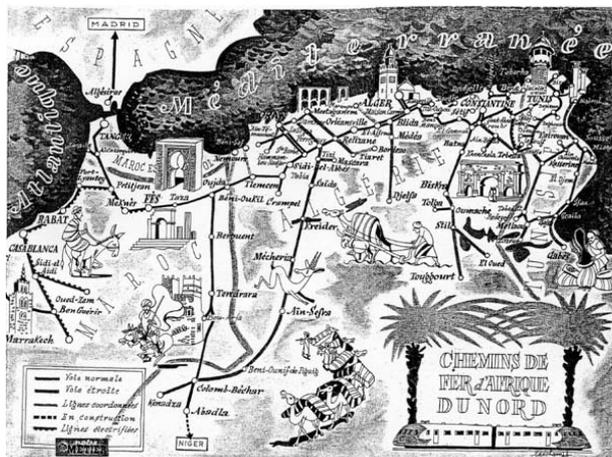


Le développement des chemins de fer en Algérie



Carte en meilleure définition dans le même dossier

Le développement des chemins de fer en Algérie fut l'œuvre de Napoléon III vivement encouragé par son demi-frère le duc de MORNY. Celui-ci fort intéressé, à tous les sens du terme, par ce nouveau mode de transport fut entre autres postes, Président de l'éphémère Compagnie du Grand-Central et Vice-président de la Compagnie du chemin de fer d'Orléans (Le Paris-Orléans).

Le décret impérial du 8 avril 1857 prévoyait la construction :

--d'une ligne principale parallèle à la côte de Constantine à Alger et Oran par ou près Aumale, Sétif, Blidah, Orléansville et Sainte-Barbe-du-Tlélat, soit 881 kilomètres.

--de lignes partant de la ligne principale et aboutissant aux principaux ports :

Philippeville à Constantine, 87 kilomètres

Bougie à Sétif, 110 kilomètres

Bône à Constantine, 202 kilomètres

Ténès à Orléansville, 58 kilomètres

Oran à Tlemcen par Sainte-Barbe-du-Tlélat et Sidi-Bel-Abbés, 120 kilomètres

Arzew et Mostaganem à Relizane. 68 kilomètres

Ce plan de développement, le premier des trois qui se succéderont, correspondait sensiblement au projet présenté dès 1833 par Emile PEREIRE soutenu par ses amis saint-simoniens, et financièrement par la famille ROTSCHELD. Pour des raisons économiques et politiques ce projet était alors resté sans suite.

Emile PEREIRE et son frère Isaac jouèrent directement et indirectement un rôle important dans le développement des chemins de fer tant en métropole qu'en Algérie.

Revenons au plan de Napoléon III.

Trois tronçons de ligne devaient être construits en priorité d'une part, pour permettre l'exploitation des ressources naturelles des régions concernées et d'autre part, pour consolider la présence française en Algérie, il s'agissait des tronçons :

Alger-Blida,
Philippeville-Constantine,
Oran - Saint-Denis-du-Sig.

La construction et l'exploitation de ces trois tronçons furent concédées à une société anonyme créée pour la circonstance : la Compagnie des chemins de fer algériens dont le siège était à Paris, 66, rue de la Chaussée d'Antin. Une partie des actions de cette société était acquise par des sociétés, banques et particuliers fortunés ; une autre partie était mise en vente publique. Cette concession avait été accordée par des lois du 20 juin et du 11 juillet 1860. Notons que pour répondre à l'impatience de l'opinion publique algérienne, NAPOLEON III avait fait entreprendre, par l'armée et dès 1858, la construction de l'infrastructure et des ouvrages d'art entre Alger et Boufarik.

La première séance du conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer algériens se tint le 23 août 1860. On y procède à la nomination de son président (M Ferdinand BARROT) et la première décision opérationnelle fut prise : l'envoi à Alger d'une locomotive à vapeur qui devait figurer dans les cérémonies données à l'occasion du voyage projeté en Algérie par Napoléon III.

A titre anecdotique, cette locomotive fournie par la Compagnie du PLM, arrivera à Alger en septembre 1860. Endommagée, elle ne pourra pas être mise en service.

L'Entrepreneur Général des travaux de la Compagnie des chemins de fer algériens fut Sir MORTON-PERO, Baronnet, membre du parlement britannique, et par ailleurs gros actionnaire de la Compagnie car par contrat, il s'engageait à acquérir les actions qui mises en vente dans le public n'auraient pas trouvé d'acquéreurs. Or, il n'y eut pas beaucoup d'acheteurs puisque sur les 110 000 actions mises en vente, seulement 33 000 furent acquises.

Hélas, très rapidement, la Compagnie des CFA connut des gros problèmes financiers, à cause notamment d'une conjoncture économique difficile dans toute l'Europe. Dès octobre 1860, l'Ingénieur en chef de la Compagnie, Hippolyte MANTION, transfuge de la Compagnie du Nord dirigée alors par James de ROTSCHILD, proposait de réduire à 300 voire à 250 mètres les rayons des courbes alors que le cahier des charges imposait des rayons de 500 mètres au moins. Cette mesure en permettant à la voie de mieux épouser les reliefs du terrain, et notamment le tracé sinueux des vallées, supprimait ipso facto la construction de nombreux ouvrages d'art et permettait ainsi des économies substantielles, malgré l'allongement du kilométrage des lignes.

On peut dire, en résumant à peine, que ce principe sera retenu pour l'ensemble des voies ferrées d'Algérie ce qui donnera au réseau son relief tourmenté et nuira à la vitesse des circulations en raison notamment, sur certaines portions, des fortes déclivités imposées par le manque de tunnels.

Difficilement, entrant même en conflit avec l'Empereur, les administrateurs parvinrent au bout de la construction du tronçon d'Alger à Blida qui fut inauguré le 15 août 1862, en présence du Maréchal PELISSIER, duc de Malakoff, Gouverneur Général de l'Algérie, des généraux YSUF et LASERRE, du maire de Blida, Raoul de MONTAGNY et du journaliste parisien Théophile GAUTIER, décidément spécialiste de ce genre de manifestation car il avait déjà couvert l'inauguration de la ligne de Paris à Lille. Le banquet officiel se tint sous les oliviers du «Bois Sacré », jardin bien connu des blidéens.

La ligne fut réellement mise en service le 8 septembre 1862 pour les marchandises et 25 octobre 1862 pour les voyageurs.

Les huit locomotives à vapeur affectées à cette liaison devaient assurer des vitesses commerciales de 20 à 45 kilomètres par heure. Elles reçurent évidemment chacune un nom de baptême : Sidi-Ferruch, L'Atlas, Le Sahel, La Mitidja, L'Harrach, La Chiffa, Le Bou-Roumi, Le Mazafran.

La Compagnie des chemins de fer Algériens ne survécut pas longtemps à cette mise en service. Une loi du 11 juin 1863 transférait à la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée les tronçons des lignes précédemment concédées à la Compagnie des chemins de fer Algériens. Ce transfert avait été évoqué dès août 1861 par les ministères de la Guerre et des Travaux Publics, mais, l'un des directeurs de la Compagnie PLM, Paulin TALABOT, n'avait pas reçu favorablement cette proposition. La même loi accordait à la Compagnie PLM la concession du tronçon de Blida à Saint-Denis-du-Sig, donc finalement la totalité de la ligne Alger-Oran qui fut ouverte aux circulations par tronçons les 1er novembre 1868 (Relizane-Oran), 8 juillet 1869 (Blida-Bou-Medfa), 15 juin 1870 (Affreville-Relizane) et le 1er mai 1871 (Bou-Medfa-Affreville). Le tronçon Alger-Blida était déjà opérationnel

La construction et l'exploitation de la ligne d'Alger à Constantine furent concédées à la Compagnie de L'Est Algérien par des lois et des décrets successifs des 15 décembre 1875 (Constantine à Sétif), 20 décembre 1877 (La Maison-Carrée à l'Alma), 3 décembre 1878 (l'Alma à Ménerville).

Ces tronçons furent livrés aux circulations respectivement les 10 mai et 5 août 1879 et le 25 septembre 1881.

Le chaînon manquant de Ménerville à Sétif ne sera concédé que plus tard.

La ligne de Philippeville à Constantine sera ouverte le 1er septembre 1870.

La ligne de Bougie à Sétif ne sera pas construite dans le cadre de ce premier plan.

La liaison Bône-Constantine, retardée par la guerre de 1870, connut une réalisation particulière.

Dans un premier temps, la concession du tronçon de Bône à Guelma fut accordée, par un décret du 7 mai 1874, à la Société de Construction des Batignolles, société créée par Félix GOUÏN, parent par alliance des frères PEREIRE et ami en affaires

des frères ROTSCHILD. Félix GOUÏN participa tant en France que dans plusieurs pays étrangers - Espagne et Roumanie notamment - à la construction de nombreuses lignes de chemins de fer. Sa principale activité fut toutefois dans le domaine ferroviaire, la construction de locomotives à vapeur dont il équipa la plupart des pays européens. Félix GOUÏN créa pour la circonstance la Compagnie de Bône à Guelma qui devint donc concessionnaire officiel et qui, en toute logique, fit appel pour la réalisation des travaux à ... la Société de Construction des Batignolles.

La ligne Bône-Guelma (88 kilomètres) fut ouverte aux circulations le 1er septembre 1876 pour la partie de Bône à Duvivier (55 kilomètres) et le 23 avril 1877 pour la partie de Duvivier à Guelma (33 kilomètres).

Par une loi du 26 mars 1877, la Compagnie de Bône à Guelma obtiendra également la concession de Guelma au Kroubs (115 kilomètres). Ce tronçon sera mis en service entre le 19 décembre 1878 et le 30 mars 1879. La liaison terminale Le Kroubs - Constantine sera réalisée lors de la construction du tronçon Sétif - Constantine.

Par cette même loi du 26 mars 1877, la Compagnie de Bône à Guelma obtenait la concession de la portion de ligne de Duvivier à Souk-Ahras (52 kilomètres), puis par une loi du 20 avril 1882, la concession de la portion de ligne de Souk-Ahras à Sidi-El-Hémessi - frontière tunisienne (53 kilomètres).

Ces tronçons furent mis en service respectivement les 30 juin 1881 et 29 septembre 1884 permettant ainsi la connexion des réseaux algérien et tunisien.

Notons que la Société de Construction des Batignolles fut également concessionnaire de la ligne de Tunis à la frontière algérienne en 1876 et 1878.

La ligne de Ténès à Orléansville ne sera pas construite dans le cadre de ce premier plan.

Pour ce qui est de la ligne d'Oran à Tlemcen, la liaison entre Oran et Sainte-Barbe-du-Tlélat avait été réalisée lors de la construction de la ligne d'Alger à Oran (tronçon de Relizane à Oran mis en service le 1er novembre 1868). La jonction entre Sainte-Barbe-du-Tlélat et Sidi-bel-Abbès (52 kilomètres) fut concédée à la Compagnie de l'Ouest Algérien, par une loi du 30 novembre 1874, et fut mise en service le 3 mai 1877. Le reste de la ligne jusqu'à Tlemcen sera réalisé dans le cadre d'un deuxième plan de développement.

Enfin, pour en terminer avec ce premier plan, signalons que la ligne d'Arzew et Mostaganem à Relizane ne sera réalisée que lors du deuxième plan de développement évoqué ci-dessus.

Deux réalisations complétèrent le plan impérial : la ligne d'Arzew à Saïda et la ligne de Bône à Aïn-Mokra.

La construction de la ligne, à voie étroite, d'Arzew à Saïda (171 kilomètres) fut confiée à la Compagnie Franco-Algérienne par décret du 29 avril 1874. Elle fut mise en service le 28 septembre 1879. En contrepartie de ses investissements, la Compagnie Franco-Algérienne reçut le monopole de l'exploitation de 300 000 hectares d'alfa. A des fins stratégiques (surveillance de la frontière marocaine et à la suite de mouvements insurrectionnels dans le sud-oranais), cette ligne sera

prolongée jusqu'à Aïn-Séfra (283 kilomètres), section dont la mise en service aura lieu entre le 1er juin 1881 et le 28 août 1887.

La liaison, à voie étroite, de Bône à Aïn-Mokra (33 kilomètres) fut concédée, à titre de ligne industrielle, à la Compagnie des Mines de Mokta-El-Hadid par arrêté impérial du 12 juin 1863. Cette liaison sera mise en service en 1864.

En 1879, sous la troisième République et la présidence de Jules GREVY, un deuxième plan de développement des chemins de fer en Algérie fut adopté.

La loi du 18 juillet 1879 prévoyait notamment les liaisons :

Sainte-Barbe-du-Tlélat à Tlemcen 139 kilomètres,
Tlemcen à la frontière marocaine 59 kilomètres,
Mostaganem à Tiaret par Aïn-Tédelès et Relizane 200 kilomètres,
Ténès à Orléansville 58 kilomètres,
Mouzaïville à Berrouaghia 96 kilomètres,
Ménerville à Sétif 254 kilomètres,
Ménerville à Tizi-Ouzou 51 kilomètres,
Bougie à Beni-Mançour 87 kilomètres,
El-Guerrah à Batna et Biskra 201 kilomètres,
Aïn-Béïda à Ouled-Rahmoun (embranchement sur la ligne d'Alger à Constantine)
89 kilomètres,
Tébessa à Souk-Ahras (avec embranchements ultérieurs vers l'Ouenza et le Kouif)
130 kilomètres,
Oran (La Sénia) à Aïn-Témouchent 70 kilomètres.

La ligne de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Tlemcen fut ouverte au trafic dans les conditions suivantes : de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Sidi-bel-Abbès (52 kilomètres) lors de la réalisation du premier plan, le tronçon de Sidi-bel-Abbès à Tabia (23 kilomètres) sera réalisé, par la Compagnie de l'Ouest Algérien, dans le cadre de la ligne de Sidi-bel-Abbès à Ras-El-Mâ-Crampel et mis en service le 8 juin 1883, le tronçon terminal de Tabia à Tlemcen (64 kilomètres), concédé par une loi du 16 juillet 1885, sera terminé entre 1887 et 1890.

Pour ce qui est de la liaison de Tlemcen à la frontière marocaine, il faudra attendre 1907 pour que la section de Tlemcen à Turenne (30 kilomètres) soit mise en circulation par la Compagnie de l'Ouest Algérien et 1916 pour que les derniers quarante kilomètres entre Turenne et Zoudj-El-Béghal (frontière du côté algérien) soient livrés aux circulations. La connexion civile des réseaux algérien et marocain était enfin réalisée. Une connexion à usage militaire existait depuis 1910.

La concession de la ligne de Mostaganem à Tiaret fut accordée, par une loi du 15 avril 1885, à la Compagnie Franco-Algérienne. Cette ligne, à voie étroite, sera mise en exploitation le 15 mai 1888 (de Mostaganem à Relizane - 76 kilomètres) et le 20 février 1889 (de Relizane à Tiaret - 126 kilomètres). Notons dès maintenant que

cette ligne sera prolongée jusqu'à Trumelet le 15 mars 1921 à l'initiative du département d'Oran et jusqu'à Burdeau en 1942 par les Chemins de fer Algériens. La ligne de Ténès à Orléansville, déjà envisagée lors du premier plan, ne sera encore pas construite dans le cadre du deuxième plan.

La ligne prévue de Mouzaïaville à Berrouaghia fut remplacée par une ligne, à voie étroite, de Blida à Berrouaghia (84 kilomètres). La mise en service, confiée à la Compagnie de l'Ouest Algérien, sera effectuée par tronçons entre 1891 et 1892

La liaison de Ménerville à Sétif qui permettait enfin de relier Alger à Constantine fut, par décret du 2 août 1880, concédée à la Compagnie de l'Est Algérien. Sa mise en service eut lieu par tronçons entre le 1er novembre 1882 et le 3 novembre 1886.

La ligne Ménerville - Tizi-Ouzou confiée à la Compagnie de l'Est Algérien, par une loi du 23 août 1883, nécessitera trois mises en service successives :

de Ménerville à Bordj-Ménaïel le 20 août 1886 (15 kilomètres),

de Bordj-Ménaïel à Haussonvillers le 25 janvier 1887 (12 kilomètres),

de Haussonvillers à Tizi-Ouzou le 27 mai 1888 (26 kilomètres).

La ligne directe de Bougie à Sétif prévue dans le premier plan sera remplacée par une liaison Bougie-Beni-Mançour qui, concédée à la Compagnie de l'Est Algérien par une loi du 21 mai 1884, sera ouverte au trafic le 10 décembre 1888 (Bougie à Tazmalt - 81 kilomètres) et le 24 mars 1889 (Tazmalt à Beni-Mançour - 7 kilomètres).

La ligne, à voie étroite, El-Guerrah - Biskra, également concédée à la Compagnie de l'Est Algérien par des lois du 2 août 1880 et 21 juillet 1884, fut exploitée à partir du 1er novembre 1882 (El-Guerrah à Batna - 80 kilomètres), du 26 juillet 1886 (Batna à Aïn-Touta - 33 kilomètres), du 9 février 1887 (Aïn-Touta à El-Kantara - 32 kilomètres) et du 1er juillet 1888 (El-Kantara à Biskra - 56 kilomètres).

La concession de la ligne d'Aïn-Béïda à Ouled-Rahmoun fut accordée à la Compagnie de l'Est Algérien par une loi du 7 août 1885. Construite à voie étroite, la ligne sera ouverte le 11 juillet 1889. Elle sera prolongée d'Aïn-Béïda à Kenchela en application d'une loi du 30 juillet 1900 et ce tronçon sera mis en service le 10 juin 1905.

Une loi du 28 juillet 1885 déclara d'utilité publique la construction d'une ligne, à voie étroite, entre Souk-Arrhas et Tébessa. La réalisation en fut confiée à la Compagnie Bône-Guelma et sa mise en exploitation eut lieu le 27 mai 1888. Plus tard, le développement de l'exploitation minière de l'Ouenza exigera la mise à écartement normal de la section de ligne de Souk-Ahras à Oued-Kébérit et ses prolongements vers les mines de l'Ouenza. Ces travaux seront terminés le 10 février 1922. A noter que la liaison de Bône à Oued-Kébérit sera électrifiée en 1932 et les embranchements vers l'Ouenza entre 1938 et 1939.

Enfin, en 1942, la section de ligne entre Oued-Kébérit et Tébessa et son prolongement vers Le Kouif (25 kilomètres) seront portés à écartement normal et électrifiés.

La construction de la ligne d'Oran (La Sénia) à Aïn-Témouchent (70 kilomètres) sera confiée, par une loi du 5 août 1882, à la Compagnie de l'Ouest Algérien. Cette ligne sera mise en service par tronçons entre 1884 et 1885.

Un ajout au plan 1879 confiera, par une loi du 22 août 1881, à la Compagnie de l'Ouest Algérien, la construction d'une ligne de Sidi-bel-Abbès à Ras-El-Mâ-Crampel (100 kilomètres). La ligne fut mise en service par tronçons entre le 8 juin 1883 (Sidi-bel-Abbès-Chanzy - 31 kilomètres), et le 1er juillet 1885.(Chanzy-Ras-El-Mâ-Crampel - 69 kilomètres).

Enfin, une loi du 3 juillet 1884 permettra la construction de la ligne de Tizi à Mascara (12km) qui sera mise en service le 20 novembre 1886.

A la fin de ce deuxième plan, pour répondre aux besoins de plus en plus affirmés des populations, certains ajustements se produisirent sur l'initiative des autorités des 3 départements. C'est ainsi que furent construits :

dans le département d'Alger :

--en application d'un décret du 16 janvier 1892, les lignes, à voie étroite, d'El-Affroun à Marengo (20 kilomètres), d'Alger à Rovigo (36 kilomètres), d'Alger à Koléa (48 kilomètres) avec un embranchement sur Castiglione à partir de Mazafran., de Dellys à Boghni (67 kilomètres). Ces quatre lignes furent concédées à la Société des Chemins de fer sur routes d'Algérie et réalisées dans des conditions particulièrement économiques. Elles furent ouvertes aux circulations entre 1894 et 1900.

--en application d'un décret du 19 septembre 1905, la ligne, à voie étroite, Ténès-Orléansville (58 kilomètres) ; le prolongement jusqu'à Cherchell (29 kilomètres) de la ligne d'El-Affroun à Marengo ; l'embranchement Maison-Carrée à Aïn-Taya (20 kilomètres) sur la ligne d'Alger à Rovigo ; la ligne, à voie étroite, de Bouïra à Aumale (43 kilomètres). Toutes ces liaisons, confiées également à la Société des Chemins de fer sur routes d'Algérie, seront mises en service entre 1907 et 1910.

dans le département de Constantine :

--en application d'une loi du 25 avril 1900, le prolongement jusqu'à Saint-Charles (68 kilomètres) de la ligne de Bône à Aïn-Mokra. Confiée à la Société des Mines de Mokta-El-Hadid, cette portion de ligne sera mise en service en 1904.

--en application d'un décret du 18 août 1900, la ligne de tramway, à voie étroite, entre Bône et La Calle (88 kilomètres). La mise en service interviendra le 1er juin 1904.

dans le département d'Oran :

--en application d'une loi du 25 janvier 1892, le prolongement jusqu'à Colomb-Béchar de la ligne d'Arzew à Aïn-Séfra. Les travaux, conduits par les Ponts et Chaussées, seront retardés à plusieurs reprises ; de ce fait la mise en service interviendra seulement le 31 août 1901 pour la portion d'Aïn-Séfra à Duveyrier (118 kilomètres) et entre le 3 août 1903 et le 21 avril 1906 pour la portion de Duveyrier à Colomb-Béchar (139 kilomètres). Un tronçon complémentaire (22 kilomètres)

conduira jusqu'à Kénadza et permettra l'exploitation des mines de charbon de ce gisement.

--en application d'une loi du 9 avril 1898, la ligne à voie étroite d'Oran à Arzew (43 kilomètres) qui sera mise en service en 1900 par la Compagnie des Chemins de fer Algériens de l'Etat.

Certes, ces dernières réalisations correspondaient, pour l'économie de l'Algérie, à des besoins réels, mais accentuaient le caractère hétérogène du réseau constitué de voies à écartements différents (1m45, 1m05, 1m00, voire Om60), dont les infrastructures étaient de qualité très variable et concédées à de trop nombreuses compagnies ce qui en alourdissait l'exploitation.

Le Gouvernement Général de l'Algérie jugea alors le moment venu de remettre de l'ordre.

Les mesures prises conduiront à un troisième plan de développement qui sera mis en œuvre à partir des années 1907 -1909.

Un premier volet de ce plan prévoyait la mise à niveau du réseau : consolidation d'ouvrages d'art existants, mise à écartement normal de certaines voies étroites, travaux de réfection de voies pour permettre la circulation de convois de plus en plus lourds.

Un deuxième volet du plan permit la construction de lignes nouvelles ou le prolongement de lignes existantes. C'est ainsi que furent construits :

- par une loi du 16 juillet 1908, la liaison, à voie étroite, de Béni-Saf à Tlemcen (67 kilomètres),

- la liaison, à voie étroite, de La Macta à Mostaganem (30 kilomètres) mise en service le 20 septembre 1908,

- par une loi du 26 février 1910, le prolongement de la ligne de Blida à Berrouaghia jusqu'à Boghari puis Djelfa (195 kilomètres). La mise en service se fera dans les conditions suivantes :

de Berrouaghia à Boghari (40 kilomètres) le 15 juillet 1912,

de Boghari à Aïn-Ousséra (57 kilomètres) en 1916,

d'Aïn-Ousséra à Hassi-Bahbah (46 kilomètres) en 1918,

d'Hassi-Bahbah à Djelfa (52 kilomètres) en 1921.

Cette ligne, construite par l'Etat, sera exploitée dans les premiers temps par la Compagnie de l'Ouest Algérien.

- par une loi du 6 mars 1910, la ligne, à voie étroite, de Sidi-bel-Abbès à Uzès-le-Duc par Tizi et Mascara (157 kilomètres). La mise en service interviendra entre le 3 août 1919 et le 15 mai 1927, sauf pour le tronçon de Tizi à Mascara déjà ouvert en 1886,

-par une loi du 22 mars 1910, la ligne, à voie étroite, de Relizane à Prévost-Paradol par Zémmorah et Montgolfier (82 kilomètres) pour doubler le tronçon de Relizane à Prévost-Paradol par Uzès-le-Duc de la ligne de Mostaganem à Tiaret.

La mise en service aura lieu le 30 juillet 1916 de Relizane à Zémmorah et le 15 juillet 1925 de Zémmorah à Prévost-Paradol,

- par une loi du 1er avril 1910, le prolongement jusqu'à Tébessa de la ligne d'Ouled-Rahmoun à Aïn-Béïda. Cette section sera exploitée à partir du 15 juillet 1926 d'Oulmène à La Meskiana et du 15 octobre 1926 de La Meskiana à Tébessa,

- par une loi du 4 avril 1910, le prolongement jusqu'à Touggourt (217 kilomètres) de la ligne de El -Guerrah à Biskra. La réalisation de cette ligne sera confiée à l'Administration des Territoires du Sud. La mise en service aura lieu le 1er juin 1914. Cette ligne revint aux Chemins de fer Algériens de l'Etat, en 1922, ainsi que l'embranchement d'Oumache à Tolga (35 kilomètres) mis en service le 1er octobre 1916,

- par une loi du 18 mars 1912, la ligne, à voie étroite, de Djidielli à Sidi-Marouf.

Ainsi, à la fin de ce troisième plan de développement, le réseau ferré de l'Algérie était quasiment constitué. Bien entendu, il connaîtra au fil des années les évolutions normales de tout réseau : suppression de lignes, travaux importants notamment de remplacement de voies étroites par des lignes à écartement normal et de doublement de quelques tronçons de lignes, construction de voies nouvelles.

C'est ainsi que sera construite la ligne de Zoudj-El-Béghal à Nemours (55 kilomètres) qui, en prolongeant la ligne marocaine Colomb-Béchar-Oujda permettait d'évacuer le charbon de Kénadza, le manganèse de Bouârfa, le plomb et le zinc de Bou-Béker et l'anhracite de Jérada. Cette ligne sera mise en service le 9 mars 1936.

Le troisième volet de ce plan consistait à réorganiser la gestion du réseau.

En effet, au fil des concessions et malgré la création des Chemins de fer algériens de l'Etat qui avaient suppléé, par une loi du 12 décembre 1900, la Compagnie Franco-Algérienne défailante, cinq compagnies se partageaient l'exploitation du réseau ferré algérien.

Devant les disparités des règles d'exploitation de ces différentes compagnies, une loi du 23 juillet 1904 autorisa le Gouvernement Général de l'Algérie à unifier les tarifs en prenant pour base la tarification de la ligne d'Alger à Oran qui était alors la moins élevée.

La Compagnie de l'Est Algérien n'ayant pas accepté ces nouvelles règles fut rachetée et incorporée aux Chemins de fer algériens de l'Etat par un décret du 25 août 1907. Il en fut de même pour la Compagnie Bône-Guelma en 1914 (décret du 9 juin 1914) et pour la Compagnie de l'Ouest Algérien en 1920 (décret du 31 décembre 1920).

Ainsi, au début de 1921, deux Compagnies subsistaient : La Compagnie P.L.M. et la Compagnie des Chemins de fer algériens de l'Etat

Une convention qui sera entérinée par une loi du 11 décembre 1922 coordonnera la gestion des deux compagnies. Cette convention fixera notamment les conditions de

rachat de la compagnie P.L.M. par le Gouvernement de l'Algérie. Aux termes de cette convention :

celui ci fait remise à la compagnie P.L.M. de la totalité de sa dette, en contrepartie, la compagnie P.L.M. remet en toute propriété à l'Algérie, le matériel roulant, le mobilier et l'outillage des lignes dont elle est concessionnaire, soit Alger-Oran et Philippeville-Constantine.

Ce rachat effectué, la Compagnie P.L.M. recevra en affermage l'exploitation des lignes situées à l'ouest d'Alger et la Compagnie des Chemins de fer algériens de l'Etat exploitera les lignes situées à l'est d'Alger.

Par ailleurs, la coordination des deux exploitations était placée sous l'autorité du Gouverneur Général de l'Algérie secondé par un Conseil Supérieur et un Comité de Direction.

A quelques ajustements près, ce régime sera appliqué jusqu'en 1938.

A cette date, la création de la S.N.C.F. supprimait de facto les anciennes compagnies métropolitaines, dont la Compagnie P.L.M ; ce qui devait entraîner une modification du régime du réseau algérien.

Après avoir été étudié, le rattachement pur et simple de ce réseau à la S.N.C.F. fut abandonné au profit de la création des Chemins de Fer Algériens (C.F.A.), désormais seule Administration à exploiter le réseau ferré d'Algérie. Le décret de création des C.F.A. date du 31 décembre 1938.

Enfin, une ordonnance du 4 février 1959 instituera la Société Nationale des Chemins de Fer Français en Algérie (S.N.C.F.A.) en lieu et place des C.F.A.

Pierre MORTON

Février 2000

Sources et bibliographie :

Centre d'archives historiques de la S.N.C.F, 2, avenue de Bretagne, 72100 LE MANS
-les chemins de fer de l'Algérie - Tunisie par J. COUREAU, éditions J. MICHELET, 1891,

-les chemins de fer algériens par Maurice Antoine BERNARD, éditions A. JOURDAN, 1913,

-les chemins de fer algériens par René THERY, éditions Economistes européens, 1922

-rapport présenté à M. le Délégué général du Gouvernement en Algérie par M. Paul JUSSEAU, Directeur général des Chemins de fer Algériens, avril 1959.

Centre des archives du monde du travail, 78, boulevard du Général LECLERC, BP 405, 59057 ROUBAIX :

les voies ferrées de la France (France, Algérie, Tunisie et colonies françaises) par MARLIO, MAZERAT, VERGNIAUD, GODFERNAUX - 1912,

Compagnie des Chemins de fer Algériens - Procès verbaux des délibérations du conseil d'administration, 1860 à 1863.

Documentation personnelle :

-Les cahiers du centenaire de l'Algérie - tome VIII - les liaisons maritimes, aériennes et terrestres de l'Algérie, par le Colonel DHE et Jean DENIZET, publications du comité national métropolitain du centenaire de l'Algérie,

- L'épopée des chemins de fer français par Arthur CONTE, librairie PLON, 1996.

LE DEVELOPPEMENT DES CHEMINS DE FER EN ALGERIE

Par Pierre MORTON - Février 2000

Paru dans la revue du Cercle Généalogique « Algérie-Maroc-Tunisie » en octobre 2000