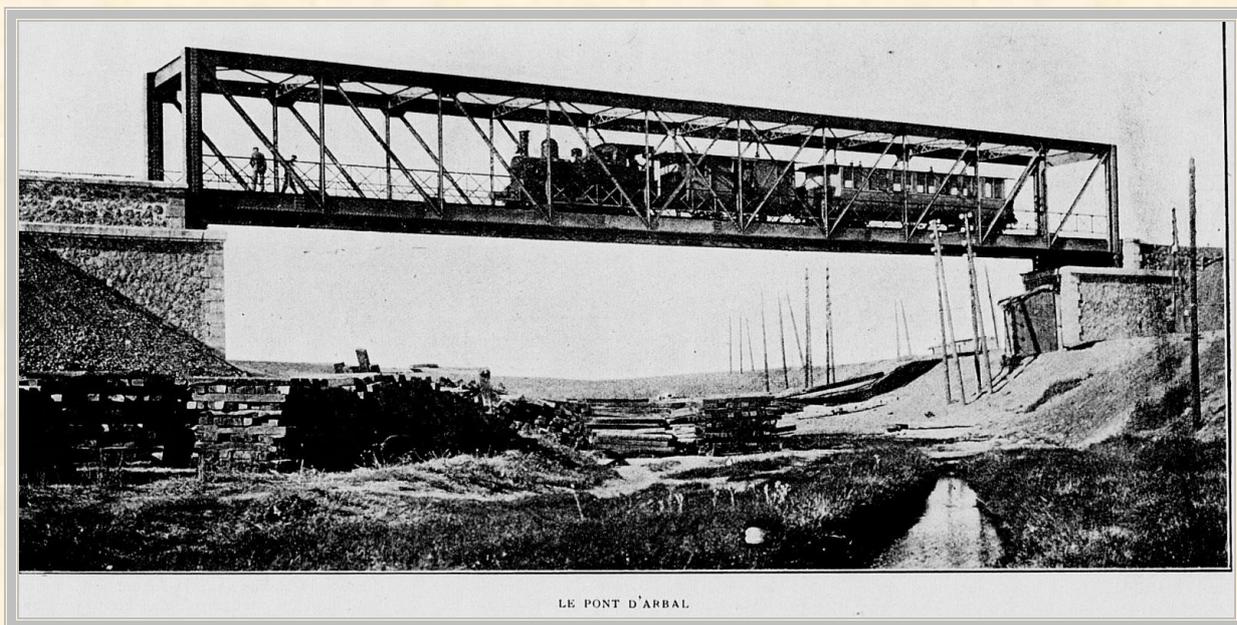


# Les Voies ferrées algériennes

## Le Tramway à vapeur d'Oran à Hammam-bou-Hadjar



**S**ous la domination romaine, les voies de communication, dans le Nord de l'Afrique. Formaient un vaste réseau dont le développement était d'environ 7,900 kilomètres. Parallèle au littoral, une grande voie reliait Carthage à Tanger, et, dans l'intérieur des terres, diverses routes se dirigeant de l'Est à l'Ouest aboutissaient à la voie côtière par des voies transversales et reliaient entre elles les villes qu'elles rattachaient aux postes militaires.

Le temps n'a pas encore effacé entièrement les traces de ces routes, dont les solides dallages se retrouvent sur bon nombre de points. Précieux auxiliaire pour les Romains, en temps de guerre, le réseau de ces voies multiples contribua à donner, en temps de paix, un merveilleux essor aux travaux de l'agriculture dont les produits étaient facilement dirigés vers le littoral d'où on les expédiait en Italie.

Lorsque les Français occupèrent l'Algérie, en 1830, on n'y rencontrait plus que des sentiers très étroits, pour les cavaliers, les piétons et les bêtes de somme, qui suffisaient alors aux besoins des indigènes. Les cours d'eau étaient tous traversés à gué.

Dès la conquête de la nouvelle Colonie assurée par les armes, l'une des premières préoccupations de l'autorité militaire fut de sillonner le pays de nombreuses voies de

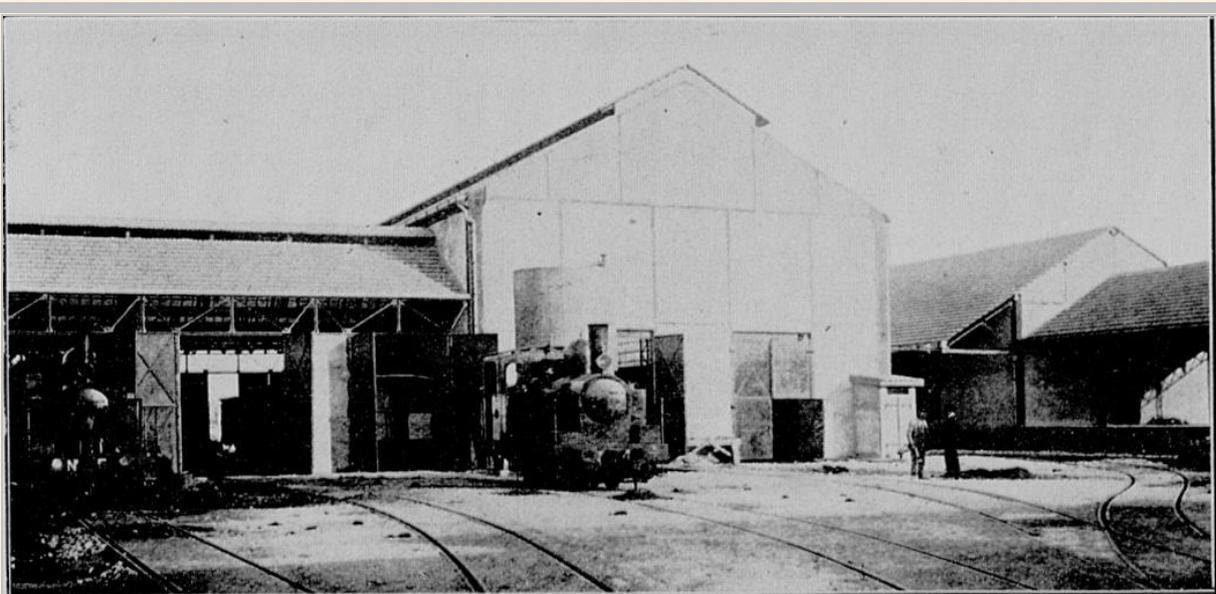
communication, dans le but de ravitailler promptement les premiers colons et de permettre à nos troupes de se porter rapidement partout où se manifestait le moindre indice de révolte. D'autre part, l'exécution des grands travaux devait laisser une impression profonde et utile dans l'esprit des populations indigènes, en leur prouvant la ferme volonté d'assurer notre domination d'une manière durable. Enfin, l'établissement des voies de l'Algérie était le moyen le plus assuré et le plus puissant pour dominer, civiliser et coloniser le pays.

En 1906, le réseau des voies de communication de l'Algérie comprenait : 2,944 kilomètres de routes nationales et de rues de grande voirie ; 526 kilomètres de routes départementales ; 145 kilomètres

De chemins non classés : 9,184 kilomètres de chemins de grande communication ; 2,789 kilomètres de chemins d'intérêt commun ; 14,349 kilomètres de chemins vicinaux ordinaires.

La fréquentation des routes nationales représentait le transport, à un kilomètre de distance, de 258 millions de tonnes, y compris les véhicules, ou de 172 millions de tonnes utiles.

En France, le tonnage kilométrique total des routes nationales, en 1894, n'a été que de 1,705 millions de tonnes utiles, moins de dix fois celui de l'Algérie, alors que la longueur totale du réseau, 38,000 kilomètres, dépasse quinze fois celle du réseau algérien. Aussi, en rapportant le tonnage à la distance entière, on trouve que le trafic moyen des routes en Algérie dépasse 63,000 tonnes, tandis qu'il n'atteint pas 45,000 tonnes sur l'ensemble des routes de la Métropole.



GARE AUX MARCHANDISES D'ORAN. — REMISE DE LOCOMOTIVES ET VOITURES. — ATELIERS  
DE RÉPARATIONS. — LES HALLES AUX MARCHÉS

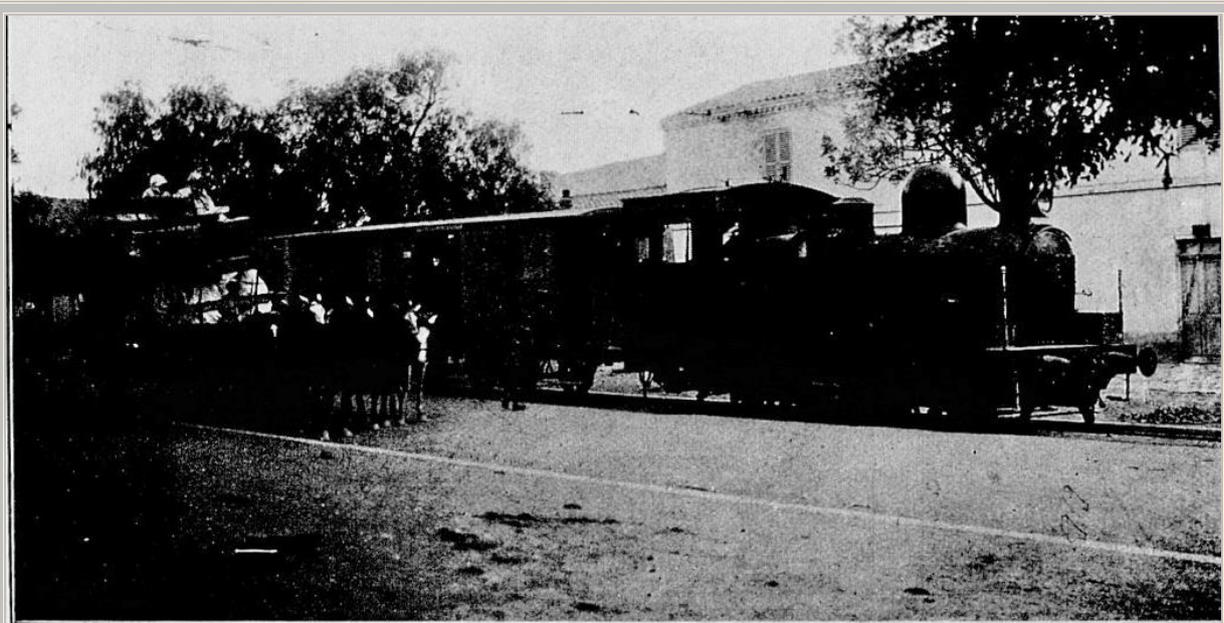
Photos Luck

L'affectation de la totalité de l'emprunt de 175 millions, autorisé au profit de l'Algérie, va permettre

l'achèvement du réseau déjà très important des routes et chemins, ainsi que la construction des voies terrées, le renforcement et la transformation de certaines lignes, l'augmentation du matériel roulant, l'exécution de travaux maritimes, hydrauliques, de colonisation et des forêts.

Une somme de 13,363,860 francs, prélevée sur le premier emprunt de 50 millions, sera employée à l'achèvement du programme primitif et répartie: pour 3,909,000 francs dans le département d'Alger ; 6,091,000 francs dans le département d'Oran ; 3,363,860 francs dans le département de Constantine. De plus, une somme de 19,906,000 francs, prélevée sur le nouvel emprunt, sera consacrée à la construction, à l'amélioration, au pavage des routes et chemins et à l'exécution du programme complémentaire très important intéressant les trois départements.

La répartition du nouvel emprunt prévoit, en vue de la Construction des voies ferrées : 24,384,200 francs pour le département d'Alger ; 23,374,000 francs pour le département d'Oran ; 24,800,000 pour le département de Constantine. Les travaux complémentaires : augmentation du matériel roulant, renforcement de voies ferrées, transformation de lignes, etc., nécessiteront une dépense de 37,990,000 francs.



ANCIEN ET NOUVEAU MODE DE LOCOMOTION

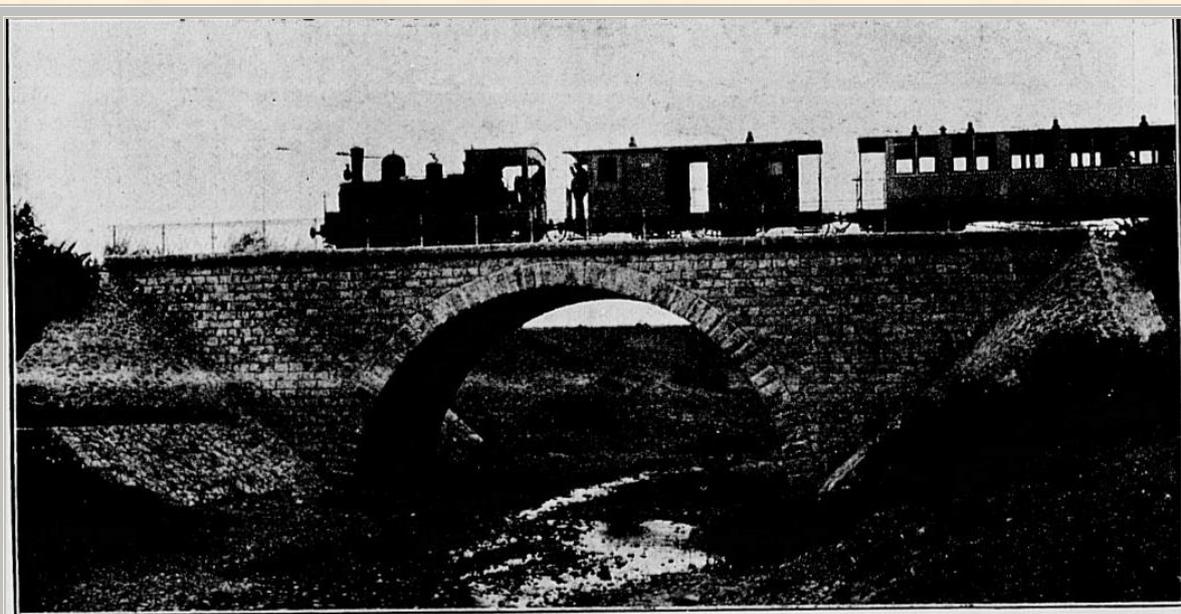
Le total de la somme prévue pour les chemins de fer s'élève ainsi à 115,548,200 francs.

Ces importants travaux d'utilité publique faciliteront désormais la pénétration rapide dans le Sud en même temps qu'ils donneront un essor considérable aux transactions entre les oasis sahariennes et le littoral. C'est ainsi que la construction de la ligne de Berrouaghia à Boghari, avec prolongement sur Guelt-es-Stel et Djelfa, permettra d'amener au port d'Alger les fruits, les légumes, les céréales, les moutons, les bœufs et les chevaux de Djelfa, en un délai très restreint et par grandes quantités, alors que les caravanes, aux chargements forcément limités, mettaient quatre ou cinq jours entre ce point et Berrouaghia, station terminus.

Ceux qui n'ont pas effectué, au moins une fois dans la vie, un voyage dans un de ces carrosses préhistoriques dénommés «diligences», sans doute par antiphrase, ne peuvent imaginer avec quelle joie a été accueilli l'établissement de la nouvelle voie ferrée qui va d'Oran à Hammam-bou-Hadjar.

Il y a quelques jours encore, pour se rendre à Saint-Maur, à El-Kemis, à Aïn-el-Arba, force était d'emprunter l'antique patache. On partait d'Oran le matin, vers six heures, et, ce n'est qu'à cinq heures du soir qu'on entrait dans la coquette bourgade d'Hammam-bou-Hadjar... non sans une bonne ankylose gagnée à demeurer immobile onze heures durant, submergé à demi sous les flots

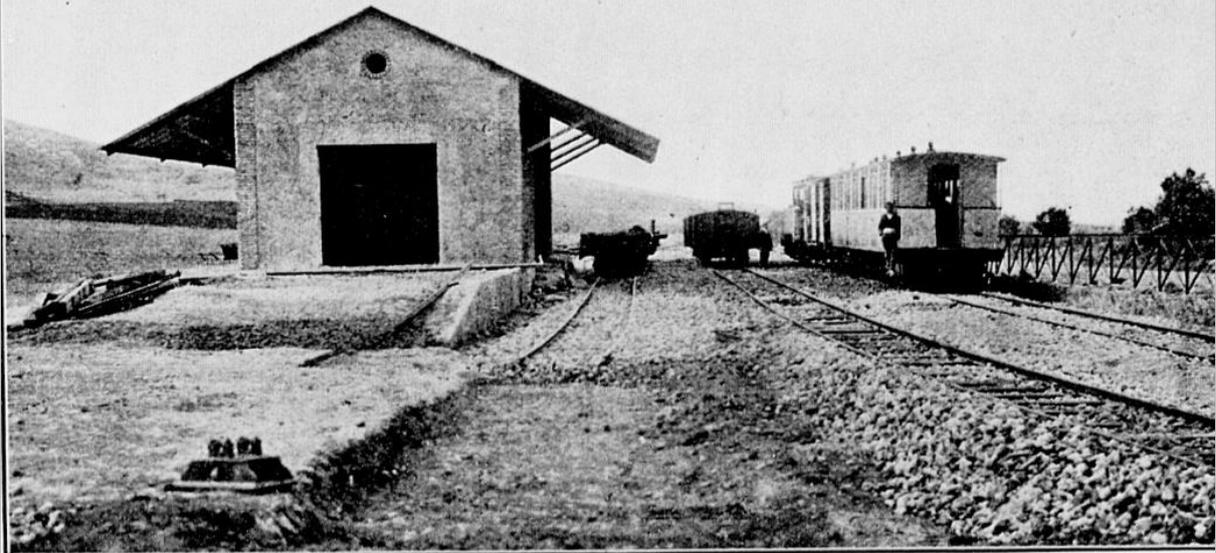
De burnous plus ou moins majestueux, mais poussiéreux et encombrants. Comme bien on pense, on hésitait à accomplir ce voyage au long cours qu'affrontaient seuls ceux qui se trouvaient dans l'absolue nécessité de le faire, et de charmantes localités qu'on eût volontiers visitées à loisir se trouvaient par là même rayées de l'itinéraire des flâneurs oranais dont le nombre a — comme l'on sait — sensiblement augmenté depuis la loi sur le repos hebdomadaire. Quant aux produits agricoles de la fertile région qui s'étend au sud de la sebkha d'Oran, leur transport était des plus malaisés et s'effectuait avec une désespérante lenteur.



LE PONT SUR L'OUED BESBÈS

Que les temps sont changés ! Aujourd'hui les élégantes et spacieuses voitures du tramway à vapeur effectuent le trajet total en trois heures. Heureuses, les jeunes générations — dont nous ne sommes plus depuis longtemps, hélas ! — qui n'auront pas connu le supplice de la diligence ! Ah ! La belle école de patience et de résignation que nous avons eue là, nous, les doyens.

Nous n'en apprécions que mieux le remarquable effort que représente la ligne nouvelle dont le profil a été compliqué par le fait du voisinage des voies du P.-L.-M. et de l'Ouest-Algérien. Pour éviter les gênes et les retards qu'ils n'eussent pas manqué de provoquer dans le service, la Compagnie de l'O.-H. a évité les passages à niveau. Cette sage décision n'a pas été sans entraîner — bien entendu — un grand mouvement de terres, de remblais de parfois six mètres de hauteur et des rampes d'accès de deux centimètres par mètre. Une de nos photographies représente précisément un remblai qui fait passer l'O.-H. au-dessus de l'O.-A. En outre, des travaux d'art ont dû être réalisés ; à cet égard, on remarquera notamment le pont de pierre sur l'oued Besbès et surtout le pont en treillis qui franchit à la fois un oued et la voie du P.-L.-M. , non loin d'Arbal. D'une portée de 45m30 en dix travées de 4m53, il repose sur deux culées en maçonnerie dont l'une a dû être établie en terrain humide sur cinquante pieux de douze mètres de longueur : c'est là un ouvrage remarquable qui fait honneur à la direction et aux ingénieurs de la Compagnie. Bien qu'en exploitation depuis quelques jours, la ligne présente déjà une belle activité sur toute son étendue. Les quais et les terre-pleins de la gare des marchandises à Oran sont à peine suffisants pour recevoir les produits de la dernière campagne agricole ; que sera-ce donc l'année prochaine ? L'avenir économique de la voie ferrée d'Oran à Hammam-bou-Hadjjar se présente sous les meilleurs auspices et il ne saurait en être autrement à raison des richesses agricoles d'Hammam-bou-Hadjjar. Aïn-el-Arba et Saint-Maur qui comptent par ailleurs d'importantes fabriques de crin végétal. Le transport des voyageurs ne peut également qu'être très actif tant sur les stations intermédiaires que sur le point terminus où, comme on sait, existe un établissement thermal très fréquenté. Ces résultats ne peuvent que réjouir les bons esprits qui suivent avec intérêt le développement de l'Oranie et qui sauront gré à M. Van Goethem, directeur général, et à M. Henri Bons, ingénieur directeur, d'avoir su mener à bien une entreprise aussi méritoire.



UN SPÉCIMEN DE GARE DE « SAINT-MAUR »

L. T.

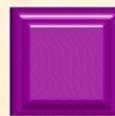
*Source :*

*15 novembre 1910.*

*Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France*



*Accueil*



*Afrique du Nord Illustrée*