

In. 8° pos 08449

DERNIER MOT

SUR

LE CHEMIN DE FER

D'ALGER A BLIDAH,

PAR

D.-J. MONTAGNE,

Ancien Administrateur.



BLIDAH.

—
IMPRIMERIE et LIBRAIRIE C. ROCHE.

DERNIER MOT

sur

LE CHEMIN DE FER

D'ALGER A BLIDAH.

—

Dans son numéro du 11 avril dernier, le journal l'*Akhbar* a publié une lettre de M. Paysant, propriétaire à Alger. Cette lettre a pour objet de proposer pour le Chemin de fer d'Alger à Blidah, un tracé qui traverserait la plaine de la Mitidja, et en même temps de combiner l'assainissement de cette plaine avec la construction du Chemin de fer.

Cette combinaison m'a paru, ainsi qu'à bien d'autres personnes, incapable de satisfaire à l'intention de l'auteur, aux besoins du pays, et aussi contraire à l'assainissement de la plaine qu'à la construction de la voie ferrée.

Dans le désir d'éclairer la discussion sur ce double point de vue, j'ai adressé le surlendemain à M. le Direc-

teur de l'*Akhbar*, une lettre circonstanciée, d'une étendue restreinte dans laquelle j'ai développé, aussi clairement qu'il m'a été possible et d'une manière condensée, les arguments qui se présentent contre le projet de M. Paysant et contre le passage de la voie ferrée au milieu de la plaine; j'ai, en même temps, soutenu le tracé qui a été fait depuis longtemps pour le passage au pied du Petit-Atlas.

M. le Directeur de l'*Akhbar*, dans sa feuille du 18, a publié une lettre de M. Sarlande, l'un des chefs de la compagnie qui demande à construire la route étudiée, tracée, vérifiée et jugée bonne par les agents du Gouvernement; cette lettre est d'un haut intérêt sous bien des rapports, mais surtout parce qu'elle fait disparaître et anéantit l'objection spécieuse que présentent quelques personnes sur l'absence des fonds nécessaires à cette entreprise.

Rien de plus naturel que l'émotion causée par cette question remise sur le tapis, car si on veut l'examiner avec soin, on voit qu'en elle résident, en grande partie, l'avenir et la prospérité du pays tout entier.

L'*Akhbar* lui-même avait publié, dans sa feuille du 15, un article de sa propre rédaction dans lequel on espérait trouver une solution quelconque sur une affaire dont il s'occupe depuis un an; mais on a vu avec regret que cette espérance a été trompée; on pensait avec raison que l'estimable rédacteur qui depuis longtemps a exprimé une opinion conforme à celle que je soutiens avec la généralité des habitants, s'exprimerait d'une manière plus catégorique.

Ainsi la question avance peu; cependant, en matière si importante, il est aussi fâcheux de perdre des paroles que de perdre du temps; l'opinion publique a besoin de savoir où elle va, et, pour cela, il lui faut des conclusions claires et précises.

L'*Akhbar* n'a pas cru ou n'a pas osé devoir publier ma lettre; il a probablement de bonnes raisons pour cela, et il s'est borné à dire qu'il l'avait reçue ainsi que celle de M. Bonand, qui, comme moi, repousse le projet de M. Paysant, et il ajoute seulement que *je suis remonté sur la brèche et que j'ai soutenu le tracé du pied de l'Atlas par d'excellentes raisons.*

Je me trouve extrêmement flatté de cet honorable témoignage; mais je déclare sincèrement que ce n'est pas à ce bienveillant commentaire que j'ai prétendu; je ne cherche pas quand j'écris pour le public à me donner une importance personnelle; je n'ai eu d'autre but que d'éclairer la question dans les limites de mes propres facultés, et j'ai pensé que la discussion rendue publique provoquerait un examen plus approfondi dans l'esprit de l'autorité et de mes concitoyens, et je ne puis me promettre que l'opinion du journal à l'occasion de mon écrit sera partagée par l'opinion publique. Pourquoi me priver d'un si facile moyen de me faire juger?

L'*Akhbar* demande qu'il soit fait des enquêtes pour savoir ce que pense la généralité des habitants; il a parfaitement raison.

Mais qui donc est mieux placé que lui pour faire ou pour faciliter une enquête? Il est le seul organe de publicité dans le département, et il me semble qu'il est dans ses attributions de refléter toutes les opinions, que c'est

dans ses colonnes qu'on doit étudier la controverse. C'est là un noble et digne ministère qu'il doit être glorieux de remplir.

Puisqu'on parle aujourd'hui de consulter l'opinion publique, il me semble opportun de dire qu'une enquête officielle, administrative, sans que les habitants eussent été précédemment éclairés par une longue discussion publique, ne pourrait être que très imparfaite; les personnes qui en seraient chargées n'auraient à exploiter qu'un terrain sans culture ni semence, et ne pourraient pas se défendre d'y imprimer plus ou moins leur opinion personnelle, et c'est là le grave danger auquel on s'exposerait aujourd'hui; l'expérience nous a appris ce que sont les commissions d'enquête.

Il faut donc de la publicité, et puisque l'*Akhbar* n'a pas cru devoir insérer dans ses colonnes ma lettre que je présente, non comme un titre, mais comme un simple document, je crois utile de la publier séparément, sans autre intention que de répandre une opinion que je crois éminemment utile à notre pays.

Je sais depuis longues années que lorsqu'on se présente devant le public par la voie de l'impression, on se soumet au jugement des autres, à la louange ou au blâme, je n'ai pas la prétention de me soustraire à cette loi commune; que le public me juge donc, ou, pour mieux dire, qu'il juge les choses que j'exprime, car pour moi, je suis personnellement désintéressé dans la question sous quelque rapport que ce soit. Diverses personnes, mal instruites sur ce point, ont prétendu que lorsque j'ai soutenu un système sur la voie ferrée d'Alger à Blidah, je plaidais ma propre cause, mes propres intérêts; il est notoire que

c'est là une erreur bien facile à prouver, et je repousse de toutes mes forces les insinuations de ce genre.

Blidah, 12 avril 1858.

A Monsieur le Directeur de l'AKHBAR.

« MONSIEUR,

« Dans votre feuille du 11 de ce mois, vous avez publié une lettre que l'honorable M. Paysant vous a écrite à l'occasion du tracé à suivre pour le Chemin de fer d'Alger à Blidah.

« Il est regrettable que l'on ne soit pas communément d'accord sur son système. Pour ma part, je préférerais de n'avoir pas à contredire les choses qu'il propose, mais je dois surmonter ma répugnance à m'établir son contradicteur. Plus le nom de l'auteur peut donner d'autorité à son écrit, plus ses erreurs sont dangereuses, et il devient d'autant plus nécessaire de les combattre; j'attends de votre impartialité la publication de ma réfutation.

« M. Paysant veut mener de front, veut accoupler, ne veut faire qu'un seul et même tout de deux choses qui n'ont aucune corrélation et qui peuvent se contrarier l'une l'autre.

« Il veut principalement assainir la plaine de La Mitidja, tout le monde est de son avis; mais il subordonne en quelque sorte les fossés d'assainissement au tracé de la voie ferrée.

« Cet assainissement est cependant une opération isolée, indépendante de toute autre influence que de ses propres besoins; la surface de la plaine n'est pas unie comme une glace; il y existe des ondulations dont la direction varie à l'infini; les déversoirs des dépressions que l'on rencontre, doivent suivre leur pente naturelle,

et cependant le système proposé a pour résultat de les conduire forcément dans le fossé qui, d'après le tracé, bordera la voie ferrée, ce qui nécessairement coûtera des frais considérables, qui ne paraissent pas avoir été prévus, et il se rencontrera dans la plaine des parties basses, des *flaches* selon l'expression vulgaire, qui ne pourront obtenir leur écoulement sur un terrain marécageux. Le propre du dessèchement est de chercher les parties basses, tandis que celui du Chemin de fer est de chercher les points les plus élevés.

« La nécessité de mettre cette voie au-dessus des eaux qui, comme on le dit avec raison, inondent la plaine chaque année, exigera des remblais d'au moins un mètre et demi, quelquefois même davantage. Là, il y a une double objection à faire : d'abord des frais de terrassement très considérables; ensuite une charge très forte sur un terrain flexible, marécageux et d'autant plus mauvais que les eaux qu'on veut y amener ruineront sans cesse le remblai en sorte que la voie sera constamment dégradée par l'élasticité du sous-sol et que l'entreprise sera soumise à des frais d'entretien permanents et ruineux qui seront commandés par la sécurité publique.

« Cette manière d'agir ne me paraît pas rationnelle.

« Dans le règlement des intérêts particuliers, on peut bien tâcher de faire des transactions et échanger des concessions réciproques pour éviter procès; mais dans les grands intérêts publics, il faut être plus radical : le bien est le bien, le mal est le mal, les intérêts généraux en affaires matérielles ne permettent pas des transactions de ce genre.

« Desséchez la plaine selon les conditions particulières de la situation, c'est le moyen de la débarrasser complètement des eaux qui la rendent insalubre et de ne dépenser rien de plus que ce qu'exigent les nécessités de sa configuration.

« Et faites la voie ferrée sous le seul empire de ce qui

garantit sa prospérité et son utilité, c'est le moyen de la rendre solide et profitable.

« Le mariage que l'on veut faire ne tarderait pas à rendre nécessaire un divorce pour incompatibilité.

« Mais ce que demande l'honorable M. Paysant renferme en lui-même un autre vice, un vice bien plus grand encore, c'est de pousser à l'établissement de la voie ferrée au milieu de la plaine plutôt qu'au pied de l'Atlas.

« Cela a été dit cent fois, mille fois, et le public a peine à comprendre que le passage par la plaine puisse résister encore à l'éclat de la vérité qui le condamne radicalement.

« Dans la plaine, on ne trouve qu'un terrain mauvais, point de matériaux sur place; il n'y a et il ne peut y avoir ni chutes d'eau, ni industries, ni usines; dans quinze jours, les récoltes, — seul produit à exporter, — seront épuisées par quelques convois, et le reste du temps on ne verra passer que des convois à vide.

« Au contraire, les produits permanents et considérables que fournira la montagne par les usines de toute sorte, telles que moulins à farine, à huile, à tan, des papeteries, des scieries, parce que c'est là que sont les chutes d'eau, les fers, les plombs, les cuivres et les autres métaux, les plâtres, les marbres, les pierres à bâtir, les bois, les produits agricoles, seront perdus pour la voie ferrée; — si, à la montagne même, on est forcé de charger tous ces objets sur des charrettes pour venir au Chemin de fer, elles ne s'y arrêteront jamais; le parcours de là à Alger est trop court pour supporter ce transport fractionné; les frais, les avaries et le temps perdu pour le déchargement et le rechargement. Les voitures ne s'arrêteront pas à quelques heures pour aller jusqu'à Alger où elles trouveront des marchandises pour le retour, tandis que si elles s'arrêtaient à la voie ferrée elles devraient revenir à vide.

« La route au pied de l'Atlas est unie et n'offre aucun accident de terrain ; allez de Rovigo à Blidah, et vous ne rencontrez aucune ondulation de terrain qui puisse avoir quelque importance ; le sol est partout extrêmement solide, il est exempt des grandes eaux, les matériaux de construction sont sur place. C'est là qu'est la base de la prospérité de la voie ferrée ainsi que de la richesse publique.

« Voyez l'étrangeté du système contraire ! Le Gouvernement a reconnu la richesse de la ligne que nous préconisons et y a créé une série de centres de population qui deviennent plus nombreux de jour en jour, et on veut faire un Chemin de fer qui méconnaît ce principe, déshérite ces nouvelles localités, et qui parcourra une ligne insalubre, déserte à l'avenir comme à présent, qui ne reçoit ni ne produit rien, et qui mettrait ainsi le Gouvernement en contradiction avec lui-même.

« Qu'on ne parle pas de quelques kilomètres de plus à parcourir, j'ai réfuté ailleurs cet argument si misérable sous le rapport des frais de construction, du temps et du prix de transport, et je n'y reviendrai pas.

« Et puisque l'on disait que la montée d'Alger à Blidah était un peu trop forte, ce léger prolongement a pour résultat de l'adoucir.

« Je ne sais pas quelle est la Compagnie qui affrontera l'inanité, les vices désespérants de la voie qui traverserait la plaine, et chacun sait par une notoriété incontestable que celle du pied de l'Atlas est sollicitée par des entrepreneurs solides et sérieux.

« Quelques propriétaires dans la plaine imaginent peut-être que cette voie, passant chez eux, enrichirait leurs propriétés, c'est une illusion qu'il faut détruire ; se figurent-ils par hasard qu'on va faire une station pour chacune des fermes de la plaine, et ne savent-ils pas que le simple passage de la voie ferrée dans une propriété est une charge, une servitude onéreuse, incommode, et non un profit.

« Le Chemin de fer dans cette direction est donc une déception qui ruinera l'entreprise et compromettra le crédit du pays; l'Etat ne maintiendra pas la garantie de l'intérêt pour des capitaux gaspillés d'une manière si imprudente, et ceux qui verseront leurs fonds dans une telle entreprise pourront d'avance en faire le deuil.

« Sans doute, quelques amour-propres, qui ont préconisé ce système, peuvent se trouver froissés et reculer devant un changement: mais qui donc ne se trompe pas? La science même n'est pas une garantie d'infailibilité, et l'honnêteté des personnes qui pourraient se trouver dans une situation pareille, modifiera certainement leur opinion et les ramènera à la vérité.

« J'ai l'honneur, etc. »

Je crois utile de reproduire ici la lettre de M. Sarlande qui a été publiée dans l'*Akhbar*, le 18 avril, parce qu'elle résout un point capital. Elle mérite toute confiance; M. Sarlande est un homme positif, depuis longtemps connu en Algérie où il a fait sa résidence un grand nombre d'années, et lorsqu'il s'engage dans une entreprise, c'est qu'il a les moyens et la volonté de s'y livrer sérieusement.

A M. le Rédacteur en chef du Journal l'AKHBAR.

L'excellent article de votre journal du 15 avril traite la question du tracé du Chemin de fer d'Alger à Blidah. En parfaite connaissance des lieux et des intérêts que soulève cette question si vitale pour le pays, ce progrès si désirable pour l'Algérie; vous faites appel à tous les intérêts, vous rappelez les formes qui précèdent toujours en France l'établissement de ces voies si vivifiantes pour l'agriculture, l'industrie et les populations qu'elles desservent: enquête, avis des corps constitués. Comme il s'agit de donner satisfaction aux intérêts généraux, le Gouvernement n'oublie jamais de donner raison aux populations qui en réu-

nissent la plus grande masse ; que se passe-t-il cependant à Alger ?

Aujourd'hui, sans tenir compte du tracé adopté en 1853, sans se préoccuper des produits qu'il pourra donner, sans enquête préalable (formalité qui, en pareille matière, n'a jamais été négligée), sans discussion contradictoire avec les intéressés, un ingénieur d'Alger, ressuscitant le tracé par la rive gauche de l'Arrach, étudié, puis abandonné dès 1843, comme improductif, serait parvenu, dit-on, à faire déjuger le Conseil général des Ponts et-Chaussées, et à faire adopter ce tracé, qui, au point de vue du produit, ne supporterait pas la discussion avec l'homme le moins versé dans les questions industrielles.

Qu'on y songe bien à Alger, Monsieur le Rédacteur, compromettre la question du tracé, tel est le but des partisans de la ligne improductive de la rive gauche de l'Arrach, et soyez bien convaincu que le premier coup de pioche donné pour ces travaux, sous leur inspiration, compromettra en même temps les chemins de fer algériens. Aucune Compagnie ne voudra se charger de l'exploitation d'une ligne dont les cinquante premiers kilomètres couvriraient à peine les frais.

Qu'on y réfléchisse bien, des résultats que donnera ce tronçon d'Alger à Blidah dépend l'avenir des voies ferrées en Algérie. Que les premiers bailleurs de fonds reçoivent des dividendes de dix ou douze pour cent, les capitalistes français et étrangers accourront en foule en Algérie, soit pour se charger de la construction d'autres voies ferrées, soit pour créer d'autres industries. Que les résultats, au contraire, soient négatifs, non seulement on reculera de beaucoup la construction des chemins de fer, mais encore le discrédit pèsera pour longtemps sur toutes les affaires industrielles du pays.

En Algérie, plus que partout ailleurs, un échec industriel serait une véritable calamité ; il faut que le premier tronçon de Chemin de fer donne de beaux résultats. Le tracé par le pied de l'Atlas nous les assure, les relevés statistiques faits dès 1853 le prouvent surabondamment ; le tracé par la rive gauche de l'Arrach, longeant le Sahel, serait, au contraire, désastreux, car il traverse un pays désert.

Dans une note que j'ai eu l'honneur d'adresser à Son Excellence M. le Ministre de la Guerre, j'ai démontré que le tracé de M. Bardy négligeait complètement les centres de population et les industries desservies par celui adopté en 1853 ; j'ai combattu, sans crainte de contradiction, les évaluations des dépenses par

l'un et l'autre tracé; enfin, j'ai réduit à néant la seule objection sérieuse, celle du surcroît de dépenses à imposer aux voyageurs et aux marchandises, par suite du parcours un peu plus long de la ligne du pied de l'Atlas. L'abondance du trafic sur cette ligne permet, en effet, de diminuer le prix des transports, de façon à ce que ce prolongement de parcours ne soit pas à leur charge.

A Alger, Monsieur le Rédacteur, on agit comme s'il ne s'était jamais présenté de compagnies pour la construction des Chemins de fer algériens : il n'est pire sourd que celui qui ne veut entendre. Pour ne citer que la Cie Kerveghem, ne se rappelle-t-on pas que c'était uniquement dans le but de lui faire la concession d'Alger à Blidah, que le Gouvernement a donné l'ordre de vérifier le tracé par le pied de l'Atlas, et que le Conseil général des Ponts-et-Chaussées consulté, a approuvé ce tracé ?

L'administration ignore-t-elle les propositions faites par la Cie Carteret et Sarlande, qui a été appelée devant le Comité consultatif de l'Algérie, à Paris, avec laquelle les conditions de la concession ont été discutées, et qui, d'accord sur toutes choses avec ce comité, a adressé une demande de concession à S. Exc. M. le Ministre de la guerre ?

En conséquence de ces dernières propositions, nous avons produit, au mois d'octobre 1857, les documents nécessaires pour justifier de la possession des ressources utiles à la construction du Chemin de fer d'Alger à Blidah, première section de la ligne d'Oran, prenant, de plus, l'engagement de commencer les travaux de la deuxième section de Blidah à Amourah, aussitôt qu'il serait démontré que le trafic sur cette section serait suffisant pour couvrir les frais d'exploitation et l'intérêt des capitaux engagés. Comme vous le voyez, Monsieur le Rédacteur, les Compagnies n'ont pas manqué; plusieurs avaient réuni les capitaux nécessaires, qui ont été forcées de se désorganiser parce qu'elles n'ont pu obtenir de solution; mais la Cie Carteret et Sarlande reste toujours sur la brèche prête à agir.

Fondateur de presque toutes les Compagnies qui se sont présentées pour la construction du Chemin de fer de l'Ouest, je proteste, comme toute la population du pays, contre tous travaux tendant à compromettre la meilleure direction à donner au Chemin de fer d'Alger à Blidah; comme vous, Monsieur le Rédacteur, je demande qu'en attendant que le Gouvernement concède ce Chemin, les travaux de terrassement qui, dit-on, doivent être commencés prochainement par les troupes, ne s'exécutent que

dans les parties du parcours sur lesquelles tout le monde est d'accord, notamment entre Alger et la Maison-Carrée.

Veillez agréer, etc.

SARLANDE.

Alger, le 15 avril 1858.

Il semblerait peut-être superflu de reproduire de pareils arguments ; on a déjà dit ces choses cent fois et le public devrait en être saturé, mais par malheur peu de gens approfondissent les questions un peu compliquées. Depuis un an, ils attendent l'exécution du décret de 1857, ils ne voient rien faire et se livrent au découragement ; quelques personnes leur disent sentencieusement : Nous allons vous donner un Chemin de fer ; — et les voilà qui se pâment d'aise sans s'inquiéter si le Chemin sera bon ou mauvais, comme si c'était là une chose indifférente.

Un décret bienfaisant a été rendu en avril 1857 qui ordonne la construction des Chemins de fer en Algérie ; l'exécution au moins partielle de ce décret pouvait être immédiatement réalisée ; les moyens financiers, les études que l'on a aujourd'hui, on les avait l'an passé ; mais on trouve toujours des personnes qui se croient indispensables, qui s'imaginent que sans elles on ne peut rien faire. Cependant, en 1853, un tracé, celui que la raison, le simple bon sens recommandent, avait été approuvé. M. Sarlande, qui le fait bien, vous le dit dans sa lettre ; mais il fallait encore certaines interventions embarrassantes. Par la raison que cinq ou six ans auparavant, un

projet avait été conçu, médité, étudié; que des personnes compétentes et habiles, mais qui par malheur ne sont plus dans le pays, l'avaient déclaré utile et facilement exécutable; il a fallu bon gré mal gré faire de nouveaux projets, de nouveaux tracés; chacun a la vanité ou l'ambition d'attacher son nom à une grande entreprise. Il y a déjà quelques années que les adeptes d'un certain parti politique disaient complaisamment : *Nul n'a d'esprit que nous et nos amis*, et c'est ce que disent de nos jours ceux qui croient avoir le monopole de la science. Là-dessus, on a inventé ce beau projet qui traverse la plaine de la Mitidja, avec ses variantes, toutes plus étranges les unes que les autres : l'un veut desservir le Sabel qui n'a ni mines, ni carrières, ni chutes d'eau, ni usines, presque même pas de population; le Sabel où on trouve quelques jolies campagnes, mais qui industriellement ne produit rien. L'autre préfère les marais fiévreux où l'on ne trouve ni matériaux, ni sol solide, ni population, ni chutes d'eau, ni industrie, ni usines et qui n'aura jamais rien de tout cela. Un autre imagine de marier ensemble deux choses inconciliables, qui se contrarient l'une l'autre et subordonne le dessèchement de la plaine à la construction de la voie ferrée, de manière à créer des difficultés, peut-être des impossibilités au dessèchement de la plaine et à l'établissement d'une voie ferrée solide, durable et profitable.

Nous voilà donc dans le champ illimité des inventions, et comme on ne prévoit pas les bornes de la fécondité imaginative, qui pourrait dire où on s'arrêtera, qui pour

raut prévoir le jour où enfin les esprits positifs pourront s'arrêter à quelque chose de certain ?

Finissons-en donc, Messieurs, avec tous ces projets qui se heurtent et se contredisent les uns les autres. Un proverbe dit que *le mieux est souvent l'ennemi du bien*; disons avec ce proverbe, mais avec une vérité bien plus frappante : *Le mal est l'ennemi du bien*.

Le bien pour le Chemin de fer d'Alger à Blidah, c'est son passage là où la construction sera facile, solide, économique; là où gissent tous les éléments de travail et d'industrie qui seuls enrichiront le pays et feront prospérer les capitaux qu'on y consacrerait : là où l'agriculture sera aussi prospère et aussi féconde que partout ailleurs; là, où le Gouvernement lui-même a apprécié tout cela et où il a placé une population déjà nombreuse et où la colonisation fait des progrès évidents; là où la première entreprise, la première spéculation de ce genre en Algérie recueillera des bénéfices, accrédiitera la colonie et y attirera par un heureux début les capitaux de la France et de l'étranger.

Voilà le bien, Messieurs, tout ce qui s'en écarte est mauvais; c'est déjà bien assez que toutes les hallucinations qui éblouissent tant de personnes aient paralysé pendant un an et plus le décret organique de nos Chemins de fer; si la main ferme et intelligente du Gouvernement ne met pas un terme à tant de divagations, à tout ce ballottage de projets et de contre-projets, il n'y a pas de raison pour arriver à une solution quelconque; il faut

se dire une bonne loi que le plus mauvais parti est celui de ne rien en prendre aucun. Lorsque la raison guidée par l'étude de plusieurs années, par l'avis de personnes d'un mérite connu, approuvée dans les hautes régions, est sanctionnée par le bon sens public, il ne faut pas hésiter, il faut écarter tout les révers dont l'intervention n'est bonne qu'à amoindrir ou à détruire les meilleures choses.

En définitif, voici l'état exact de la situation.

Nous avons exposé d'une manière claire et démonstrative les raisons qui militent en faveur du tracé au pied de l'Atlas, et probablement ces raisons ont quelque valeur, puisqu'elles se sont accréditées dans l'opinion publique, qu'elles règnent chez la généralité des habitants, que déjà deux fois elles ont été goûtées par la haute administration et notre projet adopté. •

Sans doute, chaque fois ceux qui veulent le Chemin dans la plaine ont eu assez d'influence pour paralyser les précédentes décisions ; mais si elles ont fait un tel usage de cette influence, ont-elles pris la peine de nous répondre, ce qu'elles pourraient faire directement ou indirectement ? Ont-elles établi, allégué d'une manière quelconque, les raisons qui rendent leur plan préférable à celui que nous défendons ? Ces personnes ont tout simplement usé de la force en dédaignant l'opinion publique qui s'est manifestée de toute manière, même par des pétitions revêtues de milliers de signatures ; mais la force n'est pas le droit ; elles peuvent bien triompher en détournant les convictions premières du Gouvernement, mais ce n'est pas

ainsi qu'on prouve la bonté d'une cause : quand on n'a rien de bon à dire et qu'on a un peu d'adresse, on se tait. Les palliatifs que l'on semble vouloir adopter sont de nouvelles preuves en notre faveur et nos contradicteurs seront toujours en présence de nos arguments qui leur prouveront tôt ou tard, même si nous succombons aujourd'hui dans cette lutte, que l'avenir prononcera leur condamnation.

L'*Akhbar* nous disait l'autre jour une chose fort bonne; il faisait de l'assainissement de la plaine un travail indépendant de tout autre. Creuser des fossés d'écoulement selon les pentes que la configuration du terrain indique; multiplier les plantations de peupliers, de saules, de platanes, de frênes et autres arbres qui absorbent en grande partie les miasmes délétères de l'atmosphère, dont les racines creusent des canaux souterrains pour absorber le superflu des eaux et dont les détriments annuels exhausent peu à peu la surface du sol et ne coordonner en aucune manière cette entreprise avec une voie ferrée qui n'a aucune affinité avec elle.

L'*Akhbar* sur ce point avait raison et l'avis qu'il a donné est bon à suivre.

Savez-vous d'où vient en grande partie la divergence d'opinions qui trouble et entrave une construction peu importante à la vérité, mais capitale pour le crédit et l'avantage de l'Algérie, c'est que les gens de l'art, les hommes spéciaux dont je ne méconnais pas la science et dont je n'accuse pas les intentions, sont quelquefois trop spéciaux pour la

science et qu'ils l'appliquent trop exclusivement ; ils veulent faire un Chemin de fer et ils se livrent à des calculs, ils multiplient les chiffres ; l'économie, l'épargne de l'argent est leur seule pensée, et lorsqu'ils croient pouvoir faire avec cent francs ce qui autrement coûterait cent vingt francs, ils croient avoir tout gagné. Hélas ! l'expérience ne prouve que trop souvent que les économies qu'ils pensent pouvoir faire ne sont réelles que sur le papier, et que l'exécution donne plus d'une fois un démenti à leurs convictions les plus consciencieuses.

Un Chemin de fer ne doit point être servilement soumis à des calculs mathématiques ; je ne les exclus pas ; mais on doit considérer principalement, et avant tout, une création de ce genre sous le rapport de l'Economie politique, c'est-à-dire pour l'utilité qu'il peut avoir, les services qu'il peut rendre. Voilà sa loi suprême, et c'est à cette loi que les calculs mathématiques, que les lignes noires ou rouges doivent obéir. Ces lignes, ces calculs n'en sont que l'auxiliaire que je reconnais appartenir toujours à une bonne administration.

Or, on a dit, on a démontré, mathématiquement aussi, que le tracé d'Alger à Blidah passant au pied de l'Atlas sera avantageux, profitable au pays tout entier, au Gouvernement, à l'entreprise.

On a démontré de la même manière que, dans quelque partie de la plaine qu'on le pose, il sera coûteux à construire, à entretenir ; qu'il y manquera des éléments de travail, de la matière transportable ; improductif, ruineux

pour l'entreprise qui s'en chargera (s'il s'en trouve une assez aventureuse pour en assumer les risques) ; que le Gouvernement, s'il garantit l'intérêt des capitaux, sera forcé de retirer ses secours annuels.

Niez tout cela si vous croyez pouvoir le faire ; rendez publiques, si vous le jugez à propos, les considérations contraires aux nôtres et mettez le public à même de se prononcer. Pourquoi, jusqu'à ce jour, vous en êtes-vous abstenu ?

N'avait-on pas dit dans l'origine que la position de Blidah était trop élevée et qu'il était impossible d'y arriver ? Que n'a-t-il pas fallu faire pour détruire cette erreur généralement répandue ! On était parvenu à l'introduire dans l'opinion publique ; un projet ridicule, inventé et publié avec pompe et ostentation, avait jeté cette mauvaise semence ; l'administration publique semblait disposée à le croire ainsi ; on ne voyait pas que ceux qui préconisaient un tel projet, ne songeaient pas le moins du monde à l'utilité publique et à celle du Chemin de fer, et qu'ils n'avaient en vue que les concessions extravagantes qu'ils pensaient obtenir pour faire leur fortune personnelle.

Aujourd'hui, ce projet est jugé ! Personne n'oserait le soutenir, et, avec lui, l'impossibilité de conduire le Chemin de fer jusqu'à la porte de Blidah a disparu comme une fumée.

Il doit en être, il en sera de même de tout Chemin de fer d'Alger à Blidah qui ne suivra pas le tracé de la rive

droite de l'Arrach et la route du pied de l'Atlas, et, à ce sujet, je ne crains pas de porter un défi à ceux qui veulent le poser au travers de la Mitidja.

Je les suppose assez habiles, assez influents, pour que le Gouvernement adopte leurs vues, et je leur prédis qu'ils ne trouveront pas une Compagnie sérieuse, solide, qui veuille s'en charger. Qu'ils nous disent celle qui demande l'exécution de cette ligne et qui offre les garanties désirables pour la sécurité du Gouvernement.

Et pourquoi la Compagnie Kervéguen dont le titulaire, dégoûté par tant de contradictions, s'est retiré? Pourquoi la Compagnie Carteret et Sarlande, existante aujourd'hui, repousse le passage par la plaine et n'en veut à aucun prix? Pense-t-on que cette Compagnie n'a pas en vue, avec l'avantage public, son intérêt particulier? Cette Compagnie serait-elle donc si aveugle, si obstinée, elle qui, depuis longues années, a étudié la question, pour se briser pour un entêtement ridicule; et, si elle pensait faire des bénéfices dans la plaine, croit-on que par caprice, par vanité, elle serait exclusive pour la voie au pied de l'Atlas?

L'industrie ne se brouille pas avec ses propres intérêts pour un sot amour-propre; quand elle ne trouve pas à gagner un million, elle ne laisse pas échapper le bénéfice de cent mille francs.

Voilà des preuves, Messieurs, des preuves irréfragables; contestez-les si vous le pouvez. Tout est contestable en ce monde, même la vérité; mais il y a des juges. Ces

juges, c'est le public d'abord chez qui la raison et le bon sens ne sont pas éteints; c'est le Gouvernement ensuite qui, en pareille matière, ne dédaigne pas la raison publique, qui aime à l'interroger et qui souvent se pénètre de ses inspirations.

On verra et on voit déjà qu'on dépense en ce moment beaucoup d'argent pour satisfaire des vanités blessées, pour tirer des traits de niveau, pour planter des jalons et pour faire des projets qui n'auront aucun résultat, si ce n'est de retarder sans motif plausible l'exécution de ce qui doit le plus activement protéger la colonisation; mais le juge souverain, le juge en dernier ressort, ce sera le résultat définitif de l'entreprise. Si nos contradicteurs sont assez heureux pour réussir, nous les verrons, après quelques années, obligés de transporter au pied de l'Atlas leurs rails si imprudemment posés au milieu de la plaine.

Il y aurait cependant un moyen de me mettre dans mon tort et de faire triompher nos contradicteurs; je vais indiquer ce moyen, car la générosité sied toujours bien, même envers ses adversaires.

Ressuscitez la défunte Compagnie qui, avec un si profond génie, avait imaginé ce fameux *grand Chemin central du Tell parallèle à la mer*, et qui faisait claquer son fouet avec tant de bruit et d'éclat! Renoncez à ce système que vous avez adopté, de vendre des terres, système qui a pour résultat d'intéresser les possesseurs à la culture, de les attacher au sol et de faire entrer de l'argent

dans la caisse de l'Etat, et faites à cette Compagnie ou à toute autre qui se présentera, des concessions, des concessions à force comme s'il en pleuvait; donnez-lui vingt mille, cinquante mille, cent mille hectares de terre, ainsi que divers ont eu la modération de demander, et vous verrez bientôt que les Chemins de fer se feront pour le plus grand, le plus utile service de ces terres si généreusement données et que le public devra se contenter d'être spectateur bénévole des jouissances personnelles que ces intelligents entrepreneurs auront su conquérir.

Repoussez ces Compagnies maladroitement qui sont assez débonnaires pour demander à entreprendre un Chemin pour ce Chemin lui-même, et sur la seule confiance que, par sa seule utilité, il travaillera beaucoup et donnera des produits; Compagnies qui ne demandent ni subvention, ni concession, qui inspirent toute garantie et qui, pour ces motifs, doivent être écartées.

Alors, il y aura de bonnes raisons pour repousser le Chemin du pied de l'Atlas, et vous trouverez sans doute des entrepreneurs déterminés et hardis qui feront le Chemin au milieu de la plaine et qui seront fondés à dire qu'ils sont plus habiles et plus adroits que tous.

Pour une si belle conclusion, il faut se hâter de mettre en réquisition tous ceux qui peuvent être aptes à faire un plan quelconque. On aura des projets et des plans de toute sorte, des rapports, des commentaires, qui feront des prosélytes, gardez-vous d'en douter!

L'*Akhbar*, dans son numéro du 25 avril, annonce,

d'après un journal qui s'imprime à Paris, que le Conseil-Général des Ponts-et-Chaussées a fait un rapport et donné un avis favorable au tracé par la plaine au préjudice de la ligne circulaire au pied de l'Atlas.

Tout est possible en ce monde où l'on voit souvent des choses si étranges; mais dans tous les cas, jusqu'à nouvelle officielle, il est permis de mettre celle-ci en quarantaine. Rien ne dit encore que le ministère partagera cet avis et qu'il ne prendra pas une décision contraire.

Admettons, si l'on veut, que l'avis des Ponts-et-Chaussées, — s'il a été tel, — sera adopté par le Gouvernement, attendons en paix quelles en seront les conséquences.

Trouvera-t-on une Compagnie sérieuse qui consentira à s'en charger?

Si ce Chemin se fait ainsi, donnera-t-il les résultats qu'on veut bien s'en promettre?

Nous attendons nos contradicteurs dans l'avenir; cet avenir est un si grand maître!

Je n'ignore pas certaines choses qu'on m'oppose; l'Etat fera lui-même, dit-on, les expropriations des terrains nécessaires; en paiera le prix et fera tous les travaux de terrassement et d'art, de manière qu'un entrepreneur n'aura qu'à fournir les rails et le matériel roulant, en sorte qu'il sera facile de trouver une Compagnie pour l'exploitation.

De plus, pour desservir les communes qui sont au pied de l'Atlas, ainsi que les usines qui s'y trouvent, on

construira de petits embranchements dont les wagons traînés par des chevaux aboutiront à la voie ferrée. On en a construit de semblables aux environs de Paris et qui transportent à chaque voyage des centaines de personnes.

Fort bien ! on conçoit aisément tout cela ; mais j'ai regret à dire que rien ne peut, mieux que ces moyens, prouver que nos contradicteurs se trompent et que nous avons raison.

Faire exécuter les expropriations et les travaux d'établissement par l'Etat, semble quelque peu étrange au moment où l'on sait que des circonstances exceptionnelles ont jeté de grands embarras dans les finances publiques et quand bien même on y emploie les bras de l'armée, il ne faudra pas moins dépenser une somme considérable qui sera improductive pour l'Etat et au fond complètement perdue, tandis que fournie par une Compagnie, elle aurait été mise en produit par l'exploitation même, ainsi que cela se fait partout.

Et enfin ce moyen qu'on paraît vouloir employer dans la plaine, pouvait tout aussi facilement être mis en pratique pour le tracé au pied de l'Atlas.

Ce n'est donc qu'un adroit escamotage d'un argument qui, dans la balance des deux projets, n'a pas la valeur d'un centime. Il sera facile de trouver une Compagnie si on ne lui laisse rien à payer,

Et quant aux petits embranchements qu'on pense faire pour desservir les communes qui sont au pied de la montagne, est-ce qu'ils ne coûteront rien pour être construits

et exploités ? Ne faudra-t-il pas exproprier d'autres terrains, faire des terrassements, des travaux d'art, placer des rails ? Le service n'exigera-t-il pas des wagons, des chevaux, des postillons, des conducteurs, des frais d'entretien et une administration spéciale ?

On trouvera bientôt, dans cette institution, à faire des dépenses qui excéderont de beaucoup le surplus de ce qu'aurait coûté, selon nos contradicteurs, la ligne passant au pied de l'Atlas ; surplus, je le répète, présumé mal à propos.

A Paris, dit-on, ces petites voies transportent des centaines de voyageurs. Nous admettons cela ; mais à Paris et dans ses environs, il y a des millions d'âmes qui circulent en permanence ; ici, le nombre des voyageurs sera à peu près nul ; ces embranchements ne transporteront que des matières lourdes, encombrantes, de peu de valeur, qui ne peuvent pas supporter de grands frais et qui exigeront des chargements et des déchargements. Les voyageurs, à Paris, entrent dans le wagon et en sortent sans qu'il en coûte rien. Il n'en est pas de même des marchandises ; les wagons ne seront pas moins obligés de revenir à vide au lieu de leur départ, et les marchandises auront perdu beaucoup de temps. N'est-il pas étrange de comparer Paris à nos villages peuplés de paysans et qui renferment chacun quarante ou cinquante feux !

Et, au fond, qu'est-ce que cela prouve ? C'est qu'il est indispensable de desservir le pied de l'Atlas, parce que c'est là seulement que sont les éléments de transport.

Dès lors, il serait bien plus naturel d'y établir la ligne principale. Cela est vrai, mille fois vrai.

Donc ce que l'on allègue, ce que l'on veut faire, n'est autre chose que la condamnation incontestable de la ligne que l'on veut établir dans la plaine plutôt qu'au pied de l'Atlas.

Qu'on la fasse donc si on veut, mais on n'aura pas moins jeté le Gouvernement dans une erreur déplorable.