

**ALGÉRIE.**

---

LA

**QUESTION FINANCIÈRE**

SUR

**LES CHEMINS DE FER**

**ALGÉRIENS,**

**PAR D. - J. MONTAGNE,**  
ANCIEN ADMINISTRATEUR.



**BLIDAE.**

Typographie et Lithographie C. ROCHE, place d'Armes.

Juillet 1857.

LA

# QUESTION FINANCIÈRE

SUR

## LES CHEMINS DE FER

ALGÉRIENS.

---

Depuis environ un an, on s'est beaucoup occupé des chemins de fer algériens ; mais tout ce qu'on a dit et écrit sur cette matière n'a été relatif qu'aux lignes que les voies ferrées pouvaient parcourir et aux divers tracés des plans qui ont été faits.

Jusqu'à ce jour, personne, que je sache, ne s'est préoccupé de la question financière qui est cependant capitale, car la question d'argent est au bout de toutes les affaires ; sans elle on ne fait rien et on ne peut rien faire.

Aujourd'hui l'opinion publique se prononce pour les lignes qui peuvent être mises utilement à exécution, et le Gouvernement, dans sa sollicitude à étudier les diverses propositions qui sont émises, commence à voir la vérité ; il ne faut pas douter qu'il ne se décide enfin pour les résolutions que lui re-

ment. A cette époque, on n'avait et on ne pouvait avoir en vue que le parcours entre Alger et Blidah ; on ne s'était pas trompé. Au fur et à mesure que les affaires se sont développées, les mêmes besoins ont été prévus et constatés des autres points du littoral à l'intérieur ; cette tendance, qui est forcément dans la nature des besoins et des ressources du pays, indiquera plus tard un plus grand nombre de lignes dans la même direction, et insensiblement on arrivera à la nécessité de prolonger à l'intérieur les lignes ayant leurs points de départ à la côte.

Mais tout cela ne viendra que progressivement : l'œuvre des Chemins de fer progressera en même temps que la population, l'agriculture, le commerce, l'industrie, tout cela s'accroîtra peu à peu ; chaque jour verra son œuvre nouvelle ; mais il faudra de la patience et ne pas vouloir forcer cet accroissement pas plus qu'on ne peut forcer la loi de la nature ; il faut marcher d'accord et en harmonie avec l'accroissement successif des ressources du pays.

Ceci posé, je voudrais bien que l'on put me dire ce qu'entendent faire ceux qui demandent au Gouvernement ce qu'ils entendent par ces mots fastueux et sonores : *Le Grand Réseau des Chemins de fer algériens*.

Si on prend leurs propositions à la lettre, nul doute que les prétendants ont étudié, combiné, calculé cette grande affaire ; qu'ils ont des notions statistiques claires et probables sur les transports qui peuvent être faits, sur la nature de ces transports et les lieux où ils s'exécutent, sur l'avantage que les villes existantes peuvent en retirer, sur l'accroissement que ces transports peuvent acquérir par l'exercice des voies ferrées, sur la nature des pays et des terrains que ces voies doivent parcourir, sur la population et sur tout ce qui intéresse de telles entreprises qui doivent, selon eux, absorber des centaines de millions et mettre le crédit public à grande contribution. Qu'ils connaissent les distances, qu'ils savent s'ils s'engagent à construire des ponts, des tunnels, des viaducs ;

ils connaissent la portée des engagements qu'ils offrent de prendre et qu'enfin ils n'agissent pas en joueurs.

S'ils répondent à tout cela et à bien d'autres choses qu'on pourrait énumérer, il pourra être permis de croire que ces propositions sont sérieuses et qu'elles ont en vue l'intérêt public.

Mais, par malheur, il n'en est rien, et je ne crains pas de défier ces grands spéculateurs, de nous dire avec vérité et conscience qu'ils ont étudié ces graves questions.

Leurs vues, il faut le dire quoiqu'il en coûte, c'est une spéculation, c'est un coup de bourse, et pas autre chose; c'est une prime, un bénéfice sur les actions qu'ils créeront sans qu'il leur en coûte rien et qu'ils revendront bientôt au plus haut prix possible; ils les revendront assurément à grand profit; une action de 500 francs, par exemple, se vendra 550 francs; 500 francs seront versés dans l'entreprise, provenant des fonds du débonnaire acheteur et 50 francs resteront dans leur poche.

Mais pour cela il faut une vaste entreprise, il faut éblouir l'imagination par de grands mots, il faut le Grand Réseau comme on le dit si bien, il faut un capital de trois cents millions au moins; si on obtient une prime d'un dixième seulement, on gagne trente millions et la farce sera jouée.

Pour faire monter les prix, il faut le concours du parquet à la Bourse et quelques agents de change qui doivent aussi avoir leur part au gâteau; il faut, selon l'argot du métier, *faire mousser*, et quand les actions sont vendues, on ne s'inquiète plus de la voie ferrée, on court à une autre entreprise. Si un empereur de Russie ou d'Autriche, un roi d'Espagne, un Pape, ou tout autre prince souverain, veut aussi avoir des voies ferrées, on soumissionne également et on les fera comme on les a faites en France, comme on les ferait en Algérie; on s'oblige également à fournir quelques centaines de millions à ces mêmes princes souverains qui ont des dettes à payer ou des dépenses à faire; toujours le même procédé.

vent donner des bénéfices, il faut que ce soit au profit des véritables actionnaires qui achètent peu et gardent en portefeuille, et qui, par le fait seul de leurs utiles capitaux, deviennent de véritables colons algériens parce qu'ils mangeront le pain que leur assistance aura produit.

Le Gouvernement ne cherche pas d'autre profit, et c'est par le Grand Réseau qu'on cherche à le détourner de ce but généreux et patriotique.

Aussi, n'est-ce pas pour rien que, dans cette affaire, on cherche à effacer les lignes isolées dont la construction actuelle est seule utile au commerce, à l'agriculture et à la chose publique.

Qu'est-ce, en effet, qu'une petite ligne qui ne coûtera que dix ou vingt millions? Quelle misère! Est-ce que jamais ou osera parler à la Bourse des actions de la voie ferrée d'Alger à Blidah, d'Oran à St-Denis-du-Sig, ou toute autre pareille? Cela sera-t-il jamais coté au parquet; les agents de change interviendront-ils jamais pour parler de St-Denis, de Blidah ou Constantine? Ces messieurs ne se donneront pas ce ridicule quelque utiles que puissent être ces chemins, et le ministère, assourdi par les grands financiers, sera détourné du bien qu'il voudrait faire.

A la suite de tous ces débats, le Grand Réseau ne se fera pas parce qu'il est infaisable; j'ai démontré cela ailleurs: les lignes utiles seront effacées par les ombres du Grand Réseau. Si le ministère ne prend pas une résolution héroïque qui est cependant dans ses intentions, le décret du 8 avril deviendra en effet une lettre morte et on dira que les Chemins de fer sont impossibles en Algérie.

Impossibles, pourquoi? Parce qu'on aura voulu traiter ce riche et jeune pays par le même régime que la vieille Europe.

Aussi on peut le dire sans blesser ni humilier personne, il est vraiment pénible et douloureux de voir des commissions composées de conseillers d'Etat, de fonctionnaires élevés,

hommes de grande considération, de mérite distingué, appelés à délibérer sur la confiance qu'on peut accorder aux soumissionnaires du prétendu Grand Réseau et les classer dans un ordre de préférence. Je ne veux nommer personne ici ; les noms propres ne sont pour rien dans ma pensée ni dans les choses que je viens de dire ; mais puisque les faits sont là, qui donc ignore que MM. tels ou tels sont d'une solvabilité à toute épreuve ; qu'ils possèdent le plus grand crédit qu'on puisse avoir ; que leurs noms sont un aimant qui attire la confiance générale ; qu'ils sont, d'ailleurs, gens d'intelligence d'honneur, de probité, et que peu importe que l'un possède quelques millions de plus ou de moins que l'autre ; tous sont bons, excellents, pour que leurs soumissions soient acceptées ; que s'il y a quelque chose à examiner, c'est le plus ou le moins d'exigence de leur part qui peut donner lieu à un refus ou à une préférence, et c'est en vérité un enfantillage, je n'ose pas dire une comédie, que de discuter leur solvabilité.

Mais, dira-t-on, si vous ne voulez pas opérer par les mêmes procédés, où donc pensez-vous trouver l'argent dont vous avez besoin ? Comment voulez-vous faire ?

Comment il faut faire ? Le voici :

Il faut d'abord reconnaître que, par ses ressources, sa population, son commerce, son industrie, l'Algérie est incapable actuellement de mettre à profit et de soutenir une si grande entreprise qui ne serait réellement d'aucune utilité ; que les actionnaires qui, de seconde main, fourniraient l'argent nécessaire seraient ruinés ; l'Etat grevé à tort d'une garantie d'intérêt ou de toute autre faveur qu'il aurait accordée, et rejeter pour le moment et jusqu'à un temps plus opportun ce Grand Réseau dont ne connaissent pas un mot ceux qui proposent de l'entreprendre, et dont les charges, si on avait la folie d'en tenter l'exécution, dévoreraient les profits des fi-

gues plus courtes, mais réellement utiles dont je parlais ci-dessus, et qui seraient dévorées dans le gouffre du Désert.

Il ne faut pas perdre de vue qu'une entreprise de ce genre en ce moment ne pourrait qu'échouer et qu'ainsi, par cette imprudence, on ruinerait à jamais le crédit et l'existence de l'Algérie.

Il ne faut pas oublier que les arguments que l'on a puisés dans les usages de l'Amérique, sont incompatibles avec la situation et les ressources de l'Algérie; c'est ce que j'ai dit et prouvé ailleurs.

La preuve qu'on ne peut généraliser les procédés et les méthodes pour la création des voies ferrées, c'est qu'on a réussi en Amérique par des moyens entièrement différents de ceux qu'on emploie en Europe et qui y seraient impraticables; personne ne le dira autrement que moi, et c'est avec fondement que je dis que pour les voies ferrées de notre Colonie: Il faut la consulter elle-même; je veux dire qu'il faut étudier ses ressources et ses besoins; il n'y a pas d'autre moyen pour réussir.

Dès lors on doit commencer par les lignes allant de la mer à l'intérieur, et pour cela recevoir et examiner les soumissions qui sont faites dans cet esprit, parce que ce sont les seules qui, pour le moment, n'ont en vue qu'une exploitation sérieuse. Si je parle plus particulièrement de la ligne d'Alger à Blidah, c'est parce que c'est celle que je connais la mieux et que je dois laisser à ceux qui ont étudié les autres localités le soin d'en faire connaître les détails et les circonstances; ils le feront assurément beaucoup mieux que moi et ils auront également droit à être entendus.

Je dis que la ligne d'Alger à Blidah ne demande qu'un capital de 12 à 15 millions, et que c'est un très grand bien parce qu'il n'y a pas matière à exploiter les tripotages de la Bourse; qu'alors ceux qui l'entreprendront seront forcément des actionnaires sérieux, n'espérant d'autres bénéfices que ceux que donnera l'exploitation de la ligne elle-même, et

que si, d'ailleurs, ce sont des hommes connus et qu'ils déposent leur cautionnement, on rencontrera avec eux toutes les garanties désirables, car ils seront par force engagés personnellement par leurs propres capitaux, puisque l'intervention de la Bourse ne pourra y toucher.

Je dis que ces entrepreneurs modestes, s'ils ne peuvent fournir eux-mêmes la totalité du capital, trouveront aisément un grand nombre d'actionnaires chez les propriétaires et les habitants des lieux qui auront à profiter de cette création, et puisque je suis à parler de la ligne d'Alger à Blidah, qui sera assurément productive, on trouvera un nombre considérable de souscripteurs parmi les habitants de ces deux villes, parce que, chaque jour, l'opinion s'éclaire et qu'on finit par comprendre que les actions de cette entreprise prudente et bien combinée constitueront un placement de fonds solide et avantageux.

Je dis que les villes mêmes, intéressées à la création de cette ligne, ne reculeront pas devant un emprunt communal qui sera facilement remboursé par les profits qu'elles en retireront; qu'ainsi l'entreprise sera faite (ou pourrait dire en famille; que les habitants seront en quelque sorte solidaires entre eux parce qu'ils seront tous intéressés au succès.

Je dis que cette ligne de 50 à 60 kilomètres sera promptement exécutée; qu'on en recueillera bientôt les fruits et que sa réussite sera un gage d'espérance pour les autres et leur servira d'encouragement.

Je dis qu'elle concourra puissamment à fonder le crédit de l'Algérie, qu'elle ne coûtera aucune charge à l'Etat.

Je dis enfin qu'après qu'elle aura été faite, on pourra toujours et à volonté la prolonger dans telle direction qu'on jugera convenable selon les conditions du terrain, et que si on pense consciencieusement que le Grand Réseau est susceptible d'être effectué, c'est le moyen le plus facile, le plus certain, le moins coûteux, le plus efficace pour arriver graduellement à son exécution.



Je ne me dissimule pas que les contradicteurs que je rencontrerai, car on en rencontre toujours, même pour les choses les plus positives, diront qu'en morcellant ainsi la construction, je divise les intérêts et que j'empêche l'unité de l'Algérie.

Cet argument ne me touche pas le moins du monde et je le réfute par des faits et des moyens indéniables.

Je demande d'abord qu'on me dise ce qu'on entend par ce mot *unité*; je comprends l'unité de l'Algérie faisant partie de la France, soumise à la même loi, à la même autorité, ayant dans toutes ses parties les mêmes intérêts que la France; mais je ne connais pas d'autre unité. En France, on défriche des landes là où il y en a, on dessèche des marais dans les lieux où il en existe, on fait des chemins de fer là où ils sont nécessaires, et ces opérations distinctes ne détruisent en rien l'unité de la France, il doit en être de même en Algérie et en toute autre contrée.

Dans tous les pays habités de l'Europe où on a fait des chemins de fer, et notamment en France, on a accordé les concessions de peu d'importance dont l'utilité a été comprise; de cette manière, la surface du pays a été mise promptement en possession des bienfaits de cette belle invention, et peu après, sous l'autorisation du Gouvernement, diverses lignes se sont fusionnées les unes avec les autres, c'est ainsi qu'on s'est rapproché de l'unité qui, dans bien des cas, a pu être avantageuse, mais l'unité ne saurait être généralisée.

C'est ce qui pourra se faire en Algérie un jour, après que la consécration de l'expérience aura appris aux diverses Compagnies quelle est la proportion de leurs produits.

Dans une transaction de cette nature, la ligne entre Alger et Blidah interviendra toujours avec une grande faveur, et par le fait de la fusion, elle améliorera considérablement le produit moyen des lignes fusionnées.

Blidah est dans une position admirable pour nous conduire à ce résultat; tout ce qui se recueillera au pied de la montagne, du côté de l'Est, et qui devra prendre une autre di-

rection que celle d'Alger doit arriver à Blidah; il n'y a pas d'autre lieu de débouché; et il en sera de même du côté de l'Ouest pour tout ce qui se recueillera au pied de la montagne et qui devra aller à Alger. C'est forcé. Que de ce côté, vers Amourah, on fasse ou qu'on ne fasse pas une voie ferrée, l'aboutissant sera toujours à Blidah, et cette plaine du Chélif, si convoitée comme une proie à dévorer par les propositions dont enfin on a compris l'abus, arriveront toujours à Blidah. Amourah, dont on a fait beaucoup de bruit, pourra peut-être être fort convenable pour la voie ferrée; mais cette localité est, pour le moment encore dans l'opinion publique, un problème, un Mythe qui a besoin de se faire connaître: on l'adore par la simple révélation; mais, en pareille matière, la foi n'est pas obligatoire.

Il est douteux que jamais on puisse prolonger la ligne sur Médéah, à cause des difficultés de terrain, et à moins que des études spéciales puissent découvrir des moyens fort désirables, mais jusqu'à ce jour inconnus, il est probable que les relations se feront toujours par voie de terre. Quelle que soit la voie praticable, les transports n'arriveront pas moins à Blidah.

Le principal commerce des laines de la province d'Alger existe sur la direction de Médéah d'où partent annuellement des quantités considérables de laines; il en vient aussi beaucoup de grains. L'occupation et la possession françaises de ce côté, passant par Bogari, s'étendent jusqu'à Laghouat, pays des dattes et de beaucoup d'autres denrées; mais déjà de ce côté, on a atteint une profondeur de 420 lieues environ dans l'intérieur de l'Afrique. De là, on sera bientôt en correspondance et relations avec d'autres pays également productifs. et par voie de terre ou par voie ferrée, les denrées et les échanges se feront toujours par Blidah, dont le Chemin de fer jusqu'à Alger aura bientôt une activité incomparable.

Il est donc démontré jusqu'à l'évidence que cette ligne donnera de grands bénéfices par son exploitation, qu'elle réclame une concession spéciale et prompte, et que le capital

nécessaire pour la construction se réalisera avec une facilité extrême, parce qu'il sera solidement et avantageusement employé.

A la suite de ces détails, il est facile de comprendre que la question financière cesse d'être une difficulté; ce que je propose pour la ligne d'Alger à Blidah, peut être fait avec la même facilité et le même succès pour les autres qui seront exécutées dans le même esprit. Les Compagnies qui peuvent se présenter ne grèveront pas l'Etat de sacrifices parce qu'elles ont la conscience de la bonté de leur spéculation; l'Etat sera débarrassé des sollicitations et des intrigues qui l'obsèdent dans un intérêt égoïste et non dans l'intérêt général. Pour l'avantage public, les voies ferrées seront immédiatement mises à exécution, et la Colonie arrivera promptement à ce degré de prospérité que le Gouvernement cherche depuis si longtemps au prix de grands sacrifices.

Lorsque je dis que dans nos Chemins de fer on peut se passer de l'intervention de la haute finance, je m'appuie sur un fait mémorable, sur un exemple frappant que le Gouvernement vient de nous donner.

La guerre de Crimée devait occasionner des dépenses considérables, et on a été forcé de recourir à la voie des emprunts; c'était bien le cas alors de mettre en pratique les procédés usités jusqu'à ce jour; le ministre des finances pouvait bien être autorisé à traiter avec les grands banquiers de France, de Hollande, d'Angleterre ou des autres pays; les amateurs n'auraient pas manqué. Avec la Bourse et les agents de change, on peut tout faire.

Mais la guerre était nationale: sa nécessité, son utilité étaient généralement comprises, et on a fait un essai miraculeux de succès.

On a dit à la nation: Puisque vous approuvez la guerre, c'est à vous à pourvoir à ses besoins.

Elle ne se l'est pas fait dire deux fois, les emprunts ont été immédiatement accomplis par les petites bourses, et s'il est arrivé, ce que je ne sais pas, que les actions aient valu une prime aux petits souscripteurs qui n'ont pas eu la Bourse en perspective, ce sont eux qui en ont profité. C'était justice !

En France aujourd'hui, on commence à connaître l'Algérie; elle y devient de jour en jour populaire; beaucoup d'intérêts y sont engagés par des propriétés, par le commerce, par les familles, à l'exception cependant des grands financiers qui n'ont pas daigné descendre dans de si basses régions, trop éloignées de la Bourse. L'Algérie elle-même renferme déjà quelques habitants capables de faire preuve de bonne volonté; l'intérêt est un grand mobile.

La question financière ne doit être résolue en ce moment que d'une seule manière :

Ecarter toute proposition de ce qu'on appelle le Réseau, qui est actuellement une pensée chimérique, propre seulement à faciliter l'agiotage ;

Examiner les propositions de ceux qui veulent sérieusement exécuter les lignes prévues par le décret du 8 avril et par le rapport de M. le Ministre de la guerre, et leur en accorder sans retard la concession moyennant une garantie d'intérêt de cinq pour cent.

Il n'y a pas d'autre moyen au monde pour doter, dans un bref délai, l'Algérie de ce grand bienfait d'où dépendent aujourd'hui son existence et sa fortune

Si on s'écarte de cette voie, les Chemins de fer ne s'y feront jamais et elle sera discréditée et ruinée.

Il fut un temps où l'homme ambitieux aspirait à devenir millionnaire ; aujourd'hui cela n'est plus rien, il faut devenir *Milliardaire* !

Ne pourrait-on pas se demander si un tel état de choses est utile aux nations de l'Europe et aux gouvernements constitués ; pour moi, je ne crains pas de soutenir le contraire.

O vous qui peut-être demain, comme moi, serez portés en

terre et qui n'emporterez pas un centime de vos immenses trésors, quel besoin avez-vous de ces quelques millions aux dépens de la jeune Algérie qui, jusqu'à ce jour, n'a attiré ni votre attention ni votre bienveillance ?

On verra qu'un jour les Anglais seront assez habiles pour faire des voies ferrées à leur profit dans la Tunisie et le Maroc; soyez sûrs que ces chemins ne seront jamais dirigés d'un point intérieur à un autre point intérieur; mais de l'intérieur à la mer, ils ne songeront pas à y faire un réseau véritable fantasmagorie en Afrique, dans sa situation actuelle.

Telle est la loi suprême en cette matière, car le grand commerce aboutit toujours à la mer, par la voie la plus courte et la moins coûteuse.