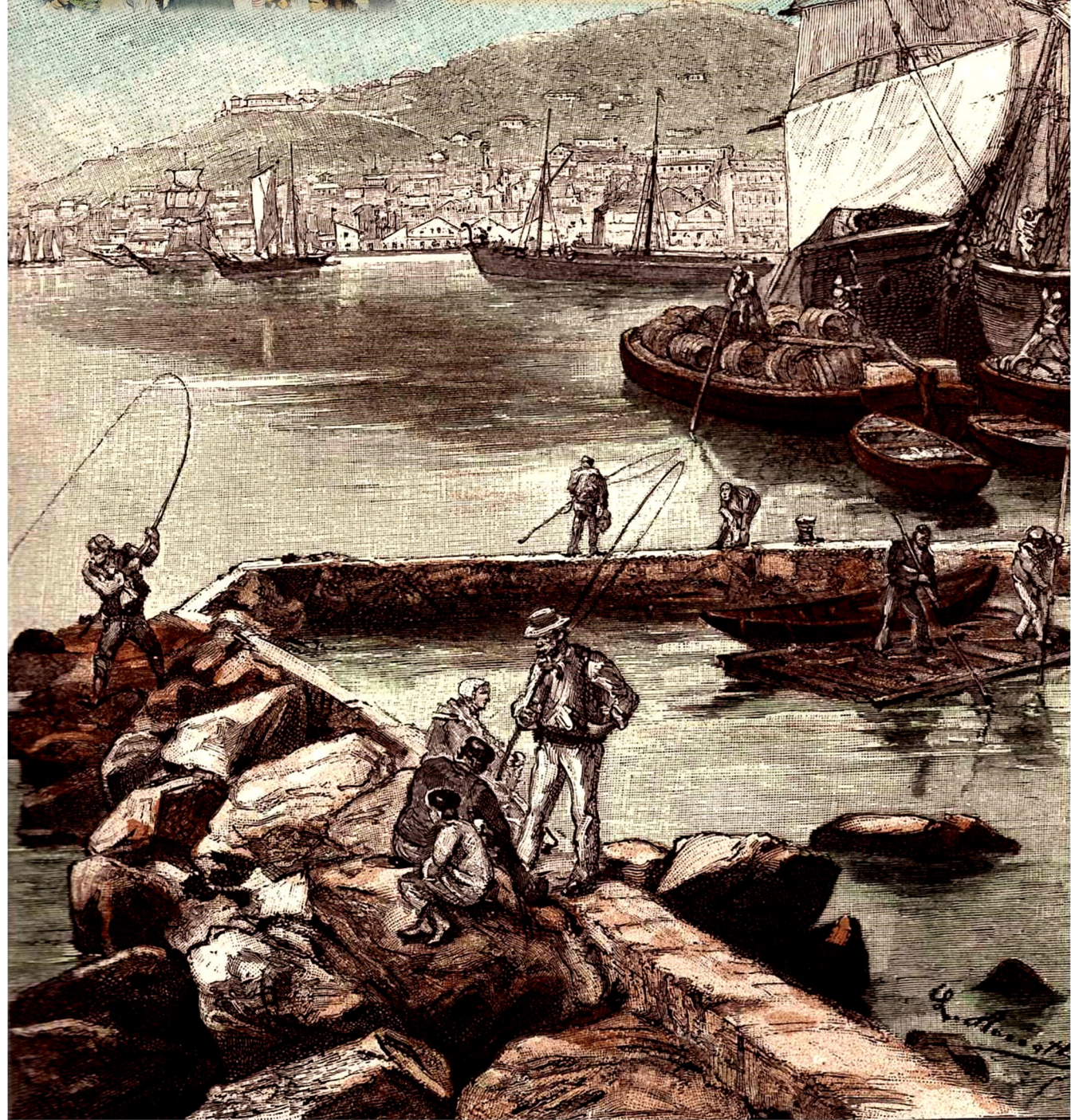


**BALLADE FERROVIAIRE DE
JULES VERNE EN ALGÉRIE :
« CLOVIS DARDENTOR (1896) »**



I. — ORAN - COLOMB-BÉCHAR - KENADZA

a) Historique.

La ligne du « Sud-Oranais » est née de l'exploitation de l'alfa des hauts plateaux : en 1874, en effet, la Compagnie « Franco-Algérienne » obtenait du Gouvernement général le privilège exclusif de l'exploitation de l'alfa sur 300.000 hectares et la concession d'un chemin de fer reliant le port d'Arzew, à l'Est d'Oran, à Saïda (171 km.) et prolongé de 70 km. plus au Sud vers les hauts plateaux de *Kralfallah* et de *Modzbah* au cœur de la mer d'alfa. Dès 1879, cette ligne était achevée et la Compagnie Franco-Algérienne, précédant de plusieurs décades le grand développement du tourisme en Algérie, cherchait même à en faire un instrument de propagande en organisant des voyages circulaires dans le Sud-Oranais, partie en chemin de fer, partie en caravane (1).

A la suite de mouvements insurrectionnels qui s'étaient produits dans le Sud-Oranais et de massacres sur les chantiers d'alfa de *Kralfallah* en 1881, le Ministre de la Guerre fit entreprendre le prolongement rapide vers le Sud de la voie ferrée, qui atteignait *Le Kreider* (km. 271 d'Arzew) dès la fin de 1881 et *Mecheria* (km. 370) en 1882 : les soixante-seize premiers kilomètres avaient été construits en cent vingt-six jours, et les cent quinze suivants en deux cent trente-neuf jours ; la dernière section, construite par l'armée pour le trafic militaire, ne fut ouverte aux voyageurs qu'en 1885 : à cette époque, la ligne pénétrait déjà profondément dans le Sud et dépassait la zone des grands chotts et des plateaux. A la même époque, la Compagnie Franco-Algérienne ouvrait à l'exploitation le court embranchement *Aïn-Thizy* (2) - *Mascara*.

Le Gouvernement, désireux de pacifier les confins troublés algéro-marocains, en direction du Figuig, et, au Sud, la série des oasis du Touat, une des portes du désert, continuait à pousser activement le prolongement de la ligne vers le Sud. Entre 1886 et 1890, plusieurs lois successives concédaient le prolongement *Mecheria-Aïn-Sefra* (km. 454 d'Arzew) ; en 1892, *Aïn-Sefra-Djenien-Bou-Rezg* (km. 538) ; en 1900, *Djenien-Bou-Rezg - Duweyrier* (km. 572) ; cependant, cette dernière section, par suite du manque de crédits, ne fut ouverte qu'en 1903.

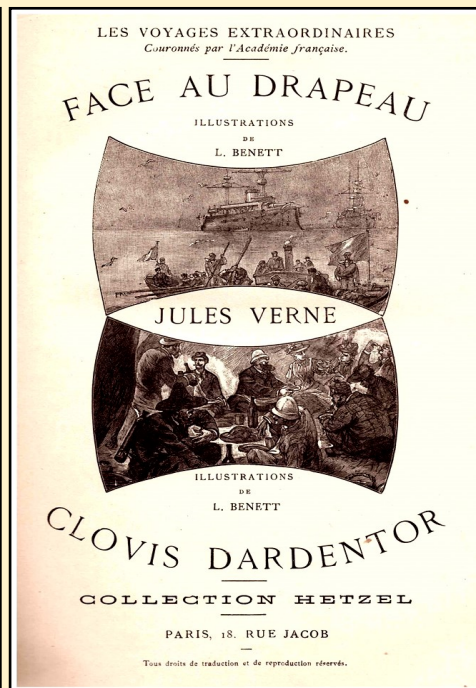
Entre temps, la Compagnie Franco-Algérienne avait, pour des motifs financiers, confié l'exploitation de son réseau à l'Ouest-Algérien, qui exploitait déjà une partie des lignes du département d'Oran. Enfin, en 1900, l'exploitation de la ligne, qui paraissait, dans sa partie Sud, économiquement peu utile et avait surtout un but militaire, fut reprise par l'État : c'était le premier exemple d'une ligne exploitée par l'État en Algérie, embryon des futurs « Chemins de fer Algériens ».

En 1901, une loi nouvelle décidait le prolongement de la ligne du Sud-Oranais vers *Igli*, qui était alors la plus importante oasis du Touat, à 100 km. au Nord de *Beni-Abbès*, mais la ligne ne fut ouverte que jusqu'à **Colomb-Béchar** (km. 711 d'Arzew) et les travaux ne furent pas poussés plus au Sud ; entre temps, la question du transsaharien avait mis à l'ordre du jour la construction d'une voie normale à travers le désert et il ne paraissait pas utile de prolonger la voie étroite avant qu'une décision soit prise quant au tracé définitif du transsaharien. Cependant, en 1917, on découvrait un gisement houiller à *Kénadza*, à 22 km. au Sud-Ouest de Colomb-Béchar. Souffrant, du fait de la guerre, d'une grave disette de charbon, l'Algérie, si riche par ailleurs en minerais, n'en produisant pas, les Chemins de fer Algériens de l'État décidèrent de mettre cette mine en exploitation en prolongeant la ligne du Sud-Oranais. Depuis 1920, la houillère de *Kenadza* n'a pas cessé d'alimenter en partie le réseau algérien.

Le raccordement *Oran - Damesme* (*Arzew*), long de 43 km., qui a permis de relier à Oran la ligne du Sud-Oranais, a été concédé comme ligne d'intérêt local en 1898 et incorporé au réseau d'État en 1908.

(1) Voir Jules Verne : *Clovis Dardentor*.

(2) Cette station est maintenant nommée : *Tizi*.

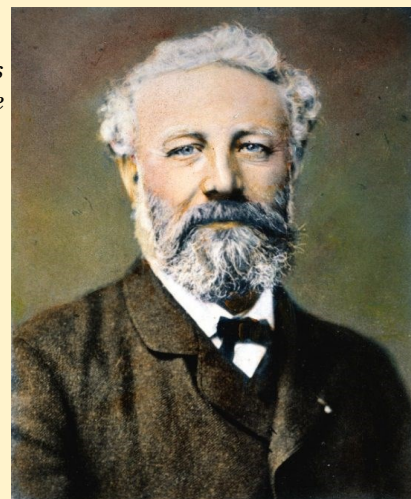
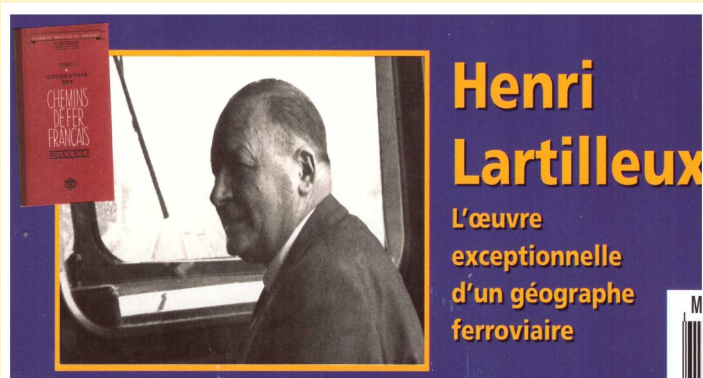


Page de garde de l'édition Originale

Cette page est extraite du Tome 1, Troisième volume de *La Géographie des Chemins de Fer Français, Afrique du Nord*, de Henri Lartilleux¹, publiée chez La Librairie Chaix en 1949. Elle est des plus intéressantes car c'est elle qui m'a permis de rédiger cette étude. L'auteur est un fervent lecteur de Jules Verne² puisqu'il pousse même le vice jusqu'à citer *Clovis Dardentor*, un des romans les moins connus de la fameuse série des *Voyages Extraordinaires*. En fait, cette introduction vise à tisser le lien entre Henri Lartilleux, célèbre vulgarisateur des Chemins de Fer, et... Jules Verne à travers son roman déjà cité : *Clovis Dardentor*... Plus exactement, l'épisode ferroviaire de ce récit qui est ci-contre explicitement cité.

(1) : **Henri LARTILLEUX** (1904-1989) : à son propos, voir mon étude : <https://www.ideal-bibliotheque.fr/LARTILLEUX.pdf>

(2) : Voir **HISTORAIL**, Trimestriel Numéro 43 d'Octobre 2017 (article de Georges Ribeill : Portrait de Henri Lartilleux).



Clovis Dardentor a été rédigé en 1895 mais l'action se situe en 1885, soit dix ans plus tôt. En effet, c'est en 1884 que Jules Verne effectua un voyage en Algérie. Mais c'est à bord de son propre navire, le Saint-Michel III (parti de Nantes le 13 mai 1884) qu'il effectua la traversée de la Méditerranée... Il fit tout d'abord escale à Oran pour rendre visite à son ami et beau-frère, Auguste Lelarge établi comme notaire dans cette ville. Le 10 janvier 1857, il avait épousé à Paris Honorine Morel née Deviane¹, la sœur d'Aimée qu'il avait rencontrée lors du mariage de cette dernière à Amiens ! Grâce à un document exceptionnel² daté du 29 avril 1894, Jules Verne annonce à son correspondant la prochaine parution de *Clovis Dardentor* et son « programme »... Il avoue qu'il n'a pas visité la région mais... grâce à des documents et des cartes, il supplée ce manquement. Son imagination de romancier fera le reste !

(...) *Je vais lire avec grand profit la brochure que vous m'avez envoyée, et je dois vous dire que mon prochain roman, sous le titre de Clovis Dardentor a précisément la province d'Oran pour théâtre. C'est un voyage circulaire par St Denis du Sig, Saïda, Sebdou, Tlemcen, etc., un pays que vous connaissez sans doute, et que je ne connais pas. Mais enfin, avec de bonnes cartes et de bons documents !... La mort de Lelarge³ nous a*

beaucoup affligés, et c'est un grand vide dans la famille que la disparition de cet excellent homme (...).

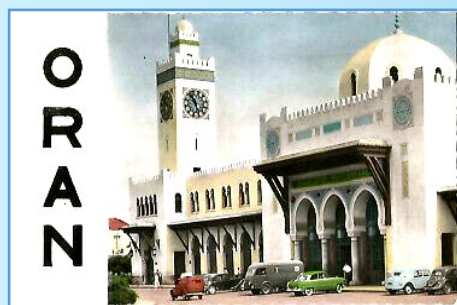
Nous voilà donc renseignés sur la genèse de Clovis Dardentor, roman à la fois curieux et fantaisiste.

- (1) : Honorine Anne Hébée du Fraysne de Viane (1829-1910), jeune veuve de 26 ans, mère de Valentine Morel née en 1852 et de Suzanne Morel née en 1853. Son mari Auguste Morel (1827-1855), clerk de notaire et poitrinaire serait mort à la suite d'une imprudence à l'âge de 28 ans. Leur mariage avait eu lieu le 24 mars 1851 à Amiens.
- (2) : Bernard Sinoquet nous apprend que le correspondant de Jules Verne est Fernand de Cardaillac, né le 26 juin 1849 à Vic-en-Bigorre (Hautes-Pyrénées), mort en 1921. Docteur en droit, avocat à Pau, puis magistrat (substitut puis procureur en Algérie de 1878 à 1883, conseiller à la Cour d'appel d'Alger, puis de Poitiers et d'Agen, juge à Paris en 1901, termine sa carrière comme président de section au tribunal de la Seine en 1909). Il fut membre de la Société de géographie et d'archéologie d'Oran. (voir : <http://www.verniana.org/volumes/09/HTML/Oran.html>)
- (3) : Auguste Lelarge est décédé le 12 juillet 1893 à Oran âgé de 65 ans.

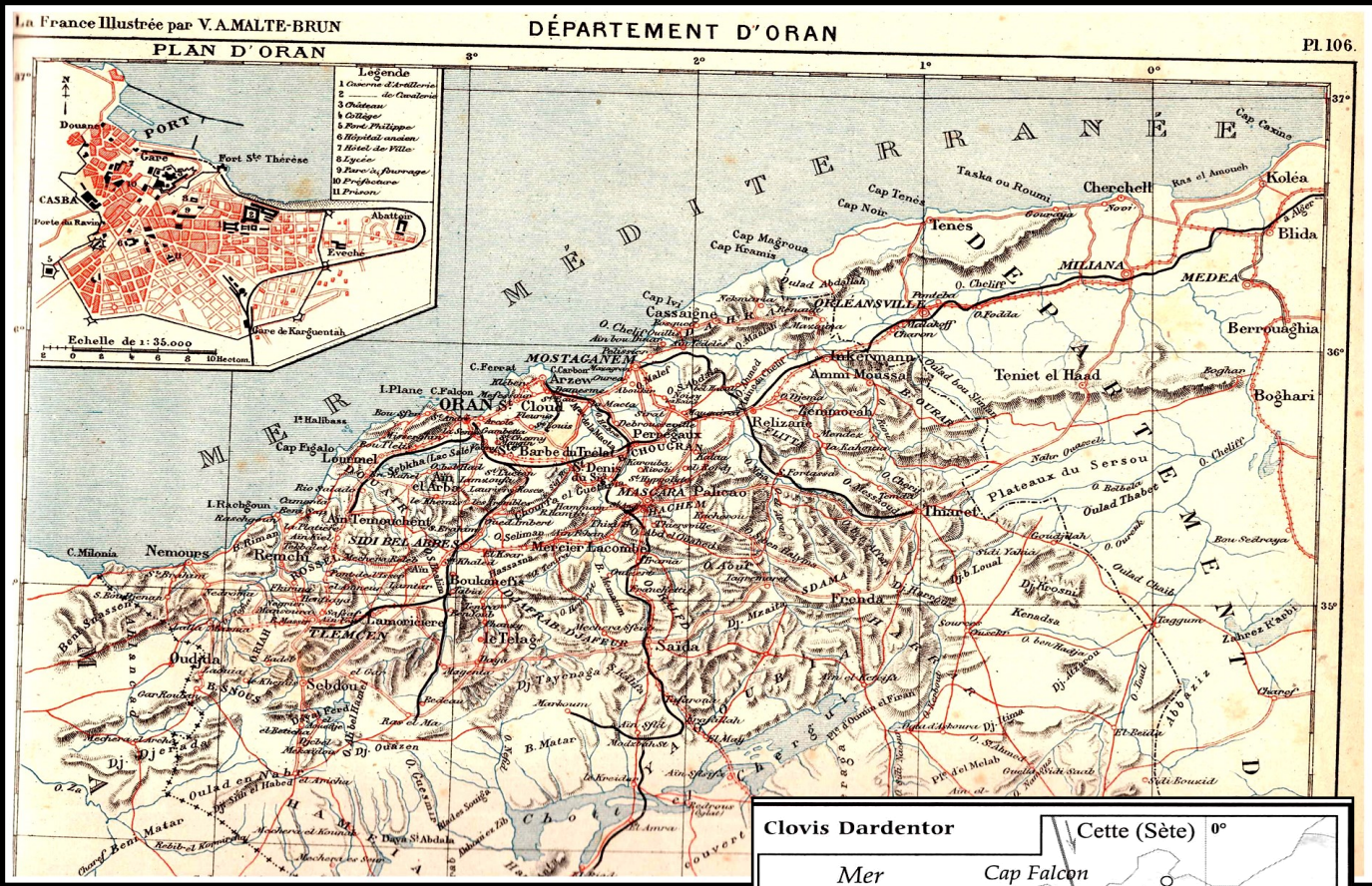
Après la traversée de la Méditerranée à bord de l'Argèlès (noter l'orthographe peu commun !), et son escale mouvementée à Palma de Majorque aux Baléares, le voyage touristique de Clovis Dardentor débute à proprement dit à la Gare d'Oran... Majestueux monument que Jules Verne n'aura pas le plaisir de voir puisque ce bâtiment a été édifié au début du siècle, entre 1910 et 1914. En effet, ce très bel édifice historique, sans doute le plus prestigieux de la ville, est unique en Algérie. Ce bâtiment, dans le style néo-mauresque, a été édifié par l'architecte Albert Ballu (1849-1939) et l'entreprise des Frères Perret. Cette gare a l'aspect extérieur d'une mosquée qui recevrait, outre les nombreux fidèles musulmans, des trains ! Ou comment joindre l'utile à l'agréable... De nombreux voyageurs font référence au charme de l'époque coloniale, quitte à s'attirer les foudres de personnes mal intentionnées !... Un hall magnifique, des guichets tout en bois, une remarquable architecture respectueuse de son environnement qui en font le site le plus prestigieux de la ville d'Oran. Pour certains même, il s'agirait d'une gare parmi les plus belles de la Méditerranée... Tous ces superlatifs pour vous décrire le point de départ d'un voyage qui, a priori, n'avait rien d'extraordinaire, celui de Clovis Dardentor, et dont le récit est paru dans le roman éponyme en 1896. C'est donc à la simple gare de Kargentah que le héros de Jules Verne va embarquer à bord du train en compagnie de ses compagnons de voyage : Jean Taconnat, Marcel Lornans, les deux jeunes parisiens dont l'intention primaire était de s'engager au 7^{ème} Chasseurs d'Afrique (régiment fictif !), le couple Désirandelle et son unique rejeton Agathocle en route pour rejoindre Madame Elissane et sa charmante fille Louise qui lui est promise... Et, bien entendu, Patrice son domestique très spécial !



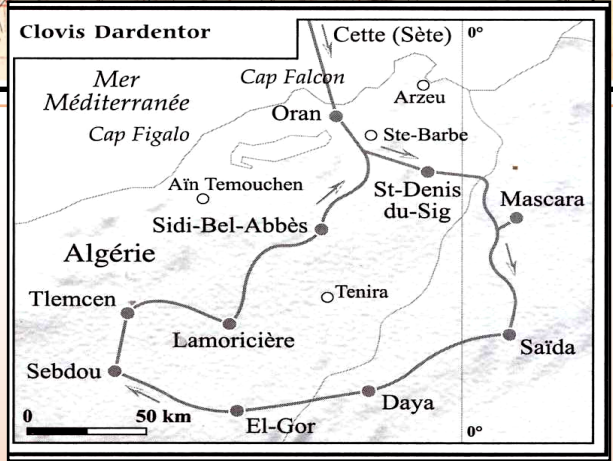
259 ORAN. — Intérieur de la Gare P.-L.-M. — LL.



La superbe gare néo-mauresque d'Oran-Karguentah, construite entre 1910 et 1914 en remplacement du terminus primitif, particulièrement étriqué.

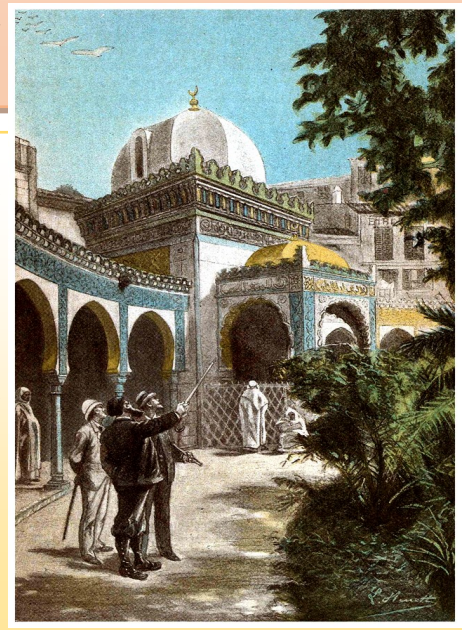


Pour réaliser cette étude, quoi de plus naturel que d'utiliser un document d'époque que Jules Verne lui-même avait à sa disposition. En l'occurrence, il s'agit de *La France Illustrée* de Victor Adolphe Malte-Brun (1816-1889), une édition en 5 volumes publiée de 1881 à 1885. Cette carte est tirée de l'atlas complétant cette collection (atlas découvert dans une brocante rurale). Les voies de chemins de fer y figurent précisément comme elles existaient alors. L'auteur, très féru de géographie, devait avoir à sa disposition cette belle encyclopédie réservée aujourd'hui aux collectionneurs. Mais, pour être plus clair, utilisons le schéma réalisé par Jean-Yves Paumier¹ pour illustrer le circuit touristique que vont effectuer les personnages principaux de *Clovis Dardentor*. Comme quoi un pionnier a toujours devancé un autre pionnier... Inutile donc de réinventer la roue et suivons-en le tracé.



(1) : *JULES VERNE Voyageur Extraordinaire à la découverte des mondes connus et inconnus* - Jean-Yves Paumier, © 2008, Éditions Glénat

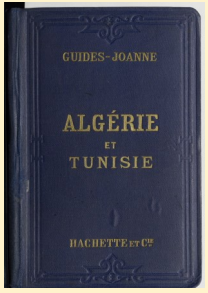
Sur la fin de sa vie, Jules Verne semble avoir échangé les premiers explorateurs de ses *Voyages Extraordinaires* par de vulgaires touristes partis à l'aventure organisée ! Non sans clairvoyance du reste, il imagine certains de ses concitoyens embarquer à bord de confortables navires après avoir voyagé à bord de trains de plus en plus sophistiqués. Il est en effet de bon ton d'aller visiter nos colonies aussi lointaines soient-elles : je pense à l'Indo-Chine et à Madagascar distantes de plusieurs semaines de navigation. Car, le transport aérien n'existe pas encore ! L'auteur n'épargne pas non plus de son ironie les accompagnateurs de ces touristes, à commencer par les guides omniprésents dans ses récits... L'attitude plus ou moins ridicule de ses concitoyens, souvent décalée par rapport à la réalité, prête souvent à sourire et Jules Verne, malicieusement, s'en moque. Notons aussi que les touristes sont parfois désignés sous le nom d'excursionnistes...



On pourra lire avec grand profit : **Le tourisme en Algérie, image de la modernité et fait culturel majeur (1880-1930)** par Arnaud BERTHONNET. Ce texte est disponible sur internet dont voici un extrait reproduit ci-contre.

Voir : <http://www.insiglo-histoiredentreprise.com/wp-content/uploads/2020/06/Retrotourisme-Algérie-février-2016-ABerthonnet.pdf>

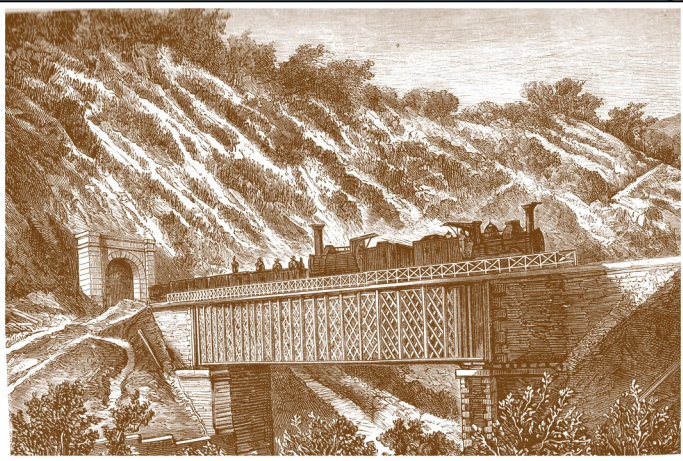
LE VÉRITABLE AUTEUR DU GUIDE JOANNE UTILISÉ PAR JULES VERNE POUR RÉDIGER CLOVIS DARDENTOR



Les trois premiers guides de voyages sur l'Algérie datent de 1836, 1846 et 1855. 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. 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 Piesse** (1815-189.), qui vient de passer dix ans en Algérie. Il signera les quatorze premières éditions (1862-1905). Ce succès de librairie est réédité dix-sept fois jusqu'en 1916.



La Gare d'Oran en 1910



Voici la description de la ligne de chemin de fer empruntée par Clovis Dardentor faite par **Louis Figuier** dans son ouvrage contemporain de Jules Verne. (Voir Bibliographie)

L'Afrique du Nord servira aussi de décor à *L'Invasion de la Mer*, roman paru en 1905 jusqu'après la mort de l'auteur survenue le 25 mars de cette année. Mais, aussi, et surtout, au tout dernier Voyage Extraordinaire paru en 1919 : *L'Étonnante aventure de la mission Barsac* (et non pas *L'Étonnante aventure de la Mission Barsac* comme les éditions Rencontre le mentionnent dans tous les volumes de sa collection). Mais on sait aujourd'hui que ce roman est essentiellement du au fils de l'auteur, Michel Verne. Notons aussi que cet ouvrage sera originellement publié chez Hachette qui avait acheté les éditions Hetzel en 1914. Si on ajoute *Hector Servadac*, *Mathias Sandorf*, *Mirifiques Aventures de Maître Antifer*, on s'aperçoit que cette région du monde a été particulièrement visitée par Jules Verne au cours de ses Voyages Extraordinaires. Il est vrai que les rivages de la Méditerranée ont toujours été très riches de leur glorieux passé auquel l'auteur était, semble-t-il, très sensible.

LES VOIES FERRÉES EN AFRIQUE 539

mètres, cette ligne, concédée par le département d'Oran, à la Compagnie de l'Ouest-Algérien, a été ouverte le 10 juin 1877.

4° *D'Arzew à Saïda*. — Cette ligne fut créée, dans l'origine, uniquement pour transporter au port d'embarquement, à Arzew, les ballots d'*alfa*, cette graminée robuste qui pullule dans le département d'Oran, et qui couvre dans ces régions une surface de 300,000 hectares. On sait que l'*alfa* sert à la fabrication d'un papier d'excellente qualité. L'Angleterre avait eu jusqu'ici le privilège de l'exploitation de l'*alfa*; mais les fabricants français commencent à faire du papier avec cette matière.

Le chemin de fer de Saïda au port d'Arzew fut concédé à la Compagnie *Franco-algérienne*, par un décret en date du 29 avril 1874. Un second décret, rendu le 22 mars 1876, accorda à cette même Compagnie le privilège exclusif de l'exploitation de l'*alfa*. Ouverte le 23 septembre 1879, et spécialement affectée d'abord au transport de l'*alfa*, cette ligne a été entièrement livrée à l'exploitation (voyageurs et marchandises) le 6 octobre 1879. On l'a prolongée plus tard au sud jusqu'à Tafaroua, dans les Hauts-Plateaux.



Le Réseau Oranais

© Les Chemins de Fer de la France d'Outre-Mer Tome 2

Après "le désastre" de 1871, la jeune République fit montre de prudence et, le 29 avril 1874, le premier décret de concession qu'elle accorda ne prescrivit que la construction d'une ligne à voie étroite de 1,055 m, de caractère essentiellement agricole¹.

De fait, la Compagnie Franco-Algérienne (FA) reçut la concession de la ligne d'Arzew à Saïda, sans subvention ni garantie d'intérêt puisqu'elle était assortie d'un privilège exclusif d'exploitation de quelque 300 000 ha d'alfa, que les papèteries françaises commençaient à utiliser.

Après avoir connu quelques journées de transports exclusivement alfatiers, cette ligne fut ouverte à tous trafics le 28 septembre 1879.

Quelques mois auparavant, la loi de classement avait attribué à la FA la pénétrante Mostaganem - Relizane - Tiaret et l'embranchement Tizi - Mascara, mais, en 1881, l'insurrection de Bou-Amema surgit au sud du département et bouscula l'ordre des priorités : très vite, le ministre de la Guerre obtint un prolongement de l'artère primitive Arzew - Saïda en direction de Mecheria.

Dans ce contexte, les travaux furent exécutés promptement : chacune des deux sections Saïda - Le Kreider et Le Kreider - Mecheria fut construite en à peine plus de quatre mois grâce à une main d'œuvre dont le recrutement se partagea entre la communauté espagnole de l'Oranie et des détenus transférés de la Métropole pour les besoins de la cause, et qui traînaient leur boulet jusque sur les chantiers... Ce fut ainsi que les trains militaires parvinrent à Mecheria le 11 avril 1882.

De fait, la FA n'assura pas immédiatement l'exploitation de cette première avancée vers le Sud, dans laquelle le Rail accompagna une conquête dont il fut l'un des tout premiers instruments.

1 : L'écartement de 1,05 m procédait d'une métré administrative restée unique dans les annales des chemins de fer français : dans l'acte de concession, il s'agissait d'une voie de 1,10 m, adoptée antérieurement aux premières lignes métropolitaines à voie métrique. Mais, dans le cahier des charges de la Compagnie Franco-Algérienne, cette cote était explicitement prise entre les axes des deux files de rails, alors que, par convention, les ingénieurs avaient toujours considéré l'écartement entre les deux faces intérieures de rails. Compte tenu de la largeur des deux tables de roulement, l'écartement était réduit, selon la définition usuelle, à 1,055 m.

Dates d'ouvertures des lignes

C^{ie} Franco-Algérienne puis Réseau oranais de l'État : 12/12/1900

Tronçon	km	DUP	ouverture	Observations
Ligne Oran - Arzew - Colomb-Béchar - Kénadza (voie de 1,055)				
Oran - Arzew	43	CFA (Sté.) - IL 09/04/1898	11/10/1900	État - IG : 01/01/1907
Arzew - La-Macta	21	FA - IG 29/04/1874	28/09/1879	VM/VN : 23/04/1959
La-Macta - Perrégaux	28	"	28/09/1879	VM/VN : 23/04/1959
Perrégaux - Saïda	120	"	28/09/1879	"
Saïda - Kralfallah	43	Armée - IG 08/08/1881	01/06/1881	"
Kralfallah - Modzbah	21	"	Traf. Mil. : 01/06/1881	Ouv. Civils : 27/07/1883
Modzbah - El Kreider	36	"	Traf. Mil. : 27/09/1881	Ouv. Civils : 29/07/1885
El Kreider - El Biod	52	"	Traf. Mil. : 31/12/1881	"
El Biod - Mecheria	29	"	Traf. Mil. : 11/04/1882	"
Mecheria - Ain-Sefra	102	FA - IG 31/07/1886	28/08/1887	"
Ain-Sefra - Duveyrier	118	État - IG 25/01/1892	31/08/1901	"
Duveyrier - Beni-Ounif	27	"	03/08/1903	"
Beni-Ounif - Ben-Zireg	61	"	04/02/1905	"
Ben-Zireg - Colomb-Béchar	51	"	21/04/1906	"
Colomb-Béchar - Kénadza	54	"	10/08/1921	"



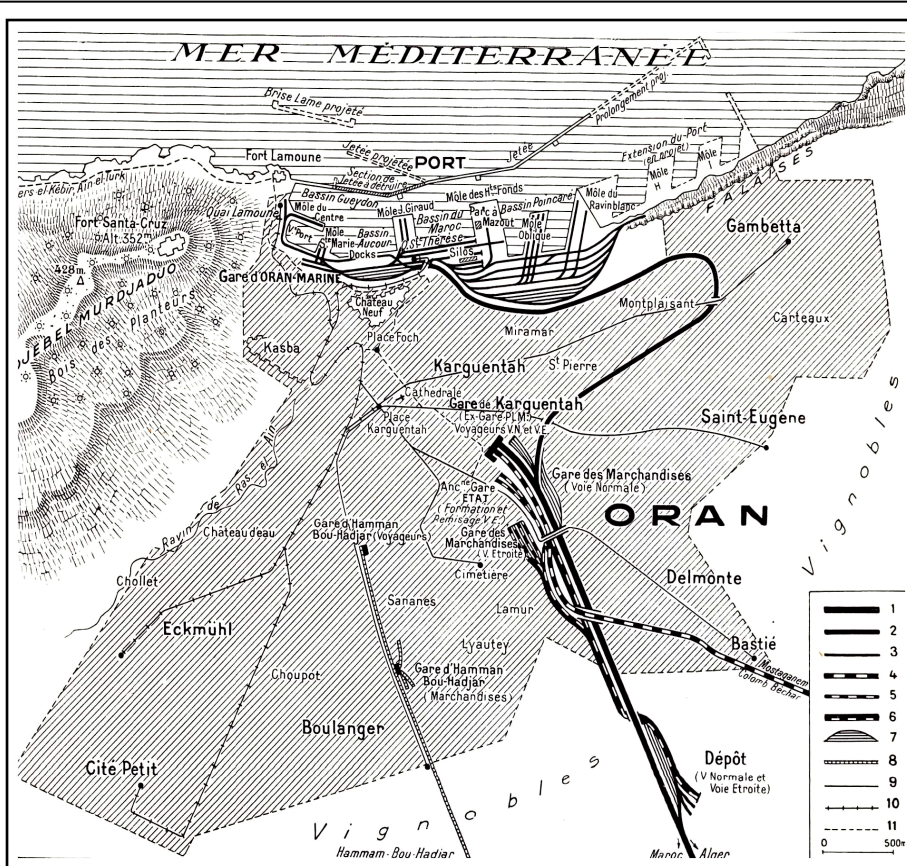
Vues Photographiques extraites d'un album : L'Algérie en 1880 - Le Marché du Village Nègre et Le Port d'Oran.

(...) Presque aussitôt la cloche retentit, les portes de la salle d'attente furent ouvertes, et les voyageurs affluèrent sur le quai le long duquel stationnait le train, sa locomotive ronflant sous ses tôles frémissantes et se couronnant de vapeurs qui fusaient à travers le joint des soupapes. Les partants sont assez nombreux dans ce train direct d'Oran à Alger, et, comme à l'ordinaire, il ne se composait que d'une demi-douzaine de voitures. Les touristes, d'ailleurs, devaient le quitter à Perregaux, afin de prendre la voie ferrée qui descend vers le sud dans la direction de Saïda. (...)

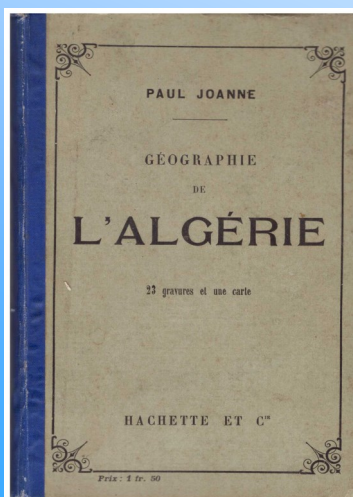
(...) Au surplus, cette partie du trajet ne comporte qu'une soixante-dizaine de kilomètres entre Oran et Saint-Denis-du-Sig, où l'horaire indiquait la première halte. À neuf heures cinq juste, rossignolade du chef de gare, claquement des portières que l'on ferme et dont on rabat le crochet, sifflet strident de la locomotive, et démarrage bruyant du train qui sursauta au passage des plaques tournantes. (...)

À cette époque, c'est bien sûr la traction à vapeur qui remorque les convois ferroviaires... avec tous les inconvénients que cela implique : bruit et fumées ! Sans parler du confort relatif des voitures de première classe à bord desquelles ont pris place Clovis Dardentor et ses compagnons de voyage. Seul, le domestique Patrice est relégué en seconde classe... car il n'aurait pas accepté la troisième qui existait encore en ce temps là... Départ donc tout à fait ordinaire pour ce groupe de touristes ce qui permet à l'auteur de faire de nombreux traits d'humour...

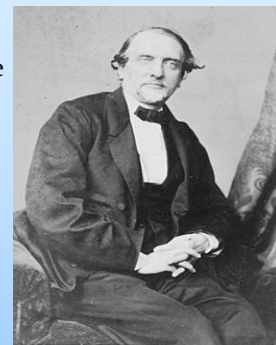
(...) En sortant de la capitale oranaise, la vue du voyageur s'arrête d'abord sur un cimetière et sur un hôpital, à droite de la voie — deux établissements dont l'un complète évidemment l'autre — dont l'aspect n'a rien de récréatif. À gauche se succèdent une suite de chantiers, et, au-delà, apparaît la verdoyante campagne d'une plus réjouissante apparence. (...)

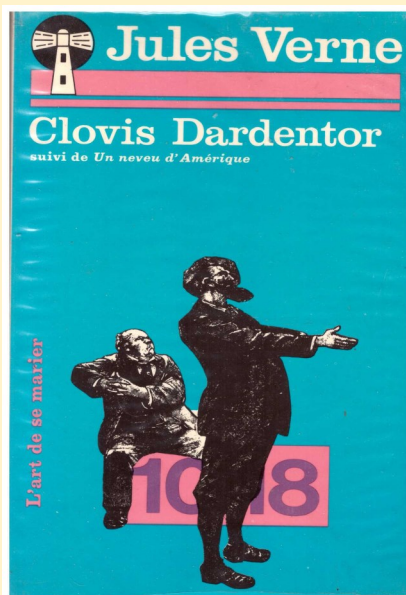


(...) Le voyage organisé par la Compagnie des chemins de fer algériens était de nature à plaire aux touristes oranais. Aussi le public acceptait-il avec faveur cet itinéraire de six cent cinquante kilomètres à travers la province — soit trois cents en wagon, et trois cent cinquante dans les voitures ou autres modes de transport entre Saïda, Daya, Sebdo, Tlemcen et Sidi-Bel-Abbès. Une promenade, on le voit, une simple promenade, que les amateurs pourraient exécuter de mai à octobre, à leur choix, c'est-à-dire pendant les mois de l'année que ne compromettent point les grands troubles atmosphériques. (...)

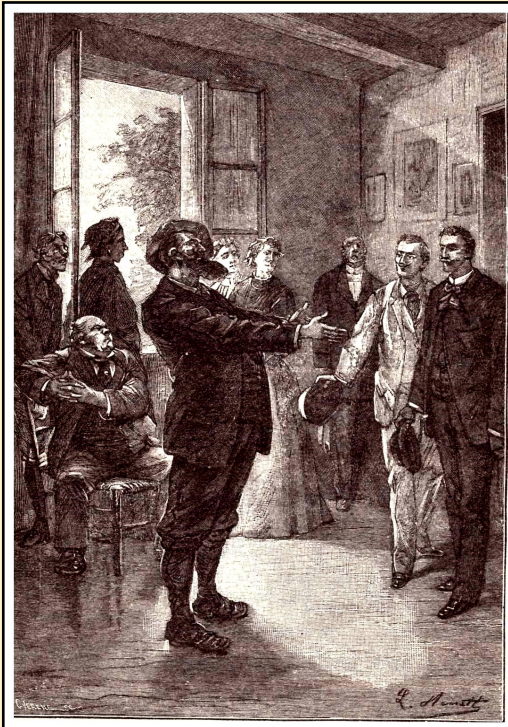


Adolphe-Laurent Joanne (1813-1881) est un journaliste et homme de lettres français. Son fils unique Paul (1847-1922) prit la succession de son père et participa à la rédaction de nombreux guides. Tout au long de son récit, Jules Verne y fait référence. En quelque sorte, l'ancêtre du Guide Michelin ou du Guide du Routard, autres ouvrages très complets pour renseigner le touriste ignorant... Le « Joanne », tire son nom de son génial concepteur, est un guide très didactique et donne des renseignements sur toutes les communes de ce lointain département qu'est l'Algérie. Le volume qui lui est consacrée comporte le double de pages qu'aux autres départements : le pays est vaste !





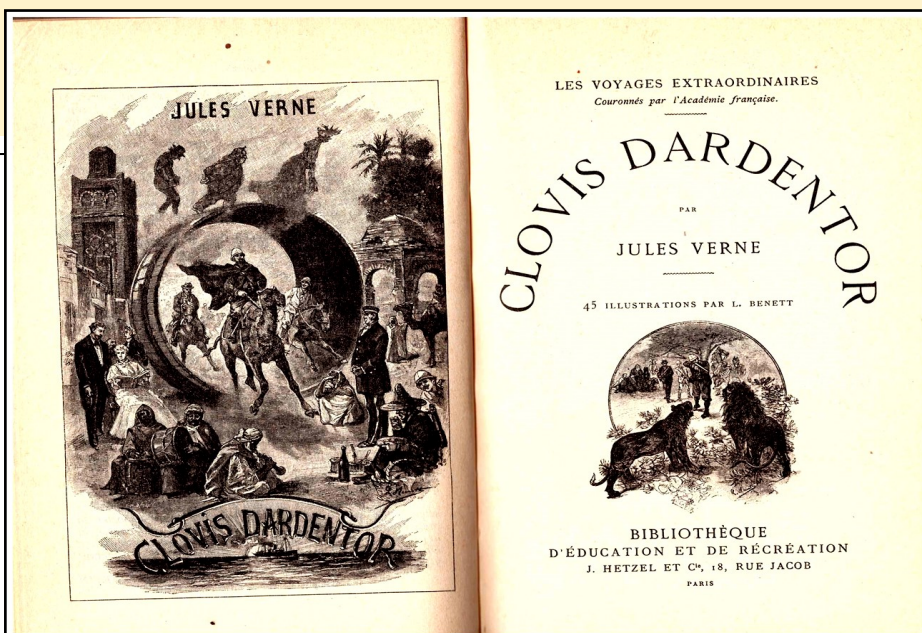
Cet épisode de *Clovis Dardentor* me donne l'occasion d'évoquer Jules VERNE dans la Collection 10/18. À la fin des années soixante dix, j'avais été fort surpris de découvrir sur les tables d'une librairie les deux premiers volumes d'une nouvelle collection consacrée à Jules Verne. Il s'agissait des *Naufragés du Jonathan* et de *Famille sans nom*, deux romans très méconnus pour ne pas avoir été réédités par Le Livre de Poche. C'est d'ailleurs pour réparer cet oubli, voir cette injustice, que Francis Lacassin (1931-2008) décida de publier cette nouvelle série intitulée :



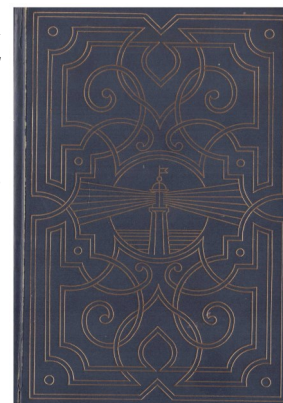
« *Jules Verne inattendu* ». Malheureusement, sur les vingt huit titres initialement prévus, l'Union Générale d'Éditions n'en publia que douze. Mais ce fut pour moi comme beaucoup d'autres verniens, l'occasion de découvrir plusieurs *Voyages Extraordinaires* devenus accessibles aux seuls bibliophiles fortunés. Et parmi ces titres, figurait *Clovis Dardentor*...Le récit intégral de Jules Verne était précédé d'une préface très intéressante signée du regretté Robert Pourvoyeur (1924-2007), grand spécialiste de la partie Théâtre de l'auteur des *Voyages Extraordinaires*. Remarquons la similitude des couvertures avec celles des livres de Poche : toutes deux utilisent avec raison une gravure de l'édition originale...Malheureusement, les 10/18 Jules Verne ne reproduisaient pas ces beaux hors texte noir et blanc qui faisaient tout le charme des éditions Hetzel.

En revanche, les Éditions Rencontre à Lausanne¹ allaient de leur côté publier une remarquable intégrale : **Les Œuvres de Jules VERNE**. La collection, divisée en trois séries, comporte au total une cinquantaine de volumes dont une non moins remarquable biographie signée Charles-Noël Martin (1923-2005). Le même qui allait signer la plupart des préfaces à chaque titre de la collection. Collection dans laquelle *Clovis Dardentor* occupe le numéro 40... et auquel il est « marié », bien malgré lui, avec *Les Frères Kip*. Il le sera ensuite avec *Le Château des Carpates* dans l'intégrale Atlas, qui avait racheté les Éditions Rencontre ! Chez les Éditions suisses *Bellerive*, ce sera *les Révoltés de la Bounty*...

Rappelons, qu'à l'origine, chez Hetzel, *Clovis Dardentor* avait été réuni avec *Face Drapeau*... Ultime remarque : seule l'édition 10/18 reproduira la dédicace de l'auteur faite à ses trois petits enfants...



(1) : *Les Éditions Rencontre* sont une maison d'édition francophone suisse implantée à Lausanne, active de 1950 à 1971.



ABONNEMENT
 3 MOIS
 2 F^r
 ADMINISTRATION
 & REDACTION
 PLACE de la REPUBLIQUE
 (Palais Consulaire)
 ORAN

L'ALGERIE

COMIQUE & PITTORESQUE

INSERTIONS
 S'ADRESSER AU
 BUREAU DU JOURNAL,
 PLACE de la REPUBLIQUE
 (Palais Consulaire)
 BUREAU
 DU PETIT FANAL
 ORAN

M. JULES VERNE



Caricature de Jules Verne parue dans l'Algerie Comique & Pittoresque Numéro 44 du dimanche 15 juin 1884

C'était le dimanche 15 juin 1884. Jules VERNE voyage en Algérie pour la deuxième fois et la presse algérienne couvre l'évènement, en particulier lors de son passage à Oran. De nombreux écrivains et artistes orientalistes, tout au long du XIXe siècle, explorent l'Afrique du Nord. L'Algérie accueille de très nombreux voyageurs curieux de découvrir ce pays récemment conquis par la France. Cette caricature de l'« *Algérie comique et pittoresque* », reproduite page précédente, témoigne du très grand succès de Jules VERNE à la fin du XIXe siècle. Ce journal est significatif d'une presse très riche et variée en Algérie. Le CDHA possède la collection du n°1 au numéro 53. Ce journal a été publié à Oran, il y aurait eu 65 numéros entre 1883 à 1884.

Tous ces documents proviennent du C.D.H.A.
Centre de Documentation Historique de l'Algérie).

Voir la page : <http://www.cdha.fr/jules-verne-dans-le-journal-lalgerie-comique-et-pittoresque>

C'est avec cet aimable roman vaudevillesque que Jules VERNE se sert de l'Algérie comme décor¹... CLOVIS DARDENTOR est en effet à 20 000 lieues d'*Hector Servadac* qui avait débuté dans la région proche de Mostaganem... Comme si l'écrivain avait voulu resituer cette colonie française dans la réalité et non plus dans le récit sans doute le plus fantastique de son œuvre... qui nous faisait voyager sur une comète ! Cette fois, ce sera plus prosaïquement à bord d'un simple train... Avec l'âge, l'auteur s'est assagi mais on peut légitimement s'interroger sur la présence de *Clovis Dardentor* dans la liste des prestigieux *Voyages Extraordinaires* ?... Une simple excursion touristique en Oranie qui, après la traversée de la Méditerranée à bord de l'Argèlès, se poursuit par un trajet ferroviaire... Ici, aucune invention technique, aucune découverte géographique ou historique (malgré le riche passé archéologique de l'Algérie)... On est loin, très loin d'une quelconque odyssée aventureuse à laquelle Jules VERNE nous avait habituée... Roman léger à l'intrigue extrêmement mince qui marque comme une pause dans la carrière de l'auteur. Une pause comique dont certains de ses personnages font les frais sous forme de caricatures plus vraies que nature. Les aventuriers sont remplacés par des touristes, rôle tenu par Jules Verne lui-même ! *Clovis Dardentor*, le personnage principal de ce roman, se montre très pittoresque et a même donné son nom au récit éponyme. Le côté théâtral de cette expédition est évident mais il nous fait découvrir Jules Verne sous un nouveau visage. Le vieillard aigri rivé à sa table de travail, tel qu'il est décrit par de nombreux biographes dans les dernières années de sa vie, fait ici preuve d'un humour vif et corrosif auquel on ne s'attendait pas.

Et *Clovis Dardentor* reste une heureuse surprise dans sa production malgré son manque évident de notoriété.

M. JULES VERNE

M. Jules Verne est trop connu, pour que je me permette de faire son éloge. Sans se piquer d'actualité, l'*Algérie pittoresque* n'a pas besoin d'apprendre à ses lecteurs que le soleil brille, qu'il est chaud pendant le mois d'août, aux environs de Laghouat, principalement, et que M. de Gavardie est légèrement toqué.

Nous ne pouvons pourtant pas laisser passer le grand vulgarisateur scientifique, sans lui donner un coup de chapeau, un coup de crayon, et un coup de plume. Ce que nous écrivons de lui, a déjà été répété cent fois, et nous retomberons forcément dans les banalités.

Voilà ce qu'il y a d'assommant avec les hommes célèbres ; ils ont été si souvent salués par leur contemporains, qu'on ne trouve rien de nouveau à leur dire.

En quittant l'Algérie, Jules Verne n'aura entendu rien de neuf ici, mais il peut être certain, qu'il emporte des sympathies nouvelles, qu'ont fait naître sa bonhomie, sa bienveillance et la franche rondeur de ses allures.

Nous savions que c'était un écrivain d'esprit et de talent, nous avons constaté que c'était un homme qui avait bon cœur.

Puisse le souvenir qu'il emporte de nous, être aussi affectueux que celui qu'il laisse dans la colonie !

Il y a quelques jours, son yacht mouillait à Bône, pour s'approvisionner, et les habitants le forçaient à débarquer pour lui offrir un punch.

— Dans ce pays-là, pourra-t-il dire, quand on va prendre du charbon, on est obligé de prendre du punch.

Le romanesque chercheur, n'a peut-être pas remarqué tous les phénomènes que son passage en Algérie a su produire.

Qu'il me permette de lui en signaler un.

A Oran, autour des tables sur lesquelles était servi le punch de l'hospitalité, on voyait côte à côte et fraternellement réunis, les membres de la magistrature debout et assise, et les journalistes. Tels, aux accords de la flûte d'Orphée, les tigres et les gazelles vivaient en paix.

Décidément l'aurole du génie fascine, et comme la musique, elle adoucit les animaux les plus carnassiers.

Le Citoyen BÉZY.

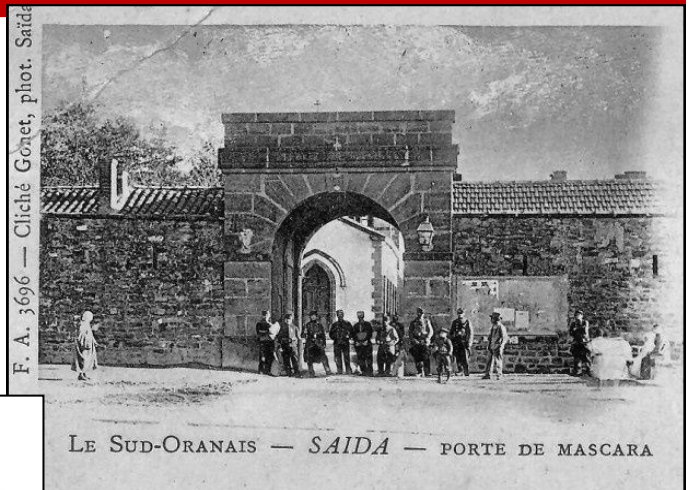
(1) : Voir la préface de Robert Pourvoyeur dans l'édition 10/18 de *Clovis Dardentor* (1979).

VOYAGE AU CENTRE... DU PÈRE !

Marcel Lornans et Jean Taconnat n'ont plus qu'une idée en tête (si on excepte la jeune Louise Elissane !) : se faire adopter par ce diable d'homme qu'est Clovis Dardentor... (...) « *Décidemment, murmura Jean Taconnat, ce Pyrénéen a pour nous des entrailles de père !* » (...) Comprendre : les entrailles de la Terre ! Ce père adoptif *en perspective* devient en effet le centre de leur intérêt : Dardentor, Lornans et Taconnat ne forment-ils pas le trio du *Voyage au centre de la Terre* ? Le Professeur Otto Lidenbrock, son neveu Axel et le guide Hans... partis, il est vrai, pour un autre voyage touristique au centre de notre planète... Un voyage initiatique (non circulaire celui-là !) qui, à son dénouement, verra le mariage du jeune Axel avec la belle Greta, union que l'on pourra comparer à celle de Marcel avec Louise... L'oncle Lidenbrock joue aussi le rôle d'un père de substitution tout comme semble le faire un certain Dardentor... Cette notion de sentiments masculins qui tourne autour de la paternité semble préoccuper Jules Verne. Même dans ce roman humoristique où se mêlent l'intérêt et l'amitié. Tout ceci nous rappelle la relation quasi filiale que l'auteur a connue avec son éditeur, Pierre-Jules Hetzel. Et les difficultés par la suite rencontrées avec Michel, son fils unique. N'oublions pas non plus la quête du père qui constitue le sujet général des *Enfants du Capitaine Grant*... Sans doute très pudique, Jules Verne a profité de l'écriture de ses romans pour s'épancher à demi-mots sur des situations qu'il a lui-même vécues. Le côté personnel du grand écrivain a bien souvent été occulté et son personnage s'est effacé derrière la série des *Voyages Extraordinaires* qui ont constitué l'œuvre de sa vie.

PROMENADE DANS LE SUD-ORANAIS

Pour la petite histoire, notons que « *Le Globe* », revue Genevoise de Géographie publiée en 1892 : « *Promenade dans le Sud-Oranais* » signé par Monsieur Henri de Saussure (1829-1905). Il est le petit-fils de Horace Bénédict de Saussure, le père du célèbre linguiste Ferdinand de Saussure (1857-1913) ainsi que l'arrière-grand-père de l'actrice Delphine Seyrig (1932-1990).



F. A. 3696 — Cliché Gonet, phot. Saïda

COMPAGNIE FRANCO-ALGÉRIENNE (familièrement : l'Alfa)



Coll. Peter Seidel
www.entreprises-coloniales.fr/empire/Coll_Peter_Seidel.pdf
COMPAGNIE FRANCO-ALGÉRIENNE

Société anonyme
Du chemin de fer d'Arzew à Saïda (200 kilomètres) et prolongements
Concessionnaire du droit exclusif d'exploiter l'Alfa sur 300.000 ha en Algérie
Propriétaire des domaines de l'Habra et de la Macta, province d'Oran (25.000 ha irrigués)
Statuts suivant acte passé devant M^e Huillier, notaire à Paris, le 13 février 1873, et modifiés aux termes de délibérations de l'assemblée générale extraordinaire déposées chez le même notaire

CAPITAL SOCIAL : VINGT MILLIONS DE FRANCS
divisé en quarante mille actions de cinq cents francs

CAPITAL SOCIAL
PORTÉ À 30.000.000 DE FRANCS
DÉCISION DE L'ASSEMBLÉE GÉ DU 30 MARS 1881

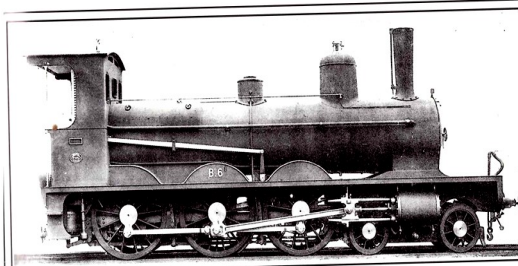
Action de cinq cents francs au porteur
Libérée de deux cent cinquante francs

Pour ce qui concerne la compagnie ferroviaire, *La Compagnie Franco-Algérienne*, qui organisa le voyage circulaire de Clovis Dardentor et de sa « smala », il est fort utile de se rendre à l'adresse internet suivante :

http://www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Cie_franco-algerienne.pdf

Un certain *François-Hubert Débrousse* (1817-1878) construisit, non seulement l'énorme barrage de l'Habra mais aussi devint le directeur de cette compagnie après en avoir été le fondateur principal. Bien sûr l'esprit colonialiste de l'époque est dans l'air du temps... *C'est en associant les indigènes à nos travaux que nous exercerons sur eux l'action la plus salutaire pour les préparer à recevoir nos lois civiles et à adopter nos habitudes sociales...* Les colons français ont indéniablement participé au développement économique de l'Algérie mais il semble que les profits aient été bien mal répartis...

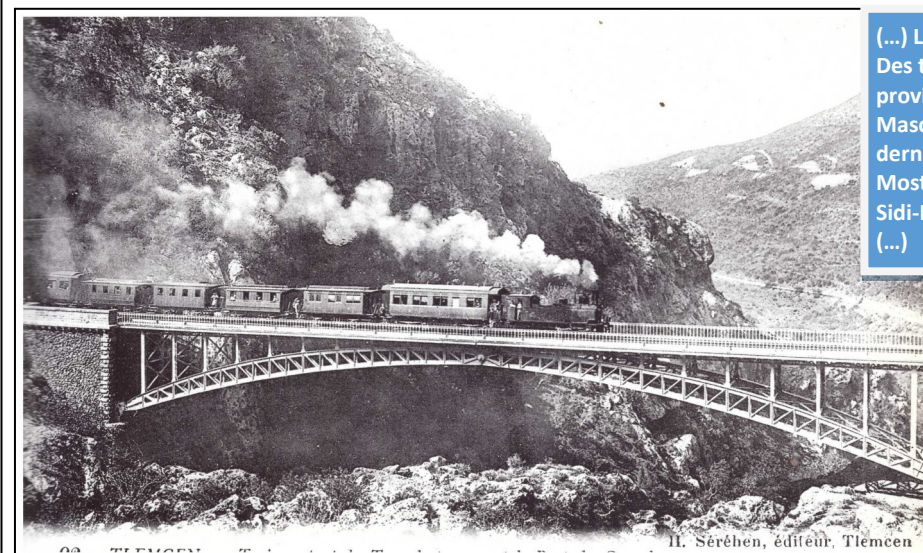
Une fois parti d'Oran, le convoi ferroviaire doit faire halte à Saint-Denis-Du-Sig soit un trajet de soixante dix kilomètres... Mais, sur ce parcours, le train de Clovis Dardentor s'arrêtera dans plusieurs stations de moindre importance : la Sènia, Valmy, Tlélat... OÙ le train de retour de Sidi-Bel-Abbès les ramènera à Oran... Petite précision apportée par Clovis Dardentor lui-même qui s'est muni d'un plan en toile... Pittoresque personnage certes, mais précautionneux !... L'extension du chemin de fer n'est alors pas terminée puisque le raccordement à Tlemcen n'est encore pas achevé pour le plus grand déplaisir de Madame Désirandelle. Pas moins de cinq compagnies vont exploiter les Chemins de Fer en Algérie avec plus ou moins de bonheur. Le fameux P.L.M. va gérer la ligne Alger-Oran, se substituant aux C.F.A. (Chemins de Fer Algériens) notamment en utilisant du matériel d'occasion en provenance de la métropole. Ceci concerne aussi bien les locomotives que les voitures de voyageurs... C'est la Compagnie F.A. (Franco-Algérienne) qui exploite la ligne de Arzew à Saïda (ligne à voie étroite de 1,055 m). Cette compagnie sera déclarée en faillite en 1890 et reprise par une nouvelle société...des Chemins de Fer Algériens. C'est donc les services de cette dernière à laquelle a fait appel Clovis Dardentor. (...) *À ses débuts, la Franco-Algérienne acquit de petites séries de locomotives à trois essieux couplés, très proches des types en usage sur les premières lignes métropolitaines à voie métrique, ainsi que deux 040 de 27 tonnes à tender séparé, plus aptes à assurer des services à longues distances sur les fortes déclivités situées au sud de Perrégaux. (...)*



Les 230 B-1 à 12
du Réseau
oranais
(voie de 1,055)

Collection André Lepage.

Surface de grille.....	1,47 m ²	Longueur.....	12,81 m
de chauffe.....	68,96 m ²	Poids à vide.....	31,7 t
Tourets.....	12 Hpz	en service.....	34,8 t
Ø des cylindres.....	400 mm	Machines à vapeur saturée - Simple expansion - Services	
Ø des roues motrices.....	1,50 m	voyageurs et marchandises - Affectation : réseau oranais.	
Ø des roues porteuses.....	0,80 m	Construction SACM, 1903.	



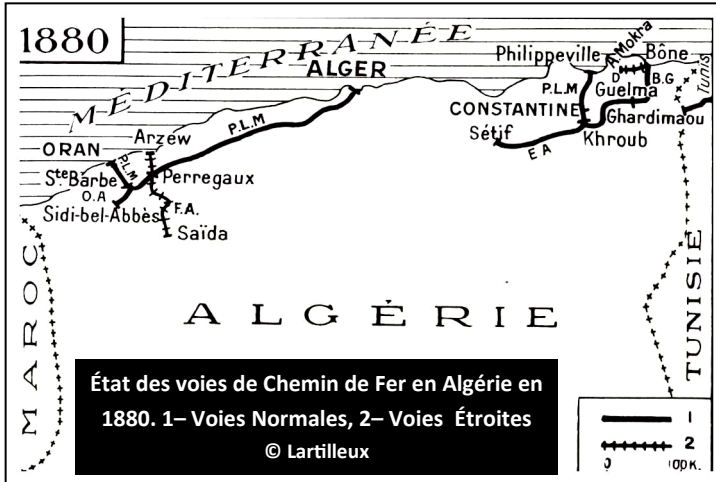
(...) L'itinéraire avait été convenablement choisi. Des trois sous-préfectures que possède la province d'Oran, Mostaganem, Tlemcen et Mascara, ledit itinéraire traversait les deux dernières, et, des subdivisions militaires — Mostaganem, Saïda, Oran, Mascara, Tlemcen et Sidi-Bel-Abbès — en comprenait trois sur cinq (...)

Le train dépose enfin Clovis Dardentor et ses compagnons de voyage à Saint-Denis-du-Sig. En effet, ce transbordement est nécessaire puisqu'il va falloir à partir de cette station emprunter une voie de chemin de fer étroite. La ligne Oran-Alger, jusqu'ici utilisée, étant à l'écartement normal... Du reste, une journée et une nuit sont prévues dans cette bourgade, le temps de la visiter ainsi que ses environs. Mais

Voilà à quoi devait ressembler à peu près le convoi ferroviaire emprunté par Clovis Dardentor et ses compagnons de voyage. Train rustique qui circulait à une vitesse moyenne de trente kilomètres heure...Le temps d'admirer le paysage !

une surprise attend le perpignanais et ses amis : à peine débarqué sur le quai, il découvre que Marcel Lornans et Jean Taconnat ont voyagé dans le même train et ont décidé d'accomplir le même circuit touristique circulaire. Sans hésitation, Clovis Dardentor leur propose de se joindre à eux... pour la plus grande satisfaction de la belle Louise Elissane... mais pour le plus grand déplaisir du couple Désirandelle.(...) *Bref, Clovis Dardentor et sa smala étaient à Saint-Denis-du-Sig, la première étape du voyage, et les deux jeunes gens furent acceptés dans la caravane. À présent, il fallait s'enquérir d'un hôtel où l'on pourrait déjeuner, dîner, dormir convenablement. (...)*« Décidément, murmura Jean Taconnat, ce Pyrénéen a pour nous des entrailles de père ! » (...)Après déjeuner, Clovis Dardentor emmène le petit groupe excursionner jusqu'à un barrage. Puis, il a ensuite prévu de visiter une ferme de deux mille hectares, l'Union du Sig¹, dont l'origine phalanstérienne remonte à 1844... Malheureusement, seuls les deux cousins parisiens l'accompagneront.

(1) : *L'Union agricole du Sig fut une société de colonisation créée pas des fouriéristes lyonnais, très actifs à l'époque, qui obtinrent en 1846 une concession dans la plaine du Sig près d'Oran. Il s'agit d'une société civile dont le but était l'application du principe d'association du capital, du travail et du talent. Dans un premier temps constituée essentiellement d'une population d'hommes travaillant au défrichage des lieux, la colonie accueillit ensuite des familles chargées d'en assurer l'expansion démographique. Elle se heurta à de gros problèmes liés aux conditions naturelles, aux maladies, à l'inexpérience et*



Dès le lendemain matin, le groupe de touristes reprend place à bord du train pour un court trajet qui les amènera à la station de Perregaux¹ distante de vingt cinq kilomètres.. Ici, c'est un croisement ferroviaire. La ligne principale continue en direction d'Alger par voie normale. Une autre arrive d'Arzeu et se poursuit jusqu'à Saïda... en voie étroite de 1,055 mètre. Le changement de train est donc nécessaire. Notons que Jules Verne ne fait nullement état des largeurs différentes des voies de chemins de fer... Un détail cependant important qui a été motivé par les coûts d'installation...Vingt et un kilomètres plus loin le train stoppe à la halte de Crève-Cœur... En effet, Clovis Dardentor ne veut pas poursuivre son voyage

en « brûlant » Mascara qu'à cette époque la voie de chemin de fer ignore.

(1) : Cette station porte le nom du général Alexandre Charles de Perregaux (1791-1837). Aujourd'hui, elle se nomme Mohammadia.



(...) Après un court arrêt à Mocta-Douze, hameau européen, situé à dix-sept kilomètres de Saint-Denis, le train stoppa huit kilomètres plus loin.(...) Les touristes durent donc changer de train à cette petite station (Perregaux), et, vingt et un kilomètres plus loin, s'arrêter à la halte de Crève-Cœur. (...) Aussi, pour les vingt kilomètres qu'il y avait à franchir, des véhicules réquisitionnés par la compagnie se tenaient-ils devant la gare, à la disposition de sa clientèle. (...)

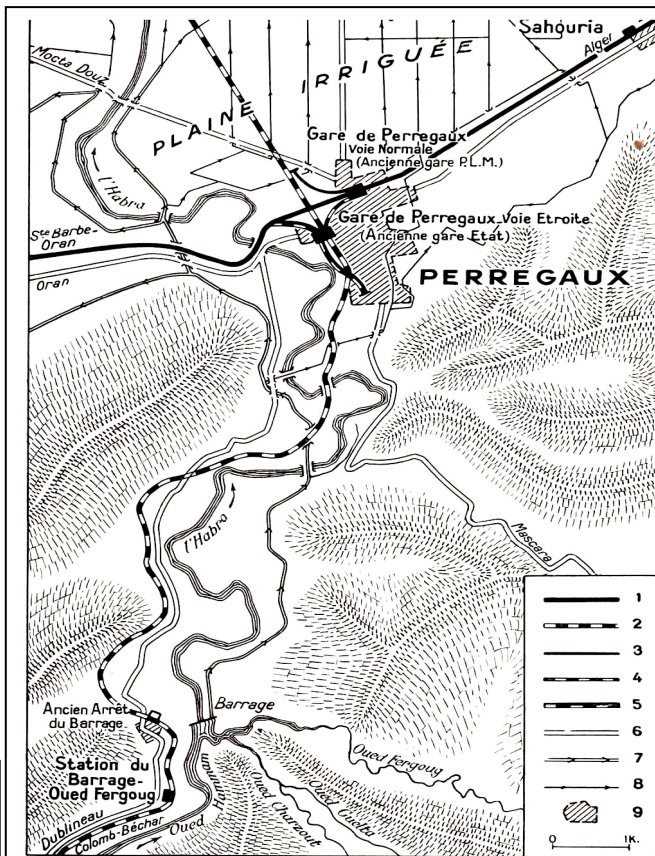
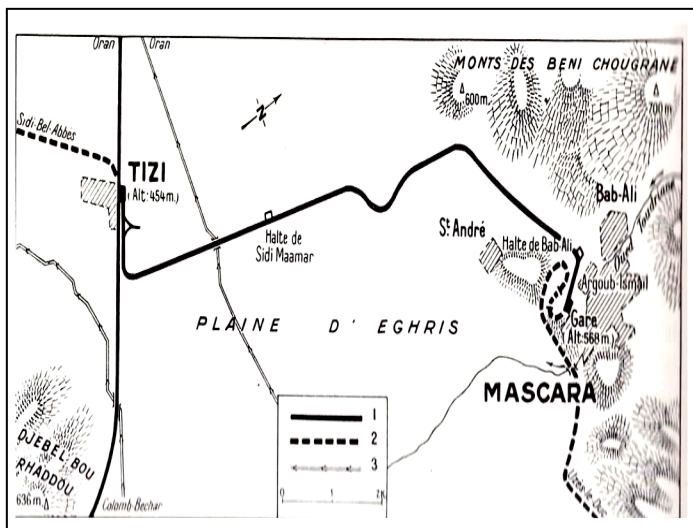


Fig. 22 : PERRÉGAUX et le BARRAGE de l'HABRA. Échelle : 1/100.000^e.

- 1. Ligne des Chemins de fer Algériens (C.F.A.) à voie normale unique. —
- 2. Ligne des C.F.A. à voie de 1,055 m. — 3. Raccordement C.F.A. à voie normale: — 4. Raccordement C.F.A. à voie métrique. — 5. Raccordement ou voie de service des C.F.A. à 3 files de rails : voie normale et voie métrique. — 6. Route carrossable. — 7. Canal d'irrigation. — 8. Fossé d'irrigation. — 9. Agglomération.



L'embranchement Tizi-Mascara, long d'une douzaine de kilomètres, ne fut ouvert qu'en novembre 1886... au grand déplaisir de Madame Désirandelle qui ne put alors en profiter ! Mais pour le plus grand bonheur de Marcel Lornans qui voyagea aux côtés de la belle Louise Elissane !

(...) De Tizi part un embranchement de 12 kilomètres en forte rampe, qui aboutit à l'importante sous-préfecture de Mascara, à 600 mètres d'altitude, agréablement située au pied des Beni-Chougrane, qui la protège des vents et des brumes du Nord, sur les deux rives de l'oued Toudriane, débouché agricole et centre commercial de la fertile plaine d'Eghris. La ville indigène, en deux quartiers séparés, est encore entourée de murs. La ville européenne s'étend autour de la gare au Nord-ouest de la porte Bab-Ali. La ligne de Tizi à Mascara, construite dès 1889, est devenue en 1926 une section de la rocade maintenant déposée qui reliait par le Sud de l'Atlas Tellien, Sidi-Bel-Abbès à Uzès-le-Duc et Prévost-Paradol. Au sud de Tizi, la ligne de Colomb-Béchar poursuit son ascension vers les hauts plateaux dans une zone de cultures de céréales pour atteindre, au km 209, la seule ville du parcours, Saïda « l'heureuse », à 800 mètres d'altitude, ancienne capitale d'Abd-el-Kader, élevée à la limite des terres à céréales et des hauts plateaux alfatiers. À quelque distance au Sud de Saïda, l'alfa commence à se montrer en touffes isolées; plus au Sud encore, c'est « la mer d'alfa », la richesse du Sud-Oranais, zone de steppe monotone et de mirages. (...)

Voici comment Henri Lartilleux décrit le paysage dans lequel Clovis Dardentor et sa smala viennent de débarquer !

Rappelons que la voie de chemin de fer empruntée par Clovis Dardentor et ses compagnons de voyage est une voie d'une largeur de 1,055 mètre aussi communément appelée Voie Métrique...

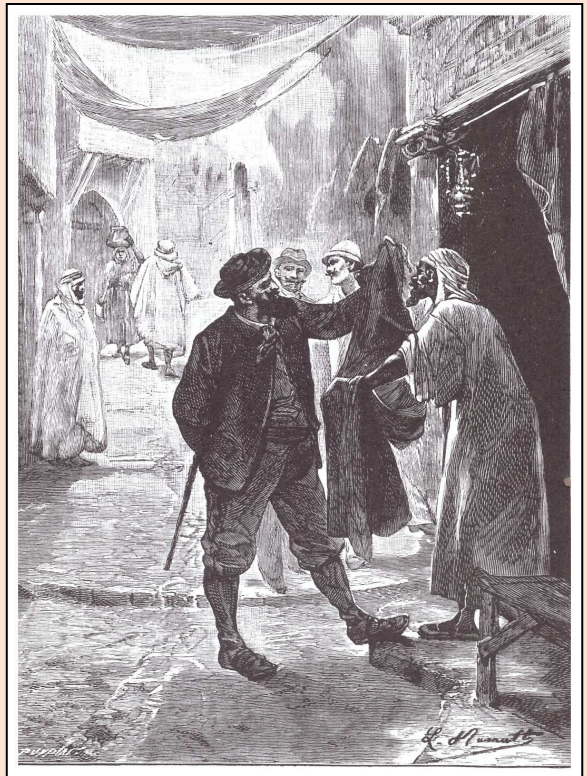
Du temps de l'Algérie Française, Mohammadia s'appelait PERREGAUX, Tighennif PALIKAO, Sfizef MERCIER-LACOMBE, Hacine DUBLINEAU, Ghriss THIERSVILLE, ...

Ci-contre, la gare de Tizi qui était alors un petit village.



(...) Mascara est une ville forte. Couchée sur le versant méridional de la première chaîne de l'Atlas, au pied du Chareber-Rih, elle domine la spacieuse plaine d'Eghris. Trois cours d'eau y confluent, l'Oued-Toudman, l'Aïn-Béïda, le Ben-Arrach. Prise en 1835 par le duc d'Orléans et le maréchal Clausel, puis abandonnée presque aussitôt, elle ne fut reconquise qu'en 1841 par les généraux Bugeaud et Lamoricière. (...)

Voici comment Jules Verne à son tour décrit la ville de Mascara pour laquelle il a fallu abandonner un temps le chemin de fer. Mais la visite en valait la peine ! Cependant Marcel Lornans regrette amèrement l'absence de Louise Elissane le lendemain matin lorsqu'il visite le quartier du commerce en compagnie de « ce vil flatteur de Jean Taconnat » et de l'ancien tonnelier de Perpignan ! (...) Ah ! Si M^{lle} Elissane eut été confiée aux soins paternels de M. Dardentor !... (...)



Jules Verne fait état de la halte de Crève-Cœur qui, logiquement devrait se trouver en amont de Tizi. En effet, ses personnages, au retour de Mascara prirent la direction de la station de Tizi. Je n'ai pu trouver aucune information sur cette « halte » qui, comme son nom l'indique, n'était probablement pas une gare...mais un simple arrêt facultatif.

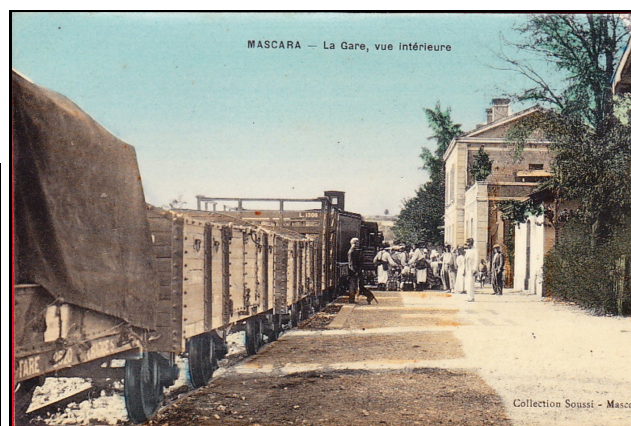
[...] Vers midi, reconstitution de la troupe visitante au complet. Elle se rendit aux trois mosquées de la ville, - la première celle d'Aïn-Béïda, qui date de 1761, et dans laquelle Abd el-Kader prêchait la guerre sainte, - la seconde transformée en église pour la fabrication du pain de l'âme, - la troisième en magasin à blé pour la fabrication du pain du corps (textuel, d'après Jean Taconnat). [...]

L'auteur ne manque pas d'évoquer les excellents vignobles de la plaine d'Eghris qui produisent un vin blanc de bonne renommée... Jules Verne parle aussi d'une sorte de pâte comestible faite à base d'olives et de figues : il s'agit probablement de ce qu'on appelle aujourd'hui de la tapenade !

Le Guide JOANNE, et son dictionnaire des communes, nous donne en détails le nom de toutes les stations situées sur la voie de chemin de fer empruntée par Clovis Dardentor. Dans son roman, Jules Verne n'en citera que quelques unes :

La ligne d'Oran à Colomb-Béchar, dessert **Saint-Remy, Sidi-Chami, Assi-bou-Nif, Assi-Ameur, Fleurus¹, Saint-Cloud², Renan-Kléber, Sainte-Léonie, Damesme, Saint-Leu, Port-aux-Poules, La Macta, Debrouseville³, La Ferme Blanche, Perrégaux, Barrage de l'Oued-Fergoug-Dublineau, la Guethna, Bou-Hanifia-les-Thermes, Tizi, Froha, Thiersville⁴, Taria, Charrier, Franchetti⁵, Les Eaux-Chaudes, Nazereg, Saïda.**

- (1) : A pris le nom d'une victoire des armées républicaines en Belgique.
- (2) : Cette ville fut la première des colonies agricoles fondée par les Parisiens en 1848; on lui donna le nom d'un des lieux de villégiature des environs de Paris.
- (3) : A pris le nom du financier qui créa la voie ferrée d'Arzeu à la mer d'alfa en échange du monopole de la cueillette de l'alfa sur le haut plateau oranais.
- (4) : Terres excellentes : c'est une des meilleures colonies de l'Algérie; elle s'appelle ainsi, d'après Adolphe Thiers (1797-1877), l'homme d'état qui devint président de la République (1871-1873).



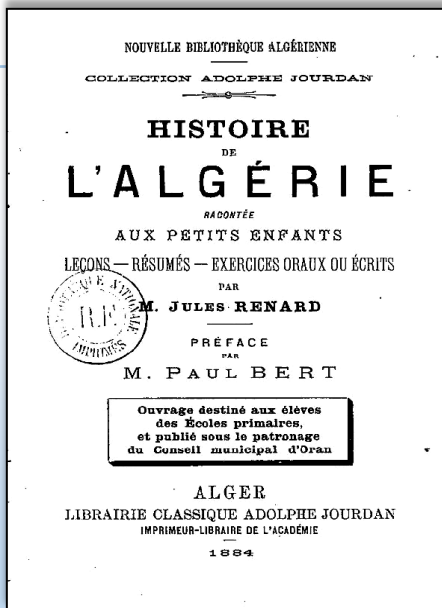
Nostalgie.. Un mot charmant qui accompagne ces belles et anciennes cartes postales dont certaines ont été colorisées...

Chez Jules Verne, l'Algérie se présente comme une colonie idyllique... Le grand écrivain ne fait nullement mention de la rupture du barrage de l'Habra pourtant survenu en 1881... De même, il se montre très discret sur les troubles survenus la même année [...] En 1881 (avril) un de leurs marabouts, Bou-Amama-bel-Arbi, envahit notre territoire et, suivi des tribus des cercles de Frennda, de Tiarret et de Géryville auxquelles se joignirent quelques milliers de marocains, se rua contre les chantiers d'alfa établis sur les Hauts-Plateaux, livra au massacre tous les Européens qu'il put surprendre et razzia les tribus qui refusaient de le suivre. Pendant cinq mois il battit la campagne, sans que les troupes envoyées contre lui pussent l'atteindre, puis il regagna le Maroc. [...] On a connu par ailleurs l'auteur des *Voyages Extraordinaires* autrement indigné par des faits similaires, comme dans *Famille sans nom*... Son indignation aurait-elle été sélective ?...

CHAPITRE X : DANS LEQUEL S'OFFRE UNE PREMIÈRE ET SÉRIEUSE OCCASION SUR LE CHEMIN DE FER D'ORAN À SAÏDA

(...) Le voyage organisé par la Compagnie des Chemins de fer algériens était de nature à plaire aux touristes oranais. Aussi le public accepta-t-il avec faveur cet itinéraire de six cent cinquante kilomètres à travers la province, - soit trois cents en wagon, et trois cent cinquante dans les voitures ou autres modes de transport entre Saïda, Daya, Sebdou, Tlemcen et Sidi-Bel-Abbès. Une promenade, on le voit, une simple promenade, que les amateurs pourraient exécuter de mai à octobre, à leur choix, c'est-à-dire pendant les mois de l'année que ne compromettent point les grands troubles atmosphériques. D'ailleurs, - il importe d'y insister, - il ne s'agissait aucunement de ces voyages économiques des Agences Lubin, Cook ou autres, qui vous astreignent à un itinéraire impérieux, vous obligent à visiter au même jour et à la même heure les mêmes villes et les mêmes monuments, programme qui gêne et géhenne la clientèle, et dont on ne s'aurait s'écarter. Non, et Patrice se trompait à cet égard. Nulle servitude, nulle promiscuité. Les billets étaient valables pour toute la belle saison. On partait quand on voulait, et l'on s'arrêtait à son gré. De cette faculté que chacun avait de ne se mettre en route qu'à sa convenance, il résulta que ce premier départ du 10 mai ne réunit qu'une trentaine d'excursionnistes (...)

Il s'agit donc d'un voyage de quinze jours à prix réduits.

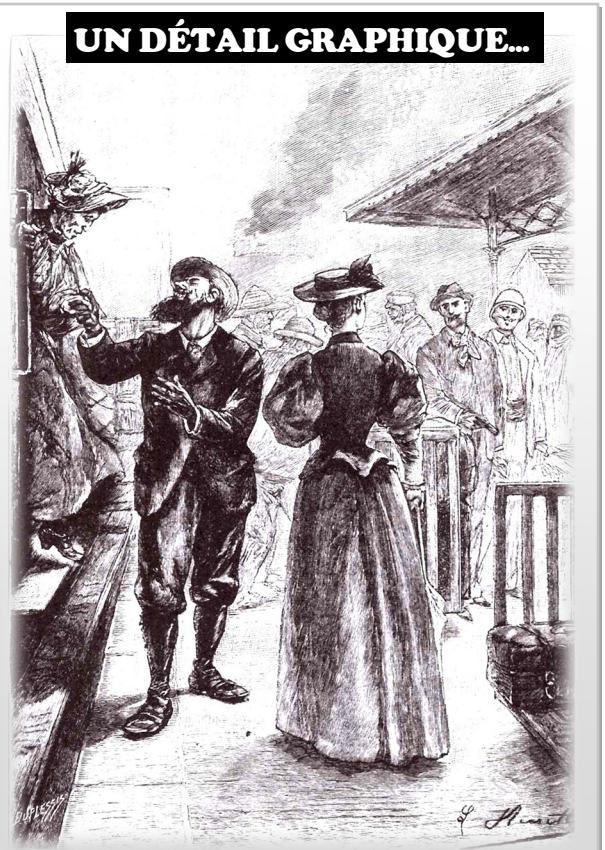


Non, ce petit ouvrage scolaire n'a pas été écrit par le célèbre auteur de *Poil de Carotte*, **Jules Renard** (1864-1910) ! Mais par un ancien communal, **Jules Édouard** (ou Edmond) **Renard**¹ (1848-1929). Il a été édité en 1884... Tout comme l'ouvrage *Six Semaines en Algérie* signé par le Vicomte de Puligny... Jules Verne a probablement eu connaissance de l'existence de ces deux ouvrages. Notons qu'un autre homonyme, **Abel Renard**, Inspecteur Primaire à Mostaganem, Officier de l'Instruction Publique, rédigea quant à lui *Histoire de l'Algérie* en 1910. Tous ces écrits sont disponibles sur le site de la BNF : Gallica.

(1) : Voir <https://maitron.fr/spip.php?article69511>

Une lecture attentive du roman nous permet de déceler une « erreur » d'interprétation de Léon Benett, l'illustrateur... En effet, il est dit que c'est Clovis Dardentor qui aide la jeune Louise Elissane à descendre du wagon sur le quai de la gare de Saint-Denis-du-Sig... et que, c'est à ce moment précis, qu'elle aperçoit Messieurs Lornans et Taconnat... vers lesquels Dardentor se tourne vivement. Il n'est nullement dit que ce dernier aide galamment Madame Désirandelle alors que les deux cousins parisiens ont déjà été aperçus... Un détail, certes, mais une interprétation graphique du texte qui n'est pas tout à fait fidèle...

(...) Notre perpignonais fut le premier à quitter le wagon, ne doutant pas qu'il serait suivi par Agathocle, lequel s'empresserait d'offrir la main à Louise Elissane pour descendre sur le quai. Mais ce déplorable garçon devait être devancé par la jeune fille, et ce fut avec l'aide de M. Dardentor qu'elle sauta d'un pied léger. « Ah ! fit-elle, en laissant échapper un petit cri, au moment où elle se retournait. Vous vous êtes fait mal, mademoiselle ?... Demanda Clovis Dardentor. — Non... non... répondit Louise, je vous remercie, monsieur... mais je croyais... que... — Vous croyiez ? — Je croyais... que messieurs Lornans et Taconnat n'étaient pas du voyage... — Eux ? » s'écria Clovis Dardentor d'une voix éclatante. Et, faisant une volte, il se trouva en présence de ses amis, auxquels il ouvra ses deux bras, tandis que les jeunes gens saluaient M^{me} Elissane et sa fille. — Vous... vous ?... Répétait-il. — Nous-mêmes ! répliqua Jean Taconnat. (...)



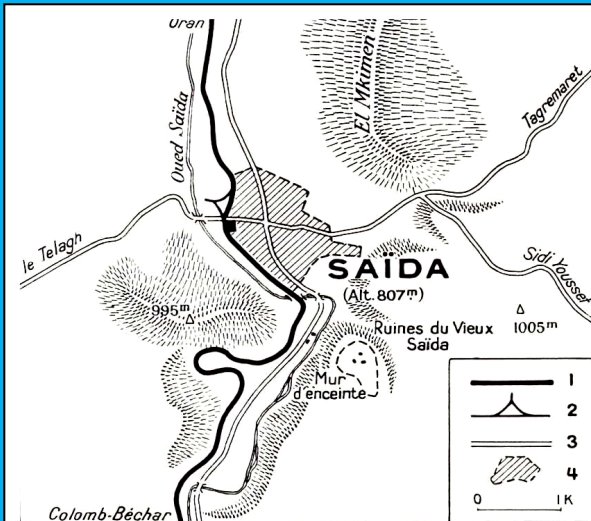


Fig. 47 : SAÏDA.
Échelle : 1/100.000°.

1. Ligne à voie de 1,055 m. des Chemins de fer Algériens (C.F.A.). — 2. Triangle de retournement des C.F.A. — 3. Route carrossable. — 4. Agglomération.

© Henri Lartilleux



Voici la situation géographique du terminal ferroviaire de Saïda pour le groupe de touristes emmené par Clovis Dardentor. La voix de chemin de fer se poursuit jusqu'à Colomb-Béchar et devait même traverser le désert du Sahara ! Ci-dessus, la gare de Saïda.

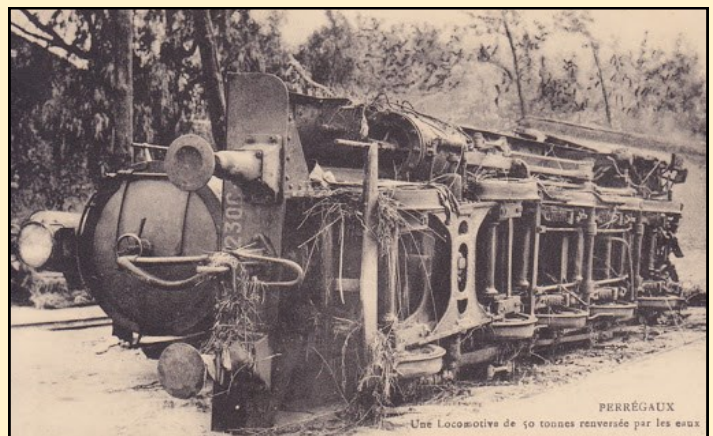


[...] On alla, en amont de la ville (Saint-Denis-du-Sig), par la rive du Sig, jusqu'à ce barrage, qui obligent les eaux à refluer sur quatre kilomètres au-dessus, et dont la contenance est de quatorze millions de mètres cubes, destinés à l'arrosage des cultures industrielles. Ledit barrage a bien cédé quelquefois, et il cédera encore, sans doute. Mais les ingénieurs veillent, et du moment que veillent les représentants de ce docte corps, il n'y a rien à craindre... à les en croire [...]

Jules Verne se montre étonnamment discret sur cet important ouvrage d'art, pourtant œuvre d'une colonisation dont il vante par ailleurs les mérites... Quant à la tragédie qu'il entraîna, on ne peut pas être plus discret ! De plus, on s'est étonné du chiffre donné par l'auteur : 14 au lieu de 30 millions de mètres cubes ! Jules Verne s'est-il trompé avec le 14 décembre 1881, date de la catastrophe ? Cette dernière entraîna la coupure des voies de communication dont le chemin de fer et la destruction complète des cultures, anéantissant les espoirs des colons. Sans compter le lourd bilan humain... Jules Verne préfère ironiser sur la compétence supposée des ingénieurs du génie civil... qu'il ne semble pas tenir en très grande estime !

À 11 kilomètres sud de Perregaux, et au dessous de la réunion de l'Oued-el-Hamman et de l'Oued-Fergoug, la Compagnie Franco-Algérienne avait construit un barrage colossal pouvant arrêter 30 millions de mètres cubes d'eau. En 1881 (14 décembre), à la suite de pluies torrentielles, ce barrage se rompit et les eaux envahirent la plaine. Deux cent cinquante personnes périrent; les dégâts furent immenses, mais on les répara immédiatement et le barrage fut reconstruit. Ce même barrage se rompit de nouveau le 26 novembre 1927...

Ci-contre : le barrage, ci-dessous : une locomotive renversée par les eaux suite à la catastrophe de 1881.



Le Chemin de Fer semble avoir particulièrement intéressé Jules Verne. Il existe de nombreux épisodes ferroviaires dans *Les Voyages Extraordinaires*. En premier lieu, il convient de citer **Claudius Bombarnac** (paru en 1892) qui voyage à bord du Transsibérien dont la ligne n'est pas encore achevée... Notons aussi que les trains circulaient à Amiens non loin de la demeure de l'auteur... On était alors au temps de la vapeur et des Compagnies Privées. Amiens était alors desservi par La *Compagnie du Chemin de Fer du Nord*.

Pour le dernier tronçon ferroviaire à parcourir afin de parvenir à Saïda, le groupe Dardentor va se trouver disloqué ! En effet, le train s'avère presque au complet et tous les compartiments sont complets ou partiellement occupés. Les trois personnages féminins, Madame Elissane, sa fille Louise et Madame Désirandelle vont prendre place aux côtés de deux personnes du même sexe. Personnes âgées et revêches qui refusent que la sixième place encore libre soit occupée par Monsieur Désirandelle... Ce dernier maugréant rejoint Clovis Dardentor et Jean Taconnat dans un autre compartiment réservé aux fumeurs... Quant à Marcel Lornans, faute de place disponible, il va trouver refuge dans la quatrième et dernière voiture... Détail qui va avoir son importance vu le déroulement des événements futurs. Curieusement, on ignore ce que sont devenus Agathocle et Patrice... Le train quitte la gare de Tizy : il est alors vingt trois heures. La nuit est tombée. Le convoi, puisque c'est un omnibus, va marquer l'arrêt dans toutes les stations suivantes : *Froha, Thiersville, Traria, Charrier, Franchetti*... Seul désormais dans son compartiment, Marcel Lornans va s'assoupir. Mais, dans son sommeil, il manque de peu de périr asphyxié par l'incendie qui s'est déclaré dans cette voiture. On ignorera aussi l'origine de ce feu qui sera activé par la marche du train. Le jeune parisien reprendra connaissance une heure plus tard en gare de Saïda. C'est ici qu'il apprendra comment il a été sauvé par le courageux Clovis Dardentor qui, au péril de sa vie, avait pénétré dans son compartiment envahi par la fumée pour l'en extirper.



Épisode dramatique qui nous prouve que la sécurité des chemins de fer d'alors est perfectible...Mais épisode malheureux aussi malgré son dénouement : les deux jeunes parisiens avaient prévu de sauver la vie de Clovis Dardentor afin de se faire adopter par lui. C'est le contraire qui s'est produit ! Ce voyage touristique a failli tourner au drame dans un simple voyage en train... Cet épisode nous rappelle le tragique destin d'un grand explorateur Jules Dumont d'Urville disparu, ainsi que sa femme et son fils, le 8 mai 1842 à Meudon, l'une des plus grosses catastrophes ferroviaires française. Point besoin de voyager à l'autre bout du monde pour perdre la vie !...

LOGOGRIPE : ÉNIGME COMPOSÉE DE MOTS PERMETTANT D'EN FAIRE DEVENIR UN NOUVEAU PAR LA RECOMPOSITION DES LETTRES

AGATHOCLE DÉSIRANDELLE me fait penser à **ARISTOBULUS URSICLOS**, savant ridicule du *Rayon Vert*... Chez Jules Verne, il semble que les noms de ses personnages ne sont pas choisis au hasard. Ils paraissent même être construits suivant des grilles de lecture mystérieuses. **EUSTACHE ORIENTAL** veut il nous « *orienter* » avec sa longue-vue, curieux instrument pour Monsieur Le Président de la Société Gastronomique de Montélimar... Notons que ce personnage secondaire en apparence accompagne Clovis Dardentor tout au long de son périple algérien...

Avec la fin du chapitre X s'achève l'épisode ferroviaire de Clovis Dardentor. Ce dernier poursuivra son voyage par des moyens de transport plus traditionnels : à dos de chameau, de cheval, de mule ou tout simplement à bord de voitures à traction animale... La petite caravane empruntera ensuite, comme prévu, le chemin de fer reliant Sidi-Bel-Abbès à Oran pour effectuer le voyage de retour. La fin du roman ne nous dévoile aucune surprise si ce n'est les vellétés de mariage de Clovis Dardentor avec Madame Elissane, la mère de la jeune et belle Louise... On pense bien sûr à l'auteur lui-même et au *Club des Onze sans femme* dont il faisait partie dans sa jeunesse au moment où il était devenu un célibataire endurci... « *Tout est bien qui finit bien* ... » serait-on tenté de dire à la fin de la lecture de ce curieux, très curieux, Voyage Extraordinaire...

CLOVIS DARDENTOR...

Clovis, c'est peut-être l'Or des Mérovingiens... (**Clovis** c'est aussi le même nombre de lettres que **Michel**...)

Dardentor, c'est Michel (encore !) **ARDAN** (NADAR)... « **EN OR** »...

Quant à **ORAN**, c'est une ville « **EN OR** »...

L'OR est un sujet très prisé dans les *Voyages Extraordinaires*... Y aurait-il ce précieux métal en Algérie, peut-être sous forme de trésor ?...

Voir : « *Hors-Sujet* » par **Claude Tillier**, page 39, *Revue Jules Verne* Numéro 5 de juin 1998.



Oran, Vue générale

ORAN — la Place d'Armes, Promenade de Letang, le village nègre, la nouvelle Cathédrale, le Musée Demaeght.

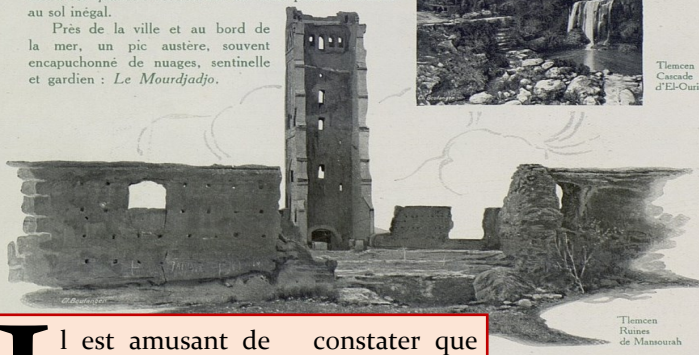
ENVIRONS : Santa-Cruz et le Mourdjadjo, Mers-el-Kebir.

Oran est une vieille petite ville espagnole devenue une grande ville neuve de France, une Chicago d'Algérie, trépidante et bruyante, qui allonge ses voies nouvelles, étend ses quartiers récents sur un vaste plateau calcaire au sol inégal.

Près de la ville et au bord de la mer, un pic austère, souvent encapuchonné de nuages, sentinelle et gardien : Le Mourdjadjo.



Tlemcen Cascade d'El-Ouiz



Tlemcen Ruines de Mansourah

L'Atlas P.L.M. consacré à l'Algérie, dont les photos jointes son



extraites, nous permet d'avoir un aperçu sur la région que Clovis Dardentor s'appête à visiter. Rappelons nous que Jules Verne lui-même n'a jamais visité la région où il va envoyer ses personnages. Ce qui, guide à la main, ne l'empêchera pas de nous la décrire dans les moindres détails !

Il est amusant de constater que Jules Verne semble comparer l'engagement militaire... à l'engagement matrimonial, autrement dit au mariage !... On se souvient que, déjà, *Hector Servadac* et son ordonnance *Ben Zouf* étaient présentés comme un couple... *Marcel Lornans* et son cousin *Jean Taconnat* eux-mêmes n'échappent pas à cette remarque... Certains ont pu voir dans cette amitié masculine un soupçon d'homosexualité que l'auteur aurait cherché à exprimer... Je leur laisse la responsabilité de leurs propos et je n'aurais garde de m'engager sur ce sujet d'autant plus délicat à traiter qu'il est impossible aujourd'hui de l'affirmer. Reste que l'univers de Jules Verne est essentiellement masculin malgré quelques rares incursions féminines... Reproche de misogynie que l'on a aussi fait à un certain Hergé... Le père de Tintin qui fut, lui aussi, un grand voyageur !

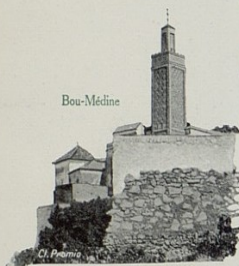


Les environs d'Oran, âpres et rudes, ont de réelles beautés. A l'ouest de la ville, une route en corniche, au flanc du Mourdjadjo, un tramway électrique permet de visiter *Mers-el-Kebir*.

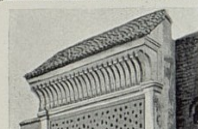
Le vieux repaire de pirates n'est plus aujourd'hui qu'un paisible centre de pêche abrité au fond de sa belle rade par le cap *Santon* et le cap *Falcon* entre lesquels s'étend la plaine fertile des Andalouses.

D'Oran à la frontière marocaine, la ligne ferrée passe à *SIDI-BEL-ABBÈS*, centre d'une région agricole extrêmement prospère (blé, vigne, oliviers) et l'une des deux résidences — l'autre est Saïda — de la Légion Étrangère.

Après l'embranchement de *RAS-EL-MA*, par où s'exploite le pays de l'alfa, aux vastes plaines, elle escalade lentement les montagnes de *Tlemcen*. Le pays devient d'un beau pittoresque; des hauteurs croissantes, l'horizon s'élargit prodigieusement : la plaine au nord apparaît comme un grand verger jusqu'à l'ourlet de montagnes qui la sépare de la mer. Un gouffre dans lequel se précipite une tumultueuse cascade est franchi. Et à travers les beaux oliviers du bourg sacré d'*El-Eubah*, voici *Tlemcen*, avec ses végétations toujours jeunes et fraîches.

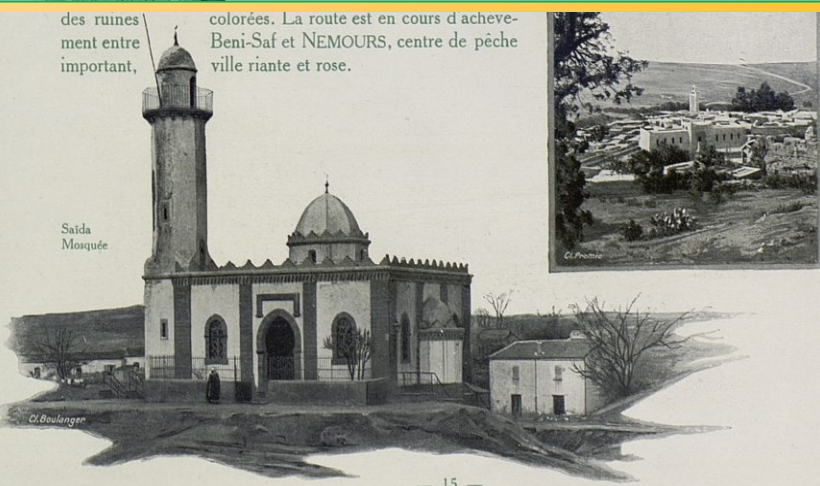


Bou-Médine



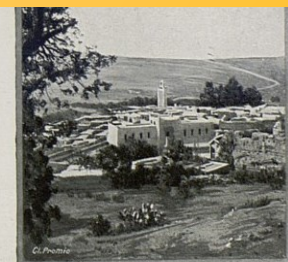
El-Eubah

des ruines colorées. La route est en cours d'achèvement entre *Beni-Saf* et *NEMOURS*, centre de pêche ville riante et rose.

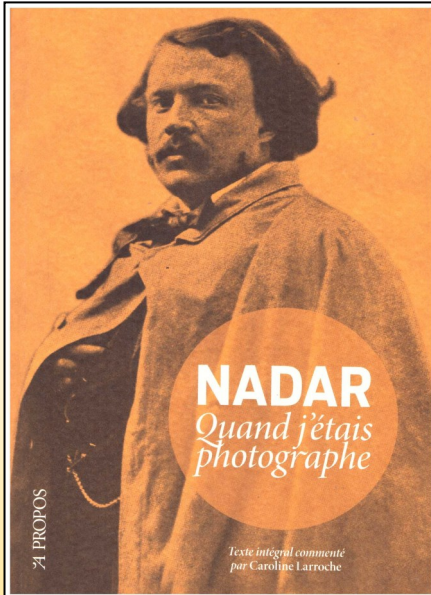


Saïda Mosquée

Cl. Boulangier



Cl. Proulx



NADAR, pseudonyme de **Félix Tournachon** (1820-1910). L'introduction de *Nadar, Quand j'étais photographe*⁽¹⁾, nous livre l'origine de ce curieux surnom...

(...) Adolescent, Félix Tournachon avait l'habitude avec ses amis les « buveurs d'eau » (dont Eugène Labiche et Charles Asselineau) d'utiliser un langage d'argot, inaccessible aux non-initiés, en rajoutant à la fin des mots « dar » ou « nar » : Tournachon devint Tournachondar ou Tournadar², bientôt abrégé en Nadar, pseudonyme qu'il choisit comme nom de plume et qu'il gardera une fois installé comme photographe. (...)

Le malicieux Jules Verne s'est amusé à placer le « **DAR** » AVANT le fameux anagramme **ARDAN-NADAR**, personnage « *De la terre à la lune* » puis de « *Autour de la lune* »... **DAR-DAN-TOR !**

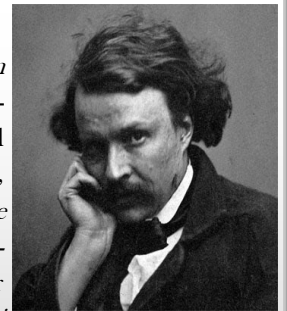
Et pourtant, le pauvre Nadar ne roule pas sur l'Or ! ... Et il a connu bien des misères dans sa vie, notamment avec son propre fils Paul comme un certain Jules Verne avec son fils Michel...

(1) : *NADAR, Quand j'étais photographe* - ISBN 9782915398151.5 (Voir Référence en Bibliographie).

(2) : *TOURNADAR = TOURNESOL !* Encore un lien discret entre Jules Verne, ami de Nadar, et Georges Remi, le créateur du Professeur Tournesol... et son inséparable parapluie !

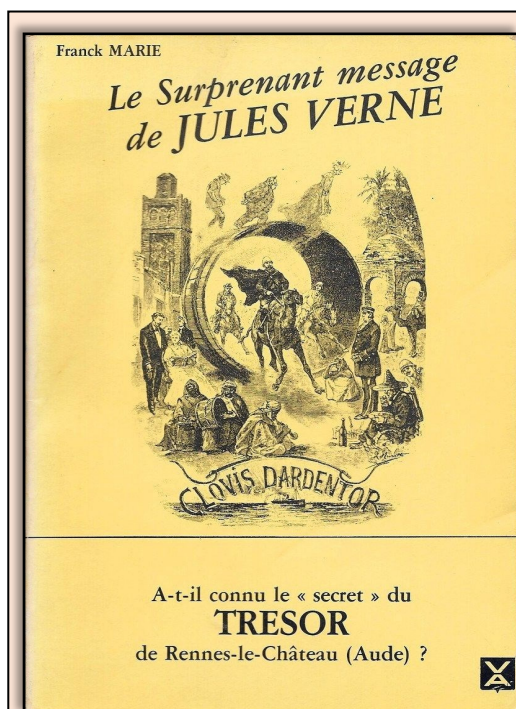
J ne peux m'empêcher d'emprunter à l'ouvrage précédent ces quelques lignes :

(...) En 1862, les aventures aéronautiques de Nadar inspirent à Jules Verne *Cinq Semaines en Ballon...* Trois ans plus tard, *De la Terre à la Lune* (1865), l'écrivain donne à l'un de ses personnages, l'aventurier qui demande à monter à bord du projectile lunaire, le nom de Michel Ardan - Michel, en hommage à son père, Ardan en anagramme de Nadar. Dans une lettre de 1864, Jules Verne écrit ainsi à son ami : « *En ce moment, j'ai à mettre en scène dans un livre un homme doué du cœur et le plus audacieux, et, je t'en demande bien pardon, c'est toi que j'ai pris pour modèle.* » Quant à la description physique qu'il donne d'Ardan dans *De la Terre à la Lune*, c'est bien sûr celle de Nadar : « *C'est un homme de 42 ans, grand, mais un peu voûté déjà, comme ces cariatides qui portent des balcons sur leurs épaules. Sa tête forte, véritable hure de lion (!), secouait par instants une chevelure ardente, qui lui faisait une véritable crinière. Une face courte, large aux tempes, agrémentée d'une moustache hérissée comme les barbes d'un chat et de petits bouquets un peu égarés, un regard myope, complémentaient cette physionomie éminemment féline.* » (...) Nul doute qu'en créant Clovis Dardentor, Jules Verne n'ait pensé à son vieil ami ...



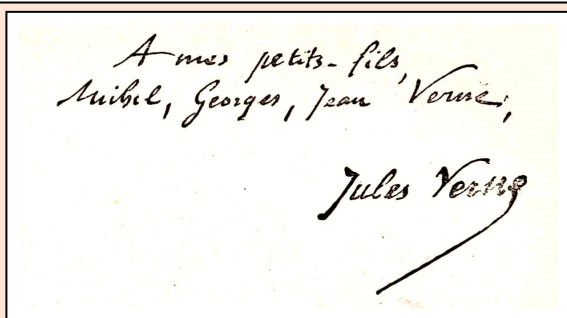
Assurément, Clovis Dardentor est un ouvrage à clés multiples ! Et les serrures ne manquent pas, soyez-en certain ! Sur un ton badin, Jules Verne a rédigé un récit qui nous interpelle à chaque instant. Ce groupe de touristes grotesque, insignifiant, emmené par le pittoresque Dardentor essaye cependant de nous dire quelque chose... Déjà, la présence de ce titre dans *Les Voyages Extraordinaires* est pour le moins insolite... Et que dire de cet ouvrage dédié à Michel, Georges et Jean , les petits enfants de l'auteur ?... On se perd en conjectures mais on sent tout de même qu'il y a, caché derrière ce texte, un non-dit ! Jules Verne est une personne intelligente, instruite, féru d'astronomie (Camille Flammarion) et de Géographie (Élisée Reclus)... La présence d'Eustache Oriental dans le groupe n'est peut-être pas aussi innocente qu'elle n'y paraît... Même si le malheureux s'avère être le Président d'une Société de Gastronomie ! Qui se balade cependant toujours avec une longue-vue en bandoulière !... Comme un chasseur le ferait avec son fusil... Un détail qui nous rappelle un autre instrument qu'est le parapluie !... Jules Verne s'amuse de la sottise de ses compatriotes qui ne font guère honneur à leur mère patrie qu'est la France et les caricatures qu'il fait de ses personnages ne sont pas sorties toutes seules de son imagination... Dans ce périple tout à fait ordinaire sur le sol d'un département français, l'auteur a glissé nombre d'allusions mais il nous manque la fameuse grille de lecture pour toutes les déchiffrer ! Si secret il y a, il tourne autour de l'Or, vil métal honni par Jules Verne tout au long de son œuvre.... Mais le trésor à découvrir n'est peut-être pas celui auquel on pense en premier lieu... Les deux jeunes parisiens, Marcel Lornans et Jean Taconnat, ne pensent qu'à se faire adopter par Clovis Dardentor pour hériter de sa fortune !... Le perpignanais n'a en effet aucune descendance ! Et on comprend le peu d'empressement des deux jeunes gens à rejoindre leur régiment dans l'armée coloniale (Le 7^e Chasseurs d'Afrique) ! Leur avenir militaire est même sérieusement compromis, si tant est que devenir soldat constitue une fin en soi !

Un Jules Verne pas commun : trop sérieux s'abstenir nous prévient le résumé de la version 10/18...

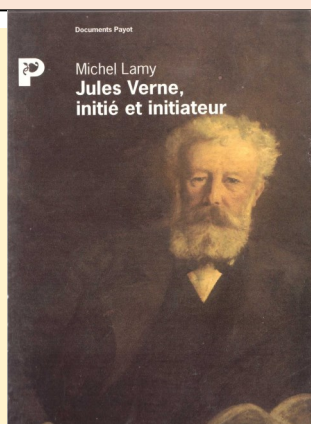
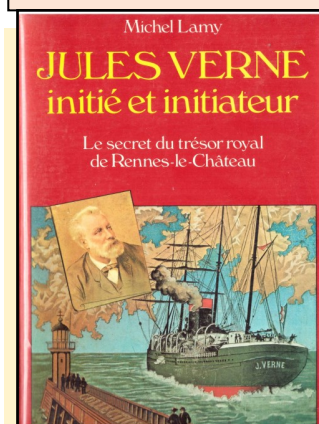


Bien entendu, on ne saurait parler de Clovis Dardentor sans évoquer toute la littérature que ce singulier Voyage Extraordinaire a engendrée ! En effet

certain auteurs, parmi lesquels Franck Marie et Michel Lamy, ont voulu voir à travers ce récit un roman crypté... Une sorte de décalque d'un voyage circulaire qui pourrait s'appliquer à la fameuse région de Rennes-le-Château... Je n'aurais garde d'oublier Patrick Bélier dont les travaux donnent aussi matière à réflexion... Il est vrai que certains faits sont troublants et qu'une lecture attentive de *Clovis Dardentor* pourrait laisser penser que ces auteurs aient vu juste. D'autant que ce roman détonne quelque peu dans la production vernienne, à commencer par le fait que l'auteur ait dédié *Clovis Dardentor* à ses trois petits enfants, chose unique dans son œuvre...



Le Surprenant message de JULES VERNE de Franck MARIE © S-R-E-S - Vérités Anciennes, 1981 ISSN 0224-8123 IBSN 2-86319-004-0



L'ouvrage de Michel Lamy a été publié sous deux couvertures différentes mais il s'agit bien du même texte ! En revanche, le sous-titre, qui se voulait tout à la fois accrocheur et vendeur : *Le Secret du trésor royal de Rennes-le-Château* a disparu de la seconde version. Le portrait austère de Jules Verne âgé contraste singulièrement avec la précédente plus

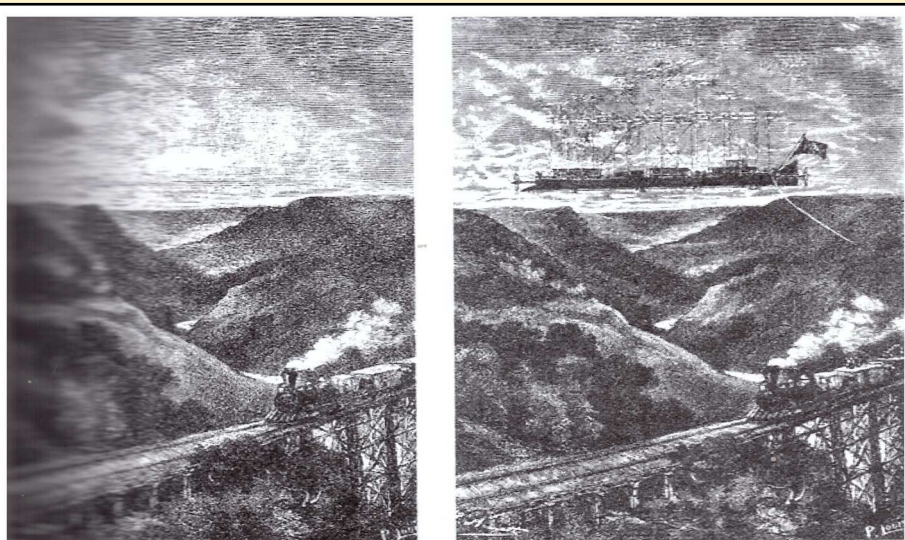
colorée et plus joyeuse. L'auteur a-t-il voulu de cette manière « accentuer » le sérieux de son travail ?... À première vue, on pourrait croire qu'il s'agit de deux ouvrages différents... Tout aussi sobre est la couverture du livre signé par Patrick Bélier² : *Jules Verne, Matériaux Cryptographiques* qui s'intéresse à la série des Voyages Extraordinaires en général.



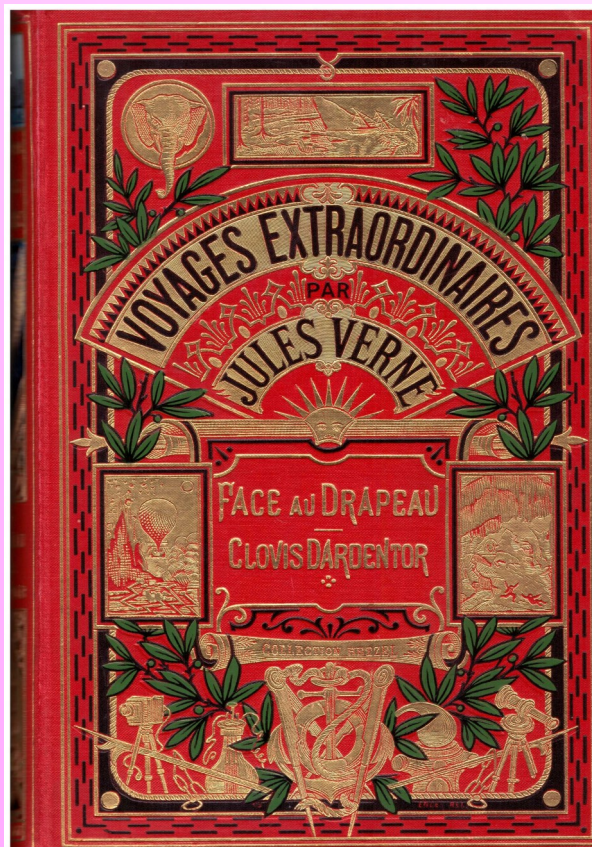
(1) : La première version date d'avril 1984, la seconde de septembre 1994... Soit dix ans d'écart entre les deux et 45 Francs d'augmentation ! Une sacrée inflation pour le même bouquin...

(2) : Ouvrage paru en juin 2015.

Curieusement, si cette même illustration représentant un train à vapeur paraît dans deux Voyages Extraordinaires différents, il n'existe aucune gravure représentant le chemin de fer dans *Clovis Dardentor* !

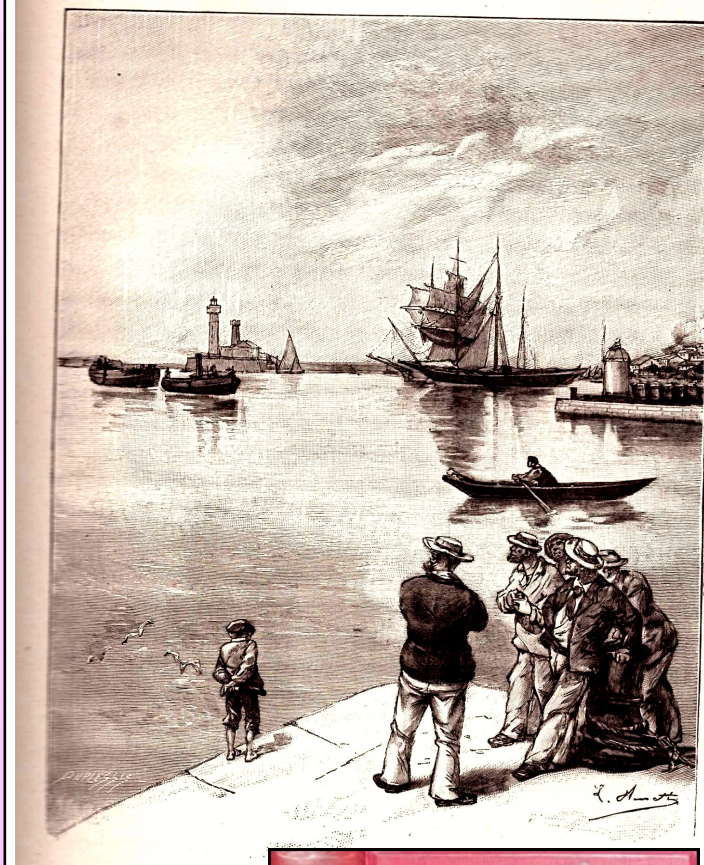


Fait unique dans l'œuvre de Jules Verne, une même gravure sert à la fois pour *Le tour du monde en quatre-vingts jours* (à gauche) et *Robur le Conquérant* (à droite).

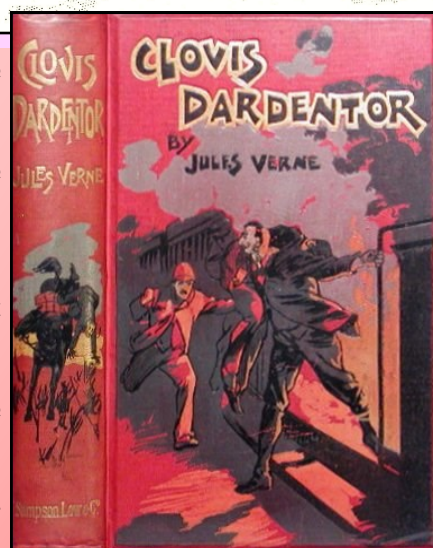


Si de nombreux éditeurs s'enorgueillissent de reproduire le texte intégral et les illustrations originales des *Voyages Extraordinaires* de Jules Verne, la plupart d'entre eux s'affranchissent de la mise en page telle qu'elle était en 1896... Sans parler de la typographie bien éloignée de celle qu'elle était chez Hetzel. Les gravures quant à elles sont disséminées au fil des pages ne respectant pas l'ordre original parfois, il est vrai, un peu fantaisiste (le rappel de la page auquel le dessin faisait référence était alors noté). Mais il faut noter l'absence de certains beaux hors texte couleur qui n'ont même pas été reproduits en noir et blanc... Seules les *Éditions Atlas* semblent avoir relevé le défi et rendu une copie complète : *Les 6 grandes gravures en chromotypographie* y sont bien présentes en couleur ! Davantage que dans la version originale qui n'en compte que 3 !... Pour conclure, *Clovis Dardentor* a toujours été considéré comme étant en marge de la production vernienne... Ce roman ne répondait pas en effet aux critères de l'auteur : l'aventure, maître mot des *Voyages Extraordinaires*, y était réduite à sa plus simple expression... Et, au passage, on apprenait qu'il poussait trop de fonctionnaires en Algérie... C'est pourquoi ce titre est longtemps resté méconnu et a souvent été écarté des rééditions. À commencer par *Le Livre de Poche Jules Verne*. Un sort malheureusement réservé à quelques romans de Jules Verne jugés peu vendeurs... Et pourtant !...

CLOVIS DARDENTOR



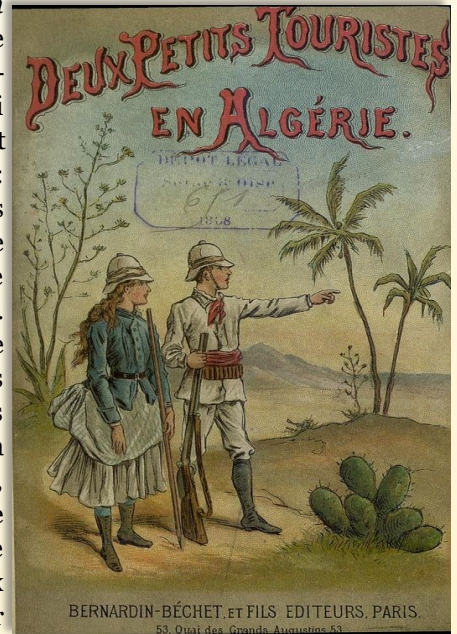
Le fait que Clovis Dardentor ait été dédié aux trois petits enfants de l'auteur, Michel, Georges et Jean est assez explicite ! *Unique dans son œuvre*, ce message d'un grand père âgé de soixante dix ans aurait du attirer davantage



l'attention des lecteurs sur ce titre... Un peu comme un signal adressé à la nouvelle génération, les enfants de son fils unique Michel. On peut s'intriguer qu'un tel roman ait justifié un tel traitement de la part de son auteur qui ne faisait pourtant semble t-il rien au hasard... Aussi, ne faut-il pas s'étonner que plusieurs chercheurs se soient immiscés dans la brèche ! Libre à chacun d'adhérer ou pas à leurs thèses... Curieusement, la version anglaise de *Clovis Dardentor* (2008) représente en couverture le dramatique épisode ferroviaire survenu à la suite d'un incendie... Le héros ressemble beaucoup à l'original dessiné par Léon Benett¹.

(1) : **Léon Benett illustrateur, Lettres et dessins inédits-Ouvrage collectif** © à la frontière, 2011.

En 1888, Gaston BONNEFONT¹ publie *Deux Petits Touristes en Algérie* illustré par 25 gravures de Kauffmann². L'histoire débute dans la demeure d'un certain César Badourot³, Rue Saint-Ferréol à Marseille. Ce rentier est un ancien négociant en cafés qui n'est pas sans rappeler le statut de Clovis Dardentor, lui aussi rentier et ancien tonnelier... Ce brave homme est veuf et père de deux enfants : Cornélie (11 ans, 3 mois et demi) et Numa (12 ans, 5 mois trois quart)... Ces précisions non indispensables peuvent nous interpeller... Il a aussi un frère cadet, Marius (Clovis ?) Badourot, célibataire quant à lui, ancien élève de l'École Centrale, qui se propose d'emmener avec lui son neveu et sa nièce... en Algérie. La traversée de la Méditerranée s'effectue à bord de l'*Antigone*⁴ qui relie Marseille à Alger. Le groupe se complète avec les domestiques de César Badourot : Jean et Léocardie, la cuisinière. Marius Badourot est un ingénieur au service de la Compagnie Marseillaise qui l'a envoyé en Algérie afin de prospecter une éventuelle mine de Cuivre. Mais, au lieu d'exploiter ce précieux minerai, la Compagnie va se rabattre sur une carrière de Marbre que son ingénieur a trouvée. Le récit est émaillé de nombreux incidents dont une chasse aux lions... Le guide s'appelle ici *Kaddour* (voir Derivas). Leur expédition les mènera jusqu'à Tunis en passant par Constantine. Charmant voyage... On remarquera aussi le parasol-parapluie rouge de Léocardie, objet auquel certaines personnes attachent une grande importance...



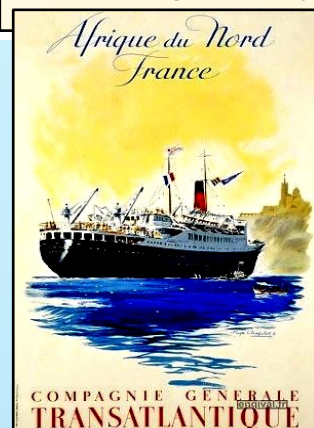
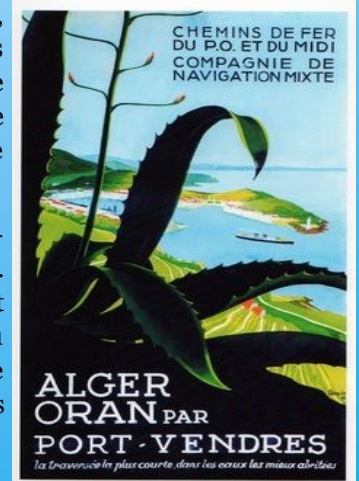
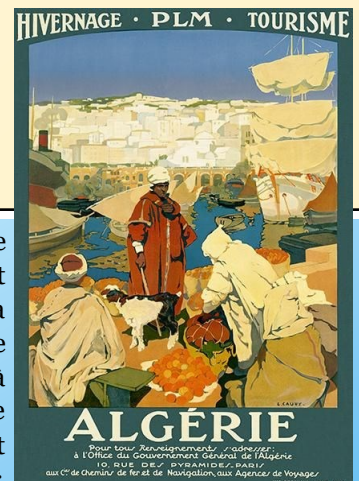
ingénieur français, ami et collaborateur de Jules Verne.

(4) : *L'Antigone* nous fait penser à l'Argèlès.

(1) : **Gaston BONNEFONT** : Journaliste. - Polygraphe. - Auteur d'ouvrages de vulgarisation. - Rédacteur en chef du "Calvados". - Pseudonyme de Pierre Bonnefont (1851-1914).

(2) : **Paul Adolphe KAUFFMANN** dit aussi Peka (1849-1940) est un illustrateur français. Il signait « P. Kauffmann » ou « P.K. ».

(3) : **Jean Paul Albert BADOUREAU**, né le 18 mai 1853 à Paris (Seine, France) et mort le 20 juillet 1923, est un mathématicien et



Au début du vingtième siècle, L'Algérie demeure une destination à la fois exotique et touristique ! Après une traversée de la Méditerranée d'une durée d'une trentaine d'heures environ, les passagers sont invités à emprunter les lignes de chemins de fer qui sillonnent le pays. Les paysages de ce département français sont sublimes et très variés... Le dépaysement y est total : les habitants musulmans, qu'on appelle alors indigènes, y sont beaucoup plus nombreux que les colons. Des colons issus de divers pays européens dont nombre d'entre eux proviennent d'Espagne... Mais ce type de voyage n'est pas à la portée de toutes les bourses. Il est en effet réservé à une certaine clientèle suffisamment aisée... Les congés payés ne sont pas encore nés !

Jules Verne semble occulter des événements récents qui se sont passés dans la province d'Oran : de graves troubles avaient mis en péril la vie de nombreux colons... Mais, pour l'auteur, L'Algérie semble un pays pacifié et pacifique... Un département qui ressemble furieusement à un de ses homologues de la métropole. On a connu l'auteur des *Voyages Extraordinaires* plus critique envers le plus grand empire colonial du monde que possède la Grande Bretagne... Mais, le sujet de Clovis Dardentor ne se prêtait pas, semble-t-il, à ce type de considérations !



Jules Verne, dont connaît le goût pour ce type de spectacle, n'aurait certes pas désavoué le superbe Théâtre d'Oran. Malheureusement, cet ancien opéra a été bâti en 1905 et a ouvert ses portes en 1907. Ceci grâce à Hippolyte Giraud (1881-1907) le maire d'Oran entre 1905 et 1907. Dans le style Napoléon III, il paraît que cet édifice ressemble à celui de Toulon construit en 1860. En façade, on peut y lire : *Comédie-Opéra-Tragédie*. Le résumé en quelque sorte des *Voyages Extraordinaires* de Jules Verne ! Il est amusant de constater que Clovis Dardentor, cette pièce de théâtre déguisée en roman, s'est en fait jouée en décors extérieurs, dans les beaux paysages de l'Oranie. Sans doute pour le plus grand soulagement des machinistes qui auraient dû simuler, non seulement un train à vapeur, mais aussi une attaque de lions ! Une pièce à grand spectacle qui aurait rappelé *Le Tour du Monde en 80 jours*...

UN FILS ADOPTIF (D'APRÈS WIKIPÉDIA ET LES TRAVAUX DE VOLKER DEHS)

Un fils adoptif est une pièce de théâtre en un acte de Jules Verne, écrite en 1853, avec la collaboration de Charles Wallut (1829-1899).

Isidore Barbillon vit chez son oncle Dumortier, qui reçoit la visite du baron d'Entremouillettes et de sa nièce Césarine, dont Isidore est amoureux. Mais le baron, imbu de sa personne, ne souhaite marier sa nièce qu'à un personnage de haut rang. Alors naît dans l'esprit d'Isidore une idée : se faire adopter par le baron en lui sauvant la vie. Il imagine toutes sortes de stratagèmes, mais, inmanquablement, c'est le baron qui sauve la vie à Isidore...

Jules Verne en reprend le thème quarante ans plus tard, dans son roman Clovis Dardentor. C'est pourquoi ce roman a un aspect théâtral si marqué bien que sa mise en scène ait lieu en Algérie... et non à Paris ! (Cette pièce, non jouée du vivant de l'auteur, avait été proposée à la Comédie-Française).

Pour terminer, une info de dernière minute ! La crise sanitaire sévit aussi en Algérie puisque Le Théâtre d'Oran n'a pas rouvert ses portes depuis le mois de mars dernier... Par hasard, je suis tombé sur cet article paru dans Le Quotidien d'Oran daté du 20 octobre 2020. Une information que Jules Verne aurait classifiée dans ses précieuses archives ! Une bonne nouvelle puisque ce très beau monument est entretenu suivi les règles de l'art... On lui souhaite longue vie !

Théâtre régional d'Oran

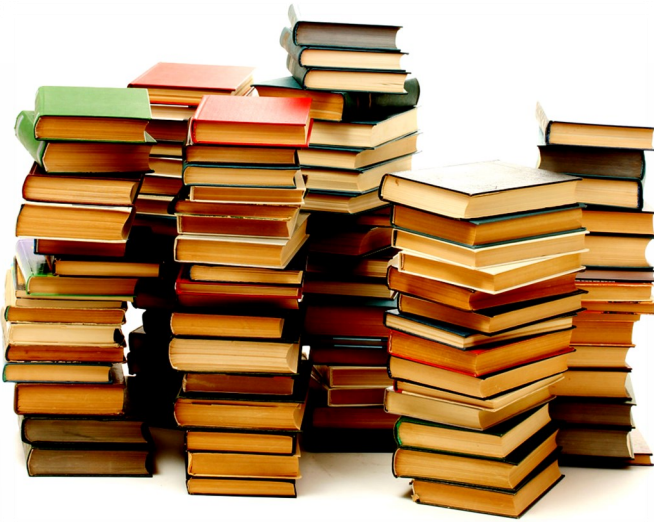
Des experts tchèques pour restaurer les statues

La restauration des statues du Théâtre régional d'Oran (TRO) «Abdelkader Alloula» sera confiée à des experts de restauration de pierre tchèques, a indiqué à l'APS le directeur de cet établissement culturel, Mourad Senouci. L'expert tchèque Karol Bayer, spécialisé dans la restauration de la pierre, a été désigné pour effectuer le diagnostic sur les cinq statues en pierre que compte le TRO, a fait savoir M. Senouci, ajoutant qu'il s'agit dans un premier temps de définir l'état des statues et trouver le processus adéquat pour les restaurer. L'expert tchèque a déjà commencé le travail de diagnostic qui va durer quelques jours au niveau du TRO, alors que la restauration sera programmée après l'ouverture des frontières aériennes, fermées à cause de la pandémie du Covid-19, a précisé le même responsable.

La direction du Théâtre Abdelkader Alloula a décidé de faire bénéficier de cette expérience de restauration des membres de deux associations, qui ont déjà développé des activités dans le domaine de la préservation du patrimoine, à savoir «Saha Sidi El Houari» et «Bel Horizon». «Il s'agit d'organiser une sorte de chantier d'apprentissage, lors de la restauration des statues, et de faire participer des jeunes des deux associations», a-t-il expliqué, ajoutant que ces jeunes formés dans la restauration de pierre peuvent s'occuper dans l'avenir de ce type de mission et former d'autres jeunes en la matière.



BIBLIOGRAPHIE :



- **Face au drapeau - Clovis Dardentor**, Collection Hetzel, Édition Originale 1896.
- **Les Œuvres de Jules Verne-Volume 40-** Éditions Rencontre Lausanne © Librairie Hachette 1970.
- **Clovis Dardentor, Série « Jules Verne Inattendu »** -© Union Générale d'éditions 1979.
- **Géographie de l'Algérie**, Paul Joanne, © Paris, Librairie Hachette 1908.
- **Clovis Dardentor, Jules Verne Illustré** © Éditions Atlas 2007.
- **Clovis Dardentor**, © 1991, Éditions Bellerive, Genève © 1981, Éditions de l'Agora, Genève.
- **Les Chemins de Fer de la France d'Outre-Mer, Volume 2, L'Afrique du Nord** - Pascal Bejui, Luc Raynaud, Jean-Pierre Vergez-Larrouy © 1992, La Régordane Éditions.
- **Géographie des Chemins de Fer Français, Tome 1, Troisième volume : Afrique du Nord** - Henry Lartilleux, © 1949, Librairie Chaix.
- **JULES VERNE Voyageur Extraordinaire à la découverte des mondes connus et inconnus** - Jean-Yves Paumier, © 2008, Éditions Glénat.
- **JULES VERNE initié et initiateur** - Michel Lamy, © 1984,1994, Payot.
- **LA FRANCE ILLUSTRÉE** - V.-A. Malte-Brun, © Jules Rouff et C^{ie}, Éditeurs.
- <http://www.verniana.org/volumes/09/HTML/Oran.html>
- **JULES VERNE, Sa VIE et son ŒUVRE**, Charles-Noël Martin © Éditions Rencontre Lausanne 1971.
- **JULES VERNE MATÉRIAUX CRYPTOGRAPHIQUES**, Patrick Berlier © Arqa éditions juin 2015.
- **Léon Benett illustrateur, Lettres et dessins inédits** - Ouvrage collectif © 2011, À la frontière.
- **Revue JULES VERNE - N°5 : Dossier : L'OR** © Engrage Édition, juin 1998.
- **NADAR, Quand j'étais photographe** - Texte intégral commenté par Caroline Larroche © Éditions A Propos 2017.
- **LES NOUVELLES CONQUÊTES DE LA SCIENCE - Les Voies Ferrées dans les Deux mondes**, Louis Figuier © Librairie Illustrée, 1883-1885.