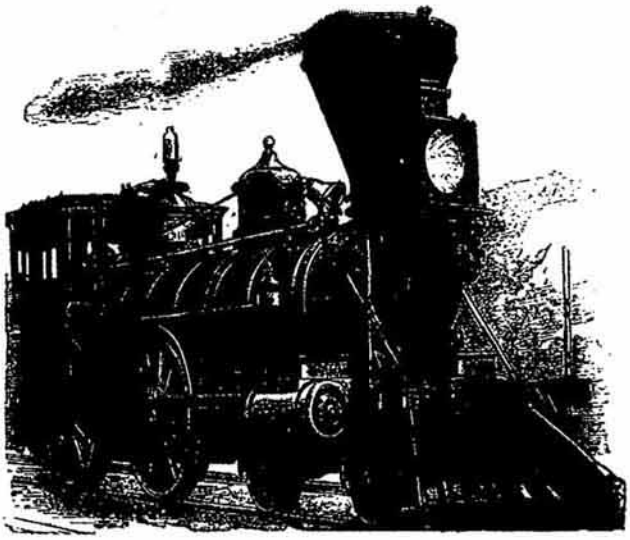


LES VOIES FERRÉES

LES CHEMINS DE FER EN AFRIQUE

En traitant, dans les deux premières parties de ce volume, des chemins de fer en Europe et en Amérique, nous avons à peu près épuisé notre sujet, c'est-à-dire l'exposé des progrès faits dans ces dernières années, par l'art et l'industrie des chemins de fer. Il est évident, en effet, que c'est exclusivement en Europe et dans le nouveau monde que la construction des voies ferrées et du matériel roulant ont reçu tous leurs perfectionnements. Ni l'Afrique, ni l'Asie, ne peuvent prétendre encore à apporter leur pierre à l'édifice du progrès industriel et technique. En nous proposant de traiter, dans ces dernières pages, des chemins de fer en Afrique, en Asie et en Australie, nous ne pouvons avoir d'autre but que de signaler les régions particulières de ces trois grandes parties du monde dans lesquelles les voies ferrées ont pénétré, et les circonstances qui ont pu accompagner leur établissement.

Les lignes de chemins de fer de l'Afrique et de l'Asie ne forment aujourd'hui que quelques tronçons isolés, perdus dans l'immensité de l'étendue géographique; mais un jour viendra certainement où ces tronçons épars se rejoindront, pour former, comme en Europe et en Amérique, un réseau multiple et serré, reliant l'une à l'autre les villes et les centres de populations. Ce jour est encore éloigné : nos arrière-neveux le verront à peine luire. Pour nous qui vivons aux temps primitifs de la civilisation universelle, à l'aurore de la fraternité des peuples, qui se prépare pour un lointain avenir, nous ne pouvons que noter les débuts de cet heureux mouvement. La locomotive est l'ardent pionnier qui apporte aux divers peuples du monde la civilisation, l'aisance, le bien-être et la moralité : nous avons à enregistrer ses premiers pas dans les trois parties du monde énumérées ci-dessus.

Extrait de : Les nouvelles conquêtes de la science.
Les voies ferrées dans les deux mondes /
par Louis Figuier -Librairie illustrée (Paris)-1884

Les voies ferrées en Algérie

Les chemins de fer sont concomitants, pour ainsi dire, de la civilisation et de l'industrie dans toutes les parties du monde. Nous devons donc nous attendre à ne les rencontrer que dans les régions de l'Afrique où se sont établis les Européens, apportant avec eux les avantages de la culture agricole et les profits d'un travail industriel bien ordonné. C'est dire que l'Algérie, la Tunisie et le Sénégal, pour commencer par nos possessions nationales, ainsi que l'Égypte et l'extrême Sud de l'Afrique, possèdent seules aujourd'hui des voies ferrées. Nous allons rapidement les passer en revue, en commençant par l'Algérie et la Tunisie.

Un réseau complet de voies ferrées fut arrêté par le gouvernement français, dès 1857, par un décret en date du 18 avril de cette année. Ce réseau général se composait d'abord d'une ligne parallèle à la mer et suivant toute l'étendue du littoral de nos possessions du nord de l'Afrique, ensuite d'un certain nombre de lignes rattachant les villes de l'intérieur aux principaux ports du littoral algérien de la Méditerranée. Le réseau, ainsi défini en pricipe, comprenait environ 1,700 kilomètres, à savoir :

1°	D'Alger à Constantine par Aumale et Sétif, environ	450 kilom.
2°	D'Alger à Oran par Blidah, Orléansville, Saint-Benoît et Sainte-Barbe, environ..	420 —
3°	De Philippeville à Constantine.	90 —
4°	De Bone à Sétif.	100 —
5°	De Bone à Constantine, par Guelma.	220 —
6°	De Tenès à Orléansville.	60 —
7°	D'Arzew et Mostaganem à Relizane.	150 —
8°	D'Oran à Tlemçen, par Sainte-Barbe et Sidi-Bel-Abbès .	200 —
	Total, environ,	1,690 kilom.

Ce projet avait reçu son exécution partielle, lorsque le gouvernement,

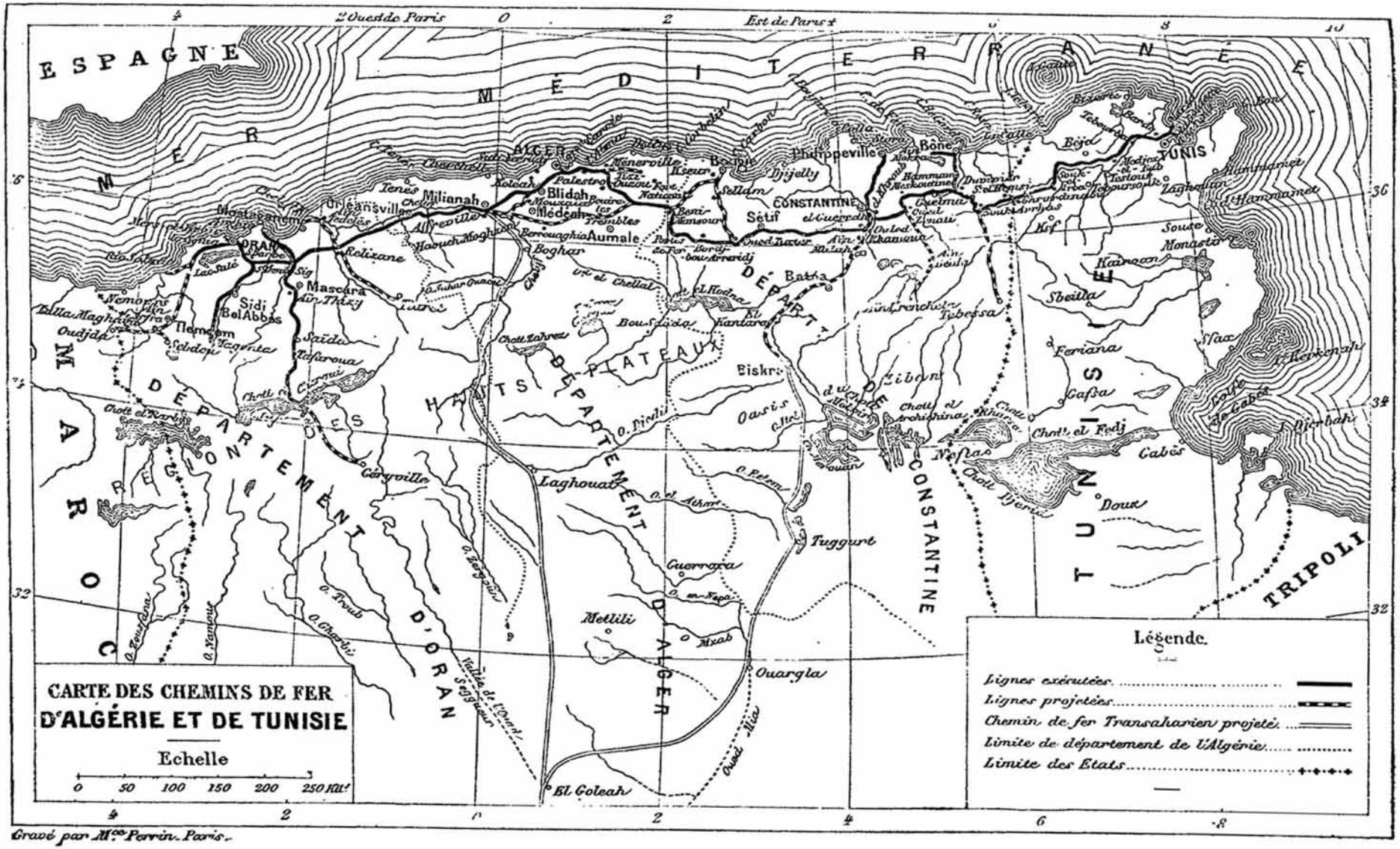

CARTE DES CHEMINS DE FER
D'ALGÉRIE ET DE TUNISIE
Echelle
0 50 100 150 200 250 Kil.
Légende.
Lignes exécutées
Lignes projetées
Chemin de fer Transsaharien projeté
Limite de département de l'Algérie
Limite des Etats
ESPAGNE
MER MÉDITERRANÉE
MAROC
ALGER
ORAN
CONSTANTINE
TUNIS
TRIPOLI
DÉPARTEMENT D'ALGER
DÉPARTEMENT D'ORAN
DÉPARTEMENT DE CONSTANTINE
HAUTS PLATEAUX
Gravé par Mme Perrin Paris.

FIG. 231.

pour répondre à des besoins nouveaux, résultant du développement de la colonisation, présenta, le 4 novembre 1878, un projet de loi présentant comme lignes d'intérêt général, 1,700 kilomètres de chemins de fer algériens, dont une grande partie n'était pas comprise dans le réseau du décret du 8 avril 1857.

Ce projet de loi, adopté par la Chambre des députés, dans la séance du 3 avril 1879, et par le Sénat, dans celle du 15 juillet suivant, portait à 3,041 le nombre de kilomètres de chemins de fer devant constituer le réseau algérien.

Ce chiffre donne environ 1 kilomètre de chemin de fer par habitant (l'Algérie comptant trois millions d'habitants). Ce rapport est peu différent de celui des lignes ferrées françaises avec la population desservie, mais il est bien faible si on le compare à la superficie du territoire traversé par les chemins de fer, puisqu'il ne correspond qu'à 2 centimètres de voie ferrée par kilomètre carré de pays, tandis qu'en France, on trouve 8 centimètres de voie ferrée par kilomètre carré de pays, c'est-à-dire 4 fois plus. Encore ce chiffre ne se rapportait qu'à la superficie du *tell*, c'est-à-dire la partie la plus habitée, et celle où la colonisation est le plus avancée, en négligeant le Sahara algérien ou *Petit Sahara*, qui représente pourtant plus des deux tiers de l'étendue totale de notre territoire en Afrique.

Pour comprendre ces rapports entre l'importance du réseau des chemins de fer algériens et la superficie du pays, et, en même temps, pour se rendre compte des conditions générales dans lesquelles il a fallu établir ces voies ferrées sur le sol de notre colonie d'Afrique, il faut avoir présentes à l'esprit les divisions de l'Agérie au point de vue politique et administratif.

L'Algérie est aujourd'hui divisée en trois *départements :*

1° Au centre, le *département d'Alger*, où se trouve le siège du gouvernement civil et militaire, et dont l'action directrice doit rayonner dans tous les sens ;

2° A l'ouest, le *département d'Oran*, qui confine au Maroc ;

3° A l'est, le *département de Constantine*, qui touche à la Tunisie.

On se ferait une idée très inexacte, sous le rapport de l'étendue et du chiffre de la population des trois départements algériens, si on les comparait aux départements de la France. La superficie d'un département algérien équivaut, en effet, à celle de cinquante départements français réunis, et, d'autre part, le chiffre de la population de chacun ne dépasse pas celui de la population du département de la Seine.

Ajoutons que les limites des trois départements africains ne sont pas très nettement déterminées. Ils descendent, tous les trois, plus ou moins,

et sans bornes très appréciables, dans le désert du centre de l'Afrique.

Au point de vue topographique, l'Algérie, dont la superficie est à peu près égale à celle de la France, est partagée, pour ainsi dire, en deux régions distinctes, par une succession de chaînes de montagnes, qui s'étendent de l'est à l'ouest, presque parallèlement à la mer, et qui laissent entre elles et le rivage de la Méditerranée la région qui porte le nom de *tell* (de *tellus*, terre), région agricole et forestière, et au sud le *Petit Sahara* ou *région des oasis*, partie moins peuplée que le *tell*, et moins propre à certaines cultures, mais qui, grâce à ses oasis et aux innombrables troupeaux qui trouvent dans ses immenses pâturages une nourriture abondante, renferment d'importantes richesses agricoles, et donnent lieu à un commerce considérable avec les pays environnants. Dans le *tell* sont des forêts, des paccages, des terres cultivées en blé, orge et céréales diverses, des lacs et des marais, le tout relié par d'assez bonnes routes. Dans le *Petit Sahara* ou *Sahara algérien*, les oasis contiennent des terres arrosables, et par conséquent de l'herbe et des prairies. On y trouve, outre de vastes paccages, des rivières et des lacs. La superficie du *tell* est d'environ 13,000,000 d'hectares, celle du *Sahara algérien* de 45,000,000 hectares.

La zone montagneuse qui sépare ces deux portions du territoire, porte le nom de *région des Hauts Plateaux*.

L'interposition d'une suite de montagnes entre le *tell* et les *Hauts Plateaux* fait qu'une partie des cours d'eau qui y prennent naissance, par l'effet des pluies, se dirige vers la Méditerranée, par des vallées successives, et que l'autre partie des eaux qui descend des versants méridionaux, va se perdre dans les lacs et les sables du Grand Sahara, et y former, sous le sol, des nappes d'eau, plus ou moins profondes, lesquelles, reparaissant au jour, par intervalles, forment les sources qui donnent la fraîcheur et la vie aux oasis qui parsèment le désert.

D'une part, la configuration particulière du sol, ainsi divisé en deux régions d'une richesse agricole égale, mais séparées par une suite de montagnes, et, d'autre part, la division administrative du pays, devaient servir de base à l'établissement des voies ferrées pour les transports rapides dans notre colonie d'Afrique. Pour se plier à ces conditions, il fallait :

1° Que le tracé des voies ferrées établît une communication non interrompue entre les trois départements d'Alger, de Constantine et d'Oran ;

2° Que les ports du littoral fussent rattachés au réseau général des voies ferrées ;

3° Que le sud de l'Afrique, le Maroc et la Tunisie, fussent mis en communication avec le même réseau.

Le réseau général décrété par les votes des chambres de 1857 et de 1878 répond à ces diverses conditions. Nous avons fait connaître le premier réseau, composé de 8 lignes secondaires, et nous avons ajouté que le second projet, voté par la Chambre des députés en 1878, avait porté à plus de 3,000 kilomètres l'étendue du réseau total. Il nous reste à faire connaître les particularités des diverses lignes aujourd'hui existantes.

La carte qui accompagne ce chapitre (page 533) permettra de suivre les détails de cette rapide énumération.

Aux chemins de fer algériens, nous ajouterons les chemins de fer tunisiens, parceque nous croyons pouvoir considérer la Tunisie comme une possession française, à peu près au même titre que l'Algérie.

En attendant que l'Algérie possède une ligne ferrée reliant sans interruption le Maroc avec le golfe de Tunis, et sur laquelle viendront s'embrancher les nombreuses lignes allant du sud des trois départements au littoral méditerranéen, les lignes existantes sont les suivantes :

1° *D'Alger à Oran.* — Cette ligne, longue de 426 kilomètres, et qui a été construite par la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, est une des plus anciennes. Considérée comme devant être très productive, elle avait été concédée, dès l'année 1857, à une Compagnie, qui ne put achever qu'une section de 50 kilomètres (d'Alger à Blidah), et qui se trouva dans l'impossibilité de remplir, pour les autres sections, les conditions de délai qui lui étaient imposées par son cahier des charges. Par suite d'une convention passée par l'État, la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée entra en possession de cette ligne, ainsi que de celle de Constantine à Philippeville, et acheva les travaux. Cette même Compagnie construisit la gare d'Alger, avec l'embranchement de 1500 mètres qui la relie au faubourg de l'Agha. La gare fut ouverte le 1er juillet 1867. Les autres sections de la ligne furent livrées à l'exploitation au fur et à mesure de leur achèvement, et la ligne entière fut inaugurée le 1er mai 1871.

Bien qu'elle relie les deux principaux centres de population de l'Algérie, cette ligne est d'un revenu assez faible, puisqu'elle ne produit en moyenne, annuellement, qu'une recette de 10,000 francs par kilomètre. Elle ne transporte guère que 7,000 voyageurs par an.

2° De la *Maison carrée* (Alger) et *Menerville* à l'*Alma*. Longue seulement de 29 kilomètres, cette ligne fut concédée à la Compagnie de l'*Est-Algérien*, par une convention en date du 31 août 1877. Elle a été ouverte le 3 août 1879. Elle aboutit au col des Beni-Aïcha.

3° *De Sidi-Bel-Abbès à Sainte-Barbe du Tlélat.* — Longue de 52 kilo-

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 commencèrent 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.

5° *De Constantine à Philippeville.* — Nous avons dit que cette ligne suivit les péripéties de celle d'Oran à Alger. Abandonnée par une première Compagnie et reprise par la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, elle fut ouverte toute entière le 23 août 1870. Mais, comme sa congénère d'Alger-Oran, elle rapporta peu. Jusqu'à l'année 1870, le gouvernement et le département algérien n'avaient pas encouragé les Compagnies des chemin de fer. Ce ne fut qu'à partir de 1876 que l'État et les départements algériens exécutèrent et mirent en exploitation, en trois ans, près de 1000 kilomètres de voies ferrées.

6° *De Bone à Aïn-Mokra.* — Cette petite ligne est la plus ancienne de l'Algérie, car elle a été établie en 1865. Elle est, d'ailleurs, purement industrielle. Destinée à transporter, de Bone, les minerais de fer d'Aïn-Mokra, elle amène annuellement à ce port 400,000 tonnes de minerai.

7° De *Constantine à Sétif.* — Premier grand tronçon du chemin de fer de Constantine à Alger, cette ligne, qui appartient à la Compagnie de l'Est-Algérien, a été ouverte le 21 mai 1879.

8° De *Bone à Guelma et au Khroub.* — La ville de Bone, peuplée de 30,000 habitants, possède l'un des meilleurs ports du littoral de l'Algérie. Ce port ne reçoit pas moins de 500,000 tonnes de marchandises par an (entrées et sorties). Une voie spéciale, partant de la gare aux marchandises de Bone, amène les wagons au bord du quai, à la portée des navires, où une grue roulante à vapeur opère les embarquements et débarquements. Khroub, l'autre extrémité de la ligne, est un petit village où se tient l'un des

marchés à bestiaux les plus importants de l'Algérie. Cette ligne a été exécutée par la *Société des constructions des Batignolles*. La première section (de Bone à Duvivier) fut ouverte le 1er octobre 1876 ; la deuxième (de Duvivier à Guelma) le 23 avril 1877.

Cette première section de Bone à Guelma, qui avait été concédée par le département de Constantine, comme ligne d'intérêt local, et déclarée d'utilité publique, par un décret du 7 mai 1874, fut classée, le 26 mars 1877, comme d'intérêt général, par une loi, qui accordait à la Compagnie le prolongement de la ligne jusqu'à Khroub. Cette dernière section fut ouverte en 1879. La longueur totale de la ligne est, en définitive, de 20 à 30 kilomètres.

9° De *Bone à Souk-Arrhas*. — C'est une partie de la concession faite à la *Compagnie de Bone à Guelma et prolongements*. Elle emprumte la ligne de Bone à Duvivier, faisant partie de celle de Bone à Guelma, et se prolonge de Duvivier a Souk-Arrhas, par un embranchement de 55 kilomètres. Terminée en 1881, c'est la première section de la grande ligne qui atteint le réseau tunisien, de sorte qu'aujourd'hui Tunis est en communication directe, sans aucune interruption, par voies ferrée, avec Bone, Constantine, Sétif et Philippeville.