernance, par exemple, sont inaugurés de nombreux musées : des Beaux-Arts d'Alger, d'Oran, de Constantine, historique d'Alger, de Timgad, de Djemila, d'ethnographie et de préhistoire du Bardo, des Antiquités algériennes, d'art musulman, etc.

Parallèlement, la Fédération des Syndicats d'initiative fonde, en association avec des compagnies de transport et le Gouvernement Général, un comité dit « des Voyages universitaires ». Cette institution organise des circuits gratuits ou très bon marchés, qui sont destinés à l'élite de la jeunesse française qui, à raison de 30 à 60 boursiers par an – il y en aura 125 l'année du centenaire –, visitent pendant plusieurs semaines la colonie. Dans cet esprit de publicité, une section très active, le Club Alpin Français, décide de promouvoir dans les années 1920 les sports d'hiver sur les pentes de la station de Kef Chréa (1.497 mètres), situés à 60 kilomètres au sud d'Alger, accessible en train et automobile en moins de deux heures. Plus tard, Le Club fera la promotion des pentes du Djurdjura en Kabylie.

   la suite des célébrations du centenaire, l'Administration décide de fonder un Office de développement économique dédié à l'essor du tourisme. L'Office algérien d'action économique et touristique ou OFALAC est créé par le décret du 29 octobre 1931. Il joue, dès sa création, un rôle remarqué dans l'organisation économique et touristique de l'Algérie. Ce secteur économique longtemps sous-estimé devient de plus en plus, au titre des exportations invisibles, une source d'amélioration de la balance des comptes. Ainsi l'organisation touristique rentre directement dans les prérogatives du nouvel Office :   tudes d'itinéraires, contrôle et homologation des hôtels, coordination des services de transports, diffusion en France et dans le monde de renseignements et de brochures touristiques, etc. Dès sa création, l'OFALAC programme une mission d'études en Californie pour observer les méthodes d'action économique et touristique américaines dans le but de les appliquer en Algérie. La colonie sera la première, parmi tous les territoires français, à envisager et à encourager les méthodes de standardisation, notamment de ses produits agricoles. Dans

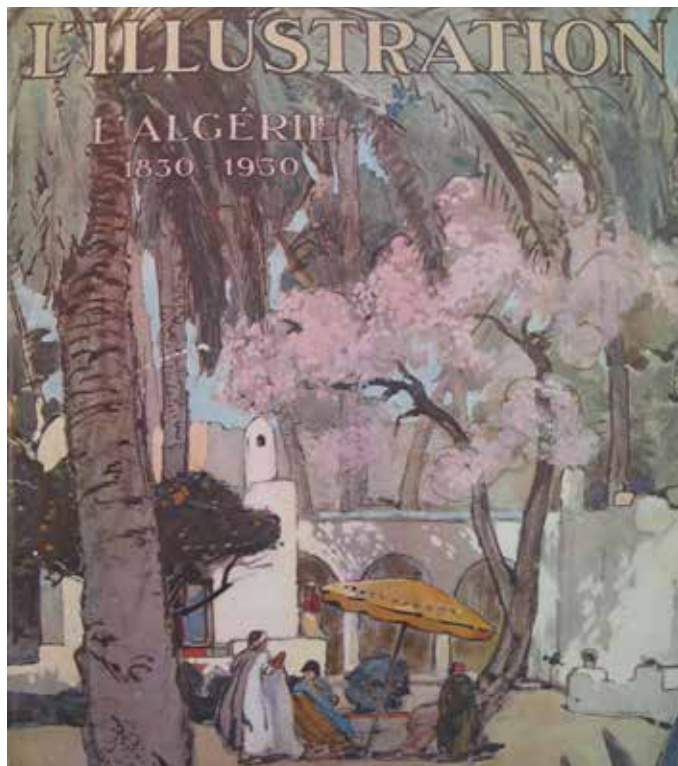
un premier temps, les exportateurs qui se sont soumis aux standards facultatifs se prévalent de la marque «Algérie» en faveur de laquelle l'OFALAC entreprend une campagne de propagande internationale.

Cette action globale contribue à faire connaître l'Algérie dans le monde entier. L'Ofalac multiplie les offres, promotionne les nouvelles infrastructures touristiques et expose par des actions de communication les plus beaux paysages et curiosités de la colonie. Parmi ses multiples actions de promotion, l'Office organise une opération de propagande originale en faveur des jeunes couples métropolitains qui ont décidé de passer leur voyage de noces en Algérie²⁴. Il leur accorde des réductions exceptionnelles sur le prix de la traversée aller-retour France-Algérie (-35 %). Plus encore il casse le prix des billets de chemins de fer algériens (-62,50 %). Les acteurs du tourisme envisagent tous les scénarii pour promouvoir en métropole et dans le monde entier la destination Algérie.

Dans les années 1920, le tourisme aristocratique décline vite ; le glas sonne définitivement avec le Krach boursier de 1929 et la crise qui s'en suit. Par le travail de tous et notamment de l'Administration coloniale, le relai est pris par un nouveau type de tourisme. En effet, les fêtes du centenaire de l'Algérie française correspondent à l'essor d'un tourisme plus accessible à la petite bourgeoisie, aux premières classes moyennes et aux professions libérales. À la fin des années 1930, c'est quelque 100.000 touristes qui font annuellement le voyage en Algérie. Ce chiffre, cité à plusieurs reprises dans les sources de l'époque, révèle l'ampleur du phénomène « tourisme » en Algérie alors qu'au Maroc et en Tunisie, les protectorats voisins, ce fait culturel, économique et social est encore à ses balbutiements...

Nota :

- 1 - C'est le second de ses voyages, de septembre 1847 à mai 1848, qui lui inspire Une année dans le Sahel qu'il rédige en 1859. Ses voyages en Algérie lui inspirent aussi Un été dans le Sahara (1857).
- 2 - PIGNEL Armand, Conducteur, ou Guide du voyageur et du colon de Paris à Alger et dans l'Algérie, avec carte itinéraire, Paris, Debécourt, Librairie-Éditeur, Alger, Chez Bastide et Brachet, 1836, 248 p. L'auteur est un ancien fonctionnaire dans l'ex-régence d'Alger. Le premier vrai guide touristique est l'œuvre de Quétin, Guide du voyageur en Algérie. Itinéraire du savant, de l'artiste, de l'homme du monde et du colon, Paris-Alger, L. Maison, 1846, 352 p. On peut citer aussi celui Barbier J. Itinéraire historique et descriptif de l'Algérie, Hachette, 1855, 372 p.
- 3 - PIESSE Louis, Itinéraire historique et descriptif de l'Algérie comprenant Le Tell et le Sahara, L. Hachette et Cie collection « Guides Joanne », 1862, 511 p. + 5 cartes. Ce guide ne contient aucune page de publicité tandis que la seconde édition de 1879 en recensera 88 ! PIESSE Louis, Itinéraires de l'Algérie, de Tunis et de Tanger, 1879, 511 p + 7 cartes.
- 4 - 1862 (format : 11,5 x 18, couverture bleue), 1879, 1881, 1882, 1885, 1887, 1888, 1891, 1893, 1896 (format 10 x 16), 1898, 1901, 1903, 1905. Louis Piesse signe en 1895 un guide sur Alger : Alger et ses environs, 209 p.
- 5 - Le premier en date a été le Syndicat du Dauphiné, fondé en 1889. En 1896, Annecy et Chambéry ont suivi l'exemple, puis Alger l'année suivante.
- 6 - En 1960, on en recensera 28 syndicats (Algérie-Sahara) : Adrar, Alger, Alma-Marine, Batna, Biskra, Bône, Bougie, Bou-Saâda, Bugeaud, Cherchell, Chréa, Colomb-Béchar, Constantine, Courbet, Djidjelli, El-Goléa, Ghardaïa, La Calle, Laghouat, Le Figuier, Mascara, Oran, Philippeville, Ténès, Tipaza-Chenoua, Tizi-Ouzou, Tlemcen, Touggour. Source : Alger, revue automne-Hiver, 1960.
- 7 - Dans les années 1910 et 1920, les principales compagnies sont les compagnies suivantes des chemins de fer de Bône-Guelma & Prolongements, des chemins de fer de l'Est-Algérien, des chemins de fer de l'Ouest-Algérien, des chemins de fer de l'Etat, des chemins de fer de Paris à Lyon & à la Méditerranée.
- 8 - La température des sources de Hammam Meskoutine atteint de 78° à 96°. Leur débit est environ de 1.650 litres par seconde. Aucune source thermale de ce type n'existe en France.



- 9 - PORCHERON L. (sous la direction de), Guide pratique aux villes d'eaux. Stations climatiques. Plages marines françaises, Marseille Éditions « Quo Vadis », 1911.
- 10 - Citroën organisera la croisière jaune tandis que Renault triomphera dans le Raid Delingette entre Oran-La Cap (1925-1926), le Raid Estienne (1927) Oran-Niger-Tchad-Guinée-Alger, soit 18.000 kilomètres en 36 jours et le Raid Leblanc (1928-1929), première liaison automobile Égypte-Éthiopie.
- 11 - TAILLIS du Jean, Le Tourisme automobile en Algérie-Tunisie, Guide Dunlop, Paris, 1923, 389 p. Cet ouvrage publié sous le haut patronage du Gouverneur général de l'Algérie et du Résident général de France, à Tunis fait suite à un premier volume publié en 1922 sous le titre Le tourisme automobile au Maroc, dont le succès a été considérable puisque les 5.000 exemplaires de la première édition ont été vendus en quelques mois.
- 12 - 1931 est l'année de la première liaison commerciale avec Fort-Flatters, 1933 avec Djanet, 1936 avec In-Guezzam.
- 13 - Le premier vol commercial a lieu le 22 avril 1922 : un Doran AR de la Société du réseau transafricain effectue le vol inaugural Alger-Biskra.
- 14 - BONNEVAL Général de, Toute l'Algérie en circuit et Notice sur le tourisme saharien, Alger, Imprimerie Guichard, 1923, 2e édition ; Circuits sahariens, Alger, 1925.
- 15 - Grand tourisme en Algérie, en Tunisie, au Sahara : oasis, sites, monuments, types, Touring-Club de France, 1914.
- 16 - MÉLIA Jean, Laghouat, Paris, Plon-Nourrit, 1923.
- 17 - L'année suivante, Léon Lehuraux publie : Sur les pistes du désert, 1928, Paris, Plon, 322 pages. Il s'agit certainement de l'écrivain le plus prolifique sur ce sujet : Au Sahara avec le commandant Charlet 1911-1913 et Le Sahara Algérien (1932) ; Lettres d'un Saharien. Commandant Paul Duclos (1933) ; Le Conquérant Des Oasis. Colonel Théodore Pein (1935) ; Au Sahara avec le père Charles de Foucault (1944) ; Où va le nomadisme en Algérie ? (1948) ; Le cinquantenaire de la présence française à In-Salah (1950).
- 18 - Première phrase de l'éditorial du livre publié en 1934 par la firme pétrolière la société Shell d'Algérie. Guide du tourisme automobile et aérien au Sahara, saison 1934-1935, Alger, SAF des Pétroles Shell, 1934, 145 p. Ce guide présente notamment tous les points de ravitaillement en essence et huile SHELL pour voiture et avion.
- 19 - C'est après 1945, sous l'impulsion de l'Ofalac, que le tourisme estival va se développer dans la colonie, notamment les premiers villages de toile à partir de 1950-1952. Voir sur ce sujet : Algeria et l'Afrique du Nord illustrée, Ofalac, octobre 1953, n° 33.
- 20 - VALET René, «Les parcs nationaux en Algérie», revue du Touring Club de France, n° 457, décembre 1932, p. 392-394.
- 21 - PEYERIMHOFF Paul (de), «Les Parcs Nationaux d'Algérie», dans Contribution à l'étude des réserves naturelles et des Parcs Nationaux, sous la direction d'Aubreville A., Société de Biogéographie, Paris, P. Lechevalier Éditeur, n° 5, 1937, p. 127-138.
- 22 - CANTIER Jacques, Le Gouverneur Général Bordes et l'Algérie du Centenaire, Maîtrise d'Histoire contemporaine, sous la direction du professeur Rives, Université de Toulouse-le-Mirail, 1989-1990.
- 23 - Pierre Bordes cité dans ALLAIN Maurice, Encyclopédie pratique illustrée des colonies françaises, Paris, Quillet, tome 1, 1931, p. 227.
- 24 - Bulletin officiel des Fédérations des syndicats d'initiative de France, Colonies et Protectorats, juin 1935, p. 186.