

76363

In 8<sup>ps</sup> 08448

ALGÉRIE.

---

DE LA SECTION  
DU CHEMIN DE FER

ENTRE

ALGER ET BLIDAH.

PAR

D. J. MONTAGNE,  
Ancien Administrateur.

---



TYPOGRAPHIE ET LITHOGRAPHIE C. BOCHER.

—  
Juin 1857.

In 8<sup>ps</sup> 08448

---

# ALGÉRIE.

---

## DE LA SECTION DU CHEMIN DE FER

ENTRE

ALGER ET BLIDAH.

---

### Considérations générales.

Par son décret du 8 avril 1857, qui ordonne la création des chemins de fer en Algérie, le Gouvernement vient d'exaucer l'un des vœux les plus ardents et satisfaire au plus impérieux besoin de ce pays.

Cette grande mesure s'est fait attendre bien longtemps ; mais on conçoit l'hésitation dont le pouvoir supérieur était frappé. Les chemins de fer absorbent beaucoup d'argent ; il est peu dans les convenances du Gouvernement d'en faire l'avance lui-même ; ces sortes de travaux ne peuvent guère être entrepris que par l'industrie particulière et par des sociétés anonymes qui créent et répandent dans le commerce des actions représentatives de leur fonds capital ; ces sociétés reposent donc entièrement sur le crédit, et l'on pouvait bien avoir quelques doutes sur l'étendue du crédit nécessaire à cette sorte d'entreprise en Algérie. L'opinion publique, en France, n'avait pas encore à ses yeux une assiette qui lui parut suffisante pour assurer le placement et la circulation des valeurs à créer, et on ne peut se dissimuler que si le discrédit les avait frappées, c'était presque un coup de mort pour elles : rien n'est plus peureux, plus égoïste que l'argent, et si le discrédit avait atteint dès le principe les actions des chemins de fer de l'Algérie, elles n'auraient plus trouvé d'acheteurs qu'à des pertes énormes. Les sociétés formées dans ce but auraient été ruinées et c'en était fait pour longtemps de la création de ces précieuses voies de communication.

Elle ne se fera jamais, parce que les lignes perpendiculaires à la mer épuiseront immédiatement toutes les matières par leurs transports d'aller et de retour et qu'il ne restera plus rien pour la ligne parallèle.

Elle ne se fera jamais, parce que le Gouverneur-Général est trop éclairé pour se mettre à la remorque d'un système irrationnel, et que, s'il emploie les troupes à préparer les routes, il préférera avec raison les prolongements vers l'intérieur.

Elle ne se fera jamais, parce que, dans la supposition impossible où des travaux seraient exécutés dans ce but, les capitaux sont trop prévoyants pour se livrer ainsi à la merci d'une entreprise sans avenir ni espérance; que les travaux que l'administration pourrait faire sont la moindre dépense d'un chemin de fer; qu'il faut encore des rails, des coussinets, des chevilles et une foule d'accessoires qui absorbent des millions; qu'il faut des débarcadères, des stations, des locomotives, des wagons; des dépenses considérables en combustible, matériel et personnel d'une grande importance, et qu'on ne trouvera jamais d'actionnaires pour jeter à l'aventure toutes ces valeurs sous les promesses fantastiques d'un avenir tellement éloigné que ce n'est pas sans raison qu'on l'a qualifié de chimère.

Voici donc les bases bien définies, parfaitement établies par le décret et par le rapport de M. le Ministre de la Guerre, qui vaut bien sans doute la peine qu'on en tienne quelque compte, quoique, dans certaines publications, on en ait fait si bon marché.

On fera d'abord trois lignes perpendiculaires à la mer, de Philippeville à Constantine, d'Alger à Amourah passant PAR ou PRÈS Blidah; enfin, d'Oran à Saint Denis-du-Sig, sans préjudice de celles qui seront faites par continuation du même système d'Oran à Tlemcen, de Ténès à Orléanville, de Bougie à Sétif, dont l'utilité n'est pas moins évidente, sauf la réserve éventuelle, prudente peut-être, parce que comme réserve elle n'engage personne et ne nuit à rien; mais que je ne crains pas de dire imaginaire, malgré les Congratulacions et les Chants de victoire que les partisans de ce système se sont décernés avec tant de bonheur; il y a tout au moins dans ces Glorifications tant soit peu excentriques, une résignation et une philosophie très respectables et un optimisme admirable dont il serait indiscret de troubler la candeur.

En définitif, j'ajoute que, contrairement à ce que je pense, on construise ce grand chemin du Tell parallèle à la mer; si cette idée se réalise, ce sera le triomphe de l'opinion que je soutiens. Les lignes perpendiculaires à la mer, qui sont celles essentiellement utiles, dont l'urgence est reconnue par la pensée et les actes du Gouvernement, épuiseront d'abord, à bas prix et avec économie de temps, les transports d'aller et retour pour l'importation et l'exportation, et le chemin transversal ne sera pas moins dépourvu de toutes les matières que le commerce fait mouvoir.

En supposant qu'il y eût quelques personnes dans les wagons, ce ne serait qu'en nombre insignifiant; dans les contrées où l'on veut établir cette ligne, la population ne sera qu'une ombre imperceptible jusqu'à cinquante ou soixante ans au moins; et, pendant cet intervalle, il ne faudra pas moins payer l'intérêt des actions.

Qu'on ne fasse, sous ce rapport, aucune comparaison avec la France. En France, la population en raison de sa surface correspond à sept cents âmes par hectares, et les wagons peuvent s'alimenter par les voyageurs. En Algérie, la population est peut-être de deux ou trois par hectare en raison de l'étendue où la France peut porter sa domination, où on a l'imprudence de vouloir faire circuler des wagons, et ce serait une illusion pire qu'une chimère de croire que des chemins de fer que l'on répandrait sur ces vastes espaces pourraient être d'une utilité quelconque.

Diverses personnes qui partagent mon opinion sur la priorité et la préférence à donner aux lignes perpendiculaires à la mer, seraient cependant disposées à attribuer plus d'utilité que je ne pense à la grande ligne transversale de l'Est à l'Ouest.

Elles se fondent principalement sur ce que l'on fait en Amérique.

En Amérique, disent-elles, on ne s'inquiète pas du sort d'un chemin de fer; lorsqu'on a décidé que, sur un point donné des immenses surfaces qu'on y possède, on fera un centre de population, on en détermine le point sur la carte et l'on fait aussitôt le chemin; on concède en même temps aux entrepreneurs d'immenses terres situées le long du parcours; le bénéfice des entrepreneurs se trouve sur l'augmentation de valeur que la voie ferrée donne à ces terres et le pays se peuple incessamment.

En Algérie, on pourrait agir de la même manière si, par exemple, le chemin qui doit aller d'Alger à Amourah, traverse la plaine du Chélif et va jusqu'à Orléanville, cette plaine se peuplera et on pourra voyager dans cette direction.

Fort bien, cette idée a quelque chose qui flatte l'imagination, les exemples de l'Amérique viennent fort à propos pour lui donner une belle apparence; mais une difficulté échappe aux personnes qui pensent ainsi, c'est qu'il n'y a pas de comparaison possible en ce genre à faire avec l'Algérie.

En Amérique, les immigrants sont tout, les indigènes ne sont rien; le principe du Gouvernement c'est le refoulement de ces derniers ou leur extermination, et on dispose à volonté de toutes les surfaces.

En Amérique, les immigrants arrivent chaque année par centaines de mille; créer un centre de population et vivifier les espaces qui les séparent des lieux précédemment peuplés est l'affaire d'une année ou deux.

En Algérie, il n'en est pas de même; le Gouvernement a fait un traité lors de la conquête du pays; il s'est engagé comme convention formelle à respecter la propriété privée et il a tenu cet engagement, loin de refouler

ou d'exterminer les indigènes, il les protège ainsi que leurs droits de propriétés. J'ajoute que si le traité dont je viens de parler n'avait pas été fait, il est dans les mœurs et les habitudes de la France de le faire ainsi.

Comparer sous ce point de vue la France si chevaleresque avec l'audacieuse République américaine, c'est se tromper évidemment.

Le Gouvernement français a suivi et il suit si religieusement ce principe qu'il se refuse à cantonner les indigènes, même en leur donnant des terres dans les lieux de leurs cantonnements.

Dans la plaine du Chéelif comme dans les autres, comme dans la Mitidja et ailleurs, on trouve la propriété privée et il faudra procéder par voie d'expropriation, tout au moins d'indemnité; et c'est là un écueil que les partisans de cette pensée n'ont pas envisagé.

En Algérie, l'augmentation de la population est de mille ou deux mille âmes par année tout au plus; j'admets qu'avec les facilités de la circulation, l'augmentation s'élève à trois mille, quatre mille, cinq mille si on veut. Cette population, répandue sur les trois provinces, sera d'un insensible effet.

Depuis cinq ans, nous occupons Lagouath; dites-nous donc si les soixante lieues qui le séparent de Boghar ont cessé d'être un désert.

On a peine à comprendre que des hommes sensés, des esprits positifs, puissent trouver quelque ressemblance entre ce qui est possible en Amérique et ce qui l'est en Algérie.

Les personnes qui sollicitent la grande ligne du chemin central du Tell demandent des concessions immenses. La traduction de leur langage en termes clairs et précis est facile.

Le plaine du Chéelif vaut sans doute plusieurs millions; par la voie ferrée, elle peut doubler ou même tripler de valeur.

« Donnez-nous, disent-elles, la plaine du Chéelif: donnez-nous un chemin de fer pour la desservir en nous garantissant l'intérêt des dépenses que feront nos actionnaires, la suite de tout le reste ne nous inquiètera plus. »

Cessons donc une bonne fois d'être Français sous le rapport des châteaux en Espagne; voyons d'abord ce qui est sous notre main avant de nous lancer dans les nuages de l'inconnu. Nous plantons un arbre en Algérie, occupons-nous d'abord de raffermir les racines: si vous voulez en cueillir les fruits dans la première année, vous n'en aurez rien; moi, je ne prétends au fruit que lorsque l'arbre aura acquis la force de produire; qui de vous ou de moi agit plus rationnellement?

Un journal, qui se publie dans le département de l'Est, nous disait l'autre jour que les chemins de fer sont faits pour créer des villes nouvelles sans s'inquiéter de desservir celles qui existent; et il appuyait

cette opinion sur l'existence des fleuves qui n'ont pas attendu la création des villes avant d'établir leurs cours.

J'en demande pardon à ce journal, mais je suis forcé de lui dire que son système et sa comparaison sont une double erreur. Contrairement à son idée, on voit qu'en France et partout ailleurs on s'est d'abord occupé de l'intérêt des villes existantes, et on a fait souvent de grands détours pour les servir.

Qu'il me permette de mon côté une comparaison qui me semble avoir plus de poids que la sienne.

La fondation d'un état nouveau, c'est la création d'un être qui a vie et qui est destiné à agir. Songeons d'abord à former, à consolider l'estomac, la colonne vertébrale, la moelle épinière, selon l'expression propre de ce journal ; c'est de là que partiront les forces pour alimenter les extrémités. Un enfant de naissance ne se servira de ses mains et de ses pieds qu'après de longues années, mais il a d'abord besoin du lait de sa mère, et il ne pourra posséder et produire des forces que lorsque le corps sera formé.

Ne pas desservir les villes existantes qui sont une réalité et la richesse positive de l'Etat au profit des villes à venir, plus ou moins hypothétiques, peut-être imaginaires, c'est commencer par se ruiner volontairement dans l'espérance de s'enrichir plus tard ; c'est lâcher sa proie pour l'ombre. Où donc a-t-on trouvé cette étrange pensée de vouloir faire avorter ce qui existait jusqu'à ce jour au profit d'un avenir plus ou moins chimérique ? Quelle folie !

Je conseille à ceux qui soutiennent de pareilles choses de ne faire aucun chemin que ce soit en Algérie, et d'en faire un dont le point de départ, la tête de ligne, soit à Lagouath et l'autre à Tombouctou ; un tel chemin serait la conséquence naturelle de ce système, car si le système est vrai, on ne peut en esquiver la conséquence.

Ce journal nous parle à son tour de l'Amérique : c'est le thème banal de tous ceux qui veulent nous faire voyager dans le vide.

De grâce, laissez donc faire en Amérique tout ce qui s'approprie naturellement à ses ressources, et restez, s'il vous plaît, en Algérie, parce que c'est là que vous devez opérer ; les ressources naturelles du pays et celles de sa population sont entièrement différentes et ne permettent pas de copier ce que l'on fait à 2,000 lieues loin de nous. Le vulgaire qui n'approfondira pas la question, pourra bien se laisser prendre à cette peinture qui flatte l'imagination ; chacun ne se livre pas facilement à des études sérieuses ; mais ceux qui font appel à la connaissance spéciale et technique de notre pays, n'acceptent pas si aisément ces images plus ou moins séduisantes ; ils s'attachent aux réalités et c'est ce qu'il y a de plus sûr. Depuis assez longtemps l'Algérie est livrée à des théories presque toutes

dégénérées en utopie, à des essais qui se sont succédés les uns aux autres au grand détriment du pays; il est temps de s'arrêter dans cette voie périlleuse et de ne s'attacher qu'à des réalités.

L'Algérie a besoin d'argent et plus encore de crédit, un chemin de fer qui devra attendre dix ou vingt ans pour donner des profits et supporter l'entretien annuel du matériel et du personnel, l'intérêt du capital, grever le Gouvernement d'une garantie qu'il aurait pu donner, ruinera les entrepreneurs et avec eux le crédit ainsi que le pays.

### **Exposé des Faits et de la Situation.**

En prenant la plume pour commencer cet écrit, je me suis, pourrait-on peut-être me dire, écarté de la spécialité que je veux traiter; mais avec un peu d'attention, on peut facilement reconnaître que je suis resté dans le cercle de mon sujet.

En effet, dans un système quelconque, toutes les parties se tiennent par la main, se coordonnent entr'elles; elles convergent vers un centre commun; si elles concourent à un seul résultat elles ne peuvent que donner de la force à la solution qu'on a recherchée; le sujet que j'ai abordé est celui des chemins de fer et je n'ai pas parlé d'autre chose.

J'ai dit ailleurs que les voies de communication n'ont aucune valeur qui leur soit propre, qu'on ne les apprécie qu'en raison des services qu'elles rendent; que ces services sont réclamés d'abord par les centres de population existants qu'elles sont appelées à féconder, à enrichir; que, plus elles sont rapides et économiques, plus elles sont utiles, car le temps et l'économie sont les premiers besoins de l'industrie. J'ai dit aussi que les centres de population qui existent depuis longtemps, qui ne se sont jamais déplacés, qui ont vécu, grandi et prospéré, ont, par leur consistance, par leur durée, la sanction suprême de l'expérience, et qu'elles aspirent vivement tous les éléments de progrès; que leurs habitants ont des droits acquis à toutes les inventions du perfectionnement.

J'ai dit aussi que si les chemins de fer sont susceptibles de faire naître des cités nouvelles, ces cités sont plus ou moins hypothétiques; qu'il n'est donné à personne de deviner le lieu positif qui les verra naître et prospérer, parce que cela tient à des circonstances de temps, de localité, qui peuvent tromper toutes les prévisions, tous les calculs, et qu'on s'exposerait à de graves mécomptes si on considérait comme des réalités pour l'avenir ce qui ne saurait être jusqu'à cette époque qu'une probabilité plus ou moins éventuelle.

Que les voies de communication avaient, au contraire, pour objet principal et certain, les rapports entr'elles des villes existantes; qu'il ne faut pas raisonner à leur sujet comme on peut le faire en mathématique, en chimie, en physique, où on va du connu à l'inconnu, et qu'il faut, au contraire, saisir les faits tels qu'ils sont pour en agrandir et améliorer les conséquences; accepter le connu et attendre la germination spontanée de l'inconnu.

J'ai dit tout cela parce que ce sont des vérités incontestables, j'ai donc plaidé la cause que je me suis proposé de défendre, celle de Blidah, ville très ancienne, déjà importante, que les partisans du chemin fantastique parallèle à la mer veulent, pour les motifs les plus futiles, laisser éloignée de la voie ferrée, provoquer ainsi la naissance d'un nouveau foyer de population et par cette concurrence insolite ruiner, on ne sait pourquoi, une ville notable, importante, saine, industrielle; ce qui serait une sorte de vol, presque un assassinat.

Et voyez cependant de quoi sont capables les mauvaises pensées! Propagées par l'oubli coupable de ces considérations graves et respectables, par une aspiration de gain mal réfléchi, préconisées par certains amours-propres froissés, elles sont toujours dangereuses, et il importe de leur barrer le chemin.

Le système de ce fameux Chemin central du Tell s'est agité de telle sorte qu'il est parvenu à porter quelque incertitude dans la décision du Gouvernement et qu'il a été dit qu'on ferait un chemin de fer d'Alger à Amourah, passant PAR ou PRÈS Blidah; les partisans de ce système se sont efforcés de réaliser la menace de l'un de ses auteurs qui articulait un jour cette prédiction sinistre: *Tant pis pour Blidah, il est condamné à mort.*

Blidah s'est félicité, avec toute l'Algérie, des bienfaits que doit produire le décret du 8 avril; mais en même temps il a compris qu'il lui appartenait d'éclairer cette question de PAR ou PRÈS; que nul ne pouvait exposer les faits avec plus de clarté et atteindre, par cette voie, la bonne foi, la conviction du Gouvernement.

A défaut de l'administration locale à qui l'initiative en aurait semblé appartenir, une grande réunion des habitants notables de la ville, s'est formée; elle a délibéré: 1° qu'une Pétition serait immédiatement adressée à M. le ministre de la guerre pour empêcher qu'un cahier des charges fut rédigé avec trop de précipitation sans que la ville eût été entendue; 2° qu'aux frais des habitants un nouveau tracé serait fait indiquant des combinaisons meilleures que tout ce qui a été fait auparavant; ce nouveau plan devant diminuer la dépense, adoucir les pentes et raccourcir le parcours, et qu'il serait adressé à M. le ministre de la guerre, accom-



pagé d'un Mémoire qui en expliquerait tous les détails; 3<sup>e</sup> qu'enfin, on acceptait l'offre gracieuse d'un membre de la réunion pour porter ces documents à Paris et les développer aux yeux de M. le ministre de la guerre.

Et aussitôt une commission de sept membres a été nommée pour exécuter ce qui avait été décidé.

Sans retard, on a mis la main à l'œuvre; la pétition a été rédigée et en deux jours revêtue de mille signatures, et un homme de l'art, d'une capacité reconnue, a commencé les opérations sur le terrain pour l'exécution du tracé.

L'autorité locale, inactive jusque-là, a compris qu'elle ne pouvait rester muette et passive devant cette noble manifestation; le conseil municipal a été assemblé et une commission nommée dans son sein a été instituée pour se fonder et agir en commun avec celle de la cité.

Le projet admet en principe et prouvera, au besoin que la voie ferrée arrive facilement et sans obstacle à la porte de Blidah, quoique nos adversaires aient osé soutenir le contraire, et le nouveau tracé, s'occupant alors de la sortie de Blidah pour se diriger vers Amourah, indique un lieu très convenable, d'une montée très douce, au lieu de se précipiter dans une rude descente, ainsi qu'on l'avait projeté jusqu'ici, et on traverse la Chiffa sur un point culminant au moyen d'un pont très solide, d'une seule arche, appuyé sur deux rochers.

Au point où la nouvelle voie arrive sur ce pont, elle trouve un terrain soutenu qui n'exige aucun ouvrage d'art imprévu; elle épargne les grandes montées et des circuits considérables pour traverser le Petit-Atlas en se dirigeant vers le Bou-Roumi, et ainsi elle évite une descente rapide qu'on présentait comme un obstacle à la sortie de Blidah et au delà; cette voie se prolonge et évite la montée et les circuits dont je parlais ci-dessus.

Elle se soustrait à la nécessité de faire sur la Chiffa un pont qui ne serait peut-être pas assez long de quatre ou cinq cents mètres, qu'exigent impérieusement les débordements annuels et périodiques de la Chiffa; elle adoucit les pentes dont aucune ne dépasse quinze millimètres et elle diminue le parcours de quatorze kilomètres; c'est ainsi qu'elle anéantit tous les arguments de nos adversaires et qu'elle prétend atteindre la conviction du Gouvernement.

Je le dis à regret, mais tous les projets présentés jusqu'à ce jour, même ceux qui ont eu pour auteurs des hommes très compétents, n'ont signalé l'aussi grands avantages, et pour la sortie de Blidah, personne n'avait perçu la simplicité de ce plan.

**On doit passer au pied de la montagne,  
et non dans la plaine de la Mitidja.**

On m'a fait l'honneur de me nommer membre de la commission, et je m'unis de cœur et d'action au concours de mes concitoyens qui sont d'avis unanime sur tous les points ; mais, sans me séparer d'elle, je me propose de discuter une question dont elle n'a pas cru devoir s'occuper.

Son travail consiste exclusivement à tracer la portion de la route à parcourir au sortir de Blidah ; je veux de mon côté, parler exclusivement de la voie à prendre pour arriver d'Alger à Blidah.

Ceci est d'une importance majeure et pourrait presque dominer la question ; l'intérêt particulier de Blidah n'y joue qu'un rôle secondaire ; il s'agit ici du grand intérêt public et peut-être du sort capital de cette ligne essentielle : il s'agit de repousser une voie que l'on veut perdre au milieu d'un terrain complètement nul en industrie, qui ne donne que des produits transitoires momentanés, et d'en préférer une autre qui pourra favoriser l'industrie, la créer en quelque sorte, mettre en mouvement toutes les richesses du pays, fournir des transports considérables, nombreux, permanents, pendant le cours de l'année entière, alimenter la navigation, et par conséquent profitable à la terre et à la mer ; enfin, une voie qui, avec tous ces avantages, enrichira ceux qui l'auront entreprise par le fait unique de son utilité propre. Cette dernière considération est capitale, car pour que le pays recueille le fruit de la voie ferrée, il faut que l'entreprise arrive à bonne fin, qu'elle prospère, que les actionnaires touchent de bons dividendes annuels ; il faut que les actions de la compagnie soient recherchées et se vendent à de hauts prix par la seule influence de leurs bénéfices ; il faut que le Gouvernement soit exonéré de toute garantie qu'il aura pu donner.

Je le dis sans hésitation, quoique bien des personnes aient pensé le contraire, la voie primitivement tracée, partant d'Alger, passant par Hussein-Dey, la Maison-Carrée, l'Arba, Rovigo, Bonnem, Soumah, au pied du Petit Atlas jusqu'à Blidah, est la seule bonne, la seule qui puisse prospérer.

Celle qui se détournant à la Maison-Carrée, telle qu'on la propose, pour se diriger au travers de la plaine, ne vaut rien ; elle est mauvaise, détestable, ridicule, impropre à rendre les services que l'on attend d'elle et capable de ruiner ceux qui l'entreprendront.

Je permets volontiers qu'à la première lecture de cette assertion si formelle, quelques personnes jettent les hauts cris, m'accusent de vouloir une chose déjà condamnée ; ma conviction et celle d'une infinité de per-

sonnes sensées qui pensent comme moi, n'en sera pas ébranlée, tel est le sentiment de la majorité.

Le malheur a voulu que le système contraire, inventé par ceux dont le projet vient d'être éladé par le Gouvernement, a trouvé quelques partisans qui n'ont pas approfondi la question ; mais celui que je soutiens ne restera pas sans interprète. et, comme le propre de la vérité est de vaincre tôt ou tard le mensonge, il faut espérer que les bonnes intentions de l'administration l'accueilleront après l'avoir examiné.

Voyons donc avec calme et maturité en quoi consistent ces deux lignes ; je ne veux dire que des choses fondées sur l'autorité des faits et qui ne laissent aucune prise à une réfutation publique ; ce qui se dit d'une manière occulte doit toujours paraître suspect.

La valeur réelle d'une route quelconque, c'est d'être placée le plus à portée possible des lieux qui fournissent la matière à transporter.

Faites la plus belle route qu'on puisse imaginer, solide, avec tout le confortable que vous pourrez lui donner ; bien proprement coloriée sur le papier ; donnez-lui une direction parfaitement droite, la plus courte possible ; chantez bien haut des cantiques à sa louange, faites-lui donner les certificats les plus beaux ; si elle n'est pas disposée pour la commodité du commerce et de l'industrie, elle ne fera jamais rien.

Placez-la au contraire de manière à ce qu'elle puisse recueillir en abondance la matière à transporter et avec le plus de facilité possible ; elle aura le monopole des transports. Le commerce et l'industrie ne se paient pas de dessins, de paroles et de chimères, il leur faut des réalités.

Que prétendez-vous donc faire avec votre route traversant la plaine ? La plaine, si riche sans doute de la Mitidja, mais dont en l'espèce vous méconnaissez la situation.

Cette route, partant d'Alger, passera au village d'Hussein-Dey qui ne peut fournir aucune matière de transport, pas plus que les quelques maisons qui sont voisines de la Maison-Carrée ; si vous disiez que ces localités peuvent fournir quelque chose, je vous répondrais que selon l'autre plan on y passe aussi.

La, vous vous détournez à droite et vous côtoyez le Sahel d'Alger où il n'y a rien à prendre, rien à laisser, où il n'existe ni cours d'eau, ni aucune usine quelconque, et vous traversez les broussailles de la plaine en passant près de Birtouta, des Quatre-Chemins et de Boufarik jusqu'à Blidah. Dites-nous, s'il vous plaît, ce que vous pensez recueillir le long de cette route de quarante-huit kilomètres.

Rien, chacun peut le dire avec nous ; si vos wagons partent vides d'Alger, vides ils arriveront à Blidah.

Espérez-vous un meilleur sort au retour ? Ne craignons pas de le dire, vous n'y recueillerez rien non plus.

Sans doute la Mitidja est fort riche, mais ses produits sont bien connus; c'est du blé presque exclusivement, récolte qui se fait une fois l'année, un peu de tabac, et rien autre.

Dans huit jours, les wagons peuvent exporter tout cela, et pour tout le reste de l'année, vous n'aurez plus rien, rien que ce soit.

En redescendant à Alger, si, comme pour la montée, les wagons partent vides au sortir de Blidah, vides ils arriveront à Alger; vous n'avez donc plus pour vos transports que vos deux têtes de lignes, Alger et Blidah. Entre elles deux, il n'y a plus rien.

Je ne nie pas, vous le voyez, la fertilité de la plaine; c'est une terre riche et féconde, mais l'eau qui l'enrichit n'est pas à la surface, elle circule dans l'intérieur; on n'a pu la rendre praticable qu'au moyen d'innombrables fossés de dessèchements. On n'y trouve de matériaux d'aucune espèce; il n'y a pas de chute d'eau qui puisse servir de moteur; jamais on n'y pourra créer aucun établissement d'industrie, et si vous me disiez qu'on est parvenu à y créer deux ou trois moulins, je vous répondrais qu'ils ne consomment que le blé de la production locale, qu'ainsi elle ne produirait aucune matière nouvelle à transporter; c'est toujours le produit de la plaine et rien de plus.

Ce n'est pas tout: la construction de la voie ferrée y sera très coûteuse, les matériaux en sont fort éloignés et vous serez forcés d'aller à grands frais les chercher au pied de la montagne, précisément la où je prétends que la route doit passer.

De plus, vous avez, dans le cours de votre passage, d'immenses marais sur un grand fond d'argile, impraticables pendant six mois de l'année, et il vous faudra des travaux considérables pour asseoir votre voie d'une manière solide et d'un coûteux entretien.

Vous oubliez, sans doute, que, pendant l'hiver, les eaux qui s'écoulent avec furie du revers de la montagne qui vous sépare de Douéra, sur une longueur d'environ douze kilomètres, depuis l'Oued-Kerma jusqu'aux Quatre-Chemins, inondent chaque année une partie de la route et en emportent quelquefois diverses parties qu'il faut rétablir, et vous aurez à vous préserver de cette invasion brutale de l'eau qui attaquera aussi bien votre voie ferrée que la route actuelle.

Aussi est-il vrai que l'autre route qui, évitant la plaine, passe par Douéra, est beaucoup plus solide et coûte bien moins pour son entretien. J'invoque sur ce point le témoignage des Ponts-et-Chaussées qui le savent mieux que personne.

Tout ce que je dis là est indéniable parce que c'est public.

Ainsi, d'après ce système, beaucoup de dépenses de création, des frais annuels d'entretien considérables et pas de produit; voilà le triomphe que vous devez attendre de votre ligne qui traversera la Mitidja.

Qui veut y voir le contraire ferme les yeux à la lumière et perd la mémoire du passé.

Voyons maintenant ce que sera la route passant au pied de la montagne ; c'est celle que nous demandons.

Comme vous, partant d'Alger, nous passons à Hussein-Dey et à la Maison-Carrée ; là, nous traversons l'Arrach et nous nous approchons du village de l'Arba où il y a chaque semaine un marché considérable qui alimente en grande partie la boucherie d'Alger et fournit une bonne partie des bestiaux que l'on importe en France.

On se détourne sur la droite à deux ou trois kilomètres avant d'arriver à l'Arba, et plus loin on passe au village de Rovigo : deux centres de population qui, chaque jour, augmentent en importance. Dans cette dernière localité, on a trouvé une source d'eau minérale déjà très renommée, mais qui n'est pas fréquentée comme elle devrait l'être, à cause de la difficulté actuelle des communications.

À Rovigo on repasse l'Arrach et l'on arrive à Bouinem, l'une des situations les plus heureuses que l'on puisse voir et où un centre de population va être établi par suite d'une décision ministérielle déjà rendue. Par sa position, par la bonté du territoire et la richesse de sa végétation agricole et arborescente, Bouinem, placé au pied de la montagne, est digne de tout intérêt, quoique non encore créé.

Plus loin on arrive à Soumah, après avoir fait un détour qui s'approche de trois ou quatre cents mètres de Boufarik. Sur ce dernier point, nous sommes tous d'accord.

Boufarik, dont je me plais à reconnaître le mérite, n'a donc rien à voir dans ce débat ; mais je ne puis me dispenser de dire que, pour la commodité de la route, il n'est point nécessaire d'y passer. Il est donc étrange que l'on prolonge la route pour passer à Boufarik et qu'on refuse cet avantage à Blidah qui a bien plus d'importance. Pourquoi cette différence, ce caprice, cette injustice ? On serait bien embarrassé de l'expliquer par de bonnes raisons.

C'est ensuite après Soumah que, passant vers les Quatre-Fermes, la voie fait une légère inflexion sur la droite, passe à une égale distance de Dalmatie et de Beni-Mered pour arriver à la porte de Blidah.

J'en ai pas besoin de répéter ce qui a été déjà dit cent fois, que la construction de cette ligne n'offre aucune difficulté ; peu de terrassements, pas de tunnel, pas de viaduc ; seulement deux ou trois ponts de peu d'importance ; mais dites-nous donc quel est le chemin qui n'exige pas quelques travaux.

Le tracé qui en a été fait a été vérifié officiellement par un ingénieur des Ponts-et-Chaussées, d'un mérite incontestable. La pierre est sur place, on ne construira pas un seul kilomètre de la nouvelle voie qui

exige du transport. On a déjà trouvé sur cette ligne des carrières de pierre d'une bonté et d'une dureté remarquable qui produisent non-seulement du moellon très recherché, mais aussi de la pierre de taille fort estimée, et cependant tout cela n'est que secondaire.

Les flancs de cette montagne sont remplis de richesses ; partout où on y a fouillé, on a trouvé des mines considérables : il y a du fer, du cuivre, du plomb, et on peut citer une nouvelle mine de plomb argentifère qui vient d'être récemment découverte aux environs de Balinatie. Par une affinité qui existe dans les tendances de la nature et les habitudes géologiques, on peut considérer les flancs de cette montagne comme le réceptif d'une foule de ces produits.

C'est dans la montagne qu'on trouve les marbreries. Déjà on y a découvert du plâtre d'une excellente qualité. Les indigènes ne connaissent pas le plâtre. Pendant les premières années de l'occupation française, on le faisait venir de France ou d'Italie ; il supportait un déchet considérable ; la qualité en était altérée par l'humidité de l'air marin. Chacun sait que cette matière, dans le Midi surtout, est très susceptible de s'altérer avant d'être employée et qu'elle exige de grandes précautions ; enfin, il se vendait fort cher.

Il y a plus encore, les cours d'eau qui existent, et ceux que l'on peut mettre à découvert, ne doivent pas être considérés sous le seul rapport de l'irrigation des terres : partout on y a construit des usines, les moulins à farine se multiplient de jour en jour, et il est très désirable, même pour la Métropole, que les transports des céréales se fassent après la mouture ; il y a une économie de près de 20 pour 100 sur les frais de transport.

Mais que ne peut-on faire encore avec ces belles chutes d'eau ? On peut faire des forges qui seront bien placées au milieu de ces mines, des papeteries, des filatures, des moulins à huile, à tan, à briques pour le béton, des scieries ; on peut y voir naître toute sorte d'industrie pour lesquelles la plaine est impuissante, parce que les eaux n'y coulent qu'entre deux terres où elles se répandent au large. C'est bien pour cela que la plaine est si fertile ; mais c'est aussi pourquoi il s'y forme des marais. Ces eaux n'ont plus de chute et sont incapables d'être employés comme moteurs.

Et il ne faut pas perdre de vue un fait essentiel, c'est que les cours d'eau dont je parle sont presque tous disposés sur un terrain en amphithéâtre, de manière à servir plusieurs fois à différentes usines. A Blidah, il en existe un qui, seul, fait mouvoir quinze ou seize meules dans quatre moulins superposés les uns aux autres, et cette même source peut encore en faire mouvoir au moins un par la seule configuration du terrain.

Persister à écarter la route de ce foyer de richesse et jeter le chemin de fer au milieu des marais de la plaine, n'est pas seulement détruire

L'industrie qu'on y a déjà créée, c'est étouffer en leur germe toutes celles qui ne demandent qu'à se produire, qui sollicitent leur expansion.

La fortune de la contrée est dans les flancs de cette montagne, et on ne peut comprendre que ceux qui ont combiné le plan de la route d'Alger à Blidah au milieu de la plaine n'aient pas reculé devant les funestes conséquences de leur incroyable erreur.

Mais que sommes-nous donc venus faire en Afrique, si ce n'est mettre en valeur les richesses qu'elle renferme et les placer dans la sphère de la civilisation? On veut, pour des raisons qui n'ont aucune portée, écarter cette belle partie de l'Algérie de sa destination et rendre nuls tous les sacrifices que la France s'est imposés!

Je veux bien qu'un homme de l'art, qui voit sur une feuille de papier une ligne bien droite, parfaitement dessinée, s'extasie devant la beauté de ce plan et qu'il fonde sa réputation future sur une idée si simple qu'elle lui est venue comme *bonjour* (qu'on me pardonne cette expression triviale, parce qu'elle exprime une pensée vulgaire et bien connue); mais ce n'est pas sous le rapport de l'art que l'on doit considérer une entreprise de cette nature. Les principes de l'économie politique doivent principalement en ordonner la direction parce que le but est de développer la richesse.

Et que l'on ne s'y trompe pas, on ne crée pas la richesse; elle est innée dans la nature, dans le fond de la terre et dans tout ce qui constitue le globe que nous habitons; elle est répandue dans les diverses localités où le pouvoir suprême et indépendant de l'homme l'a placée. L'homme n'a pas inventé le magnétisme, le galvanisme, l'électricité, la vapeur, il les a découverts et mis en œuvre.

Chaque fois que vous me direz avoir choisi la place d'une route pour la commodité de la route elle-même, et sans égard aux modifications que vous fournissent les tendances de la nature ou les besoins des localités qu'elle doit desservir; enfin, en dehors de ce que l'on est convenu d'appeler les principes de l'économie politique, je vous répondrai, au risque de heurter votre amour-propre, que votre beau plan est absurde et qu'il est celui d'un aveugle.

Ma pensée est peut-être exprimée un peu rudement, je suis assez disposé à le reconnaître; mais telle est l'influence de la vérité, d'une conviction consciencieuse et forte, que ce serait faiblesse de la ternir par des locutions miellées, par l'euphonie qui a sans doute plus de grâce et de douceur, mais qui n'est qu'un voile jeté sur les choses que l'on veut démontrer.

Ce n'est pas tout; on nous objectera que la route que nous voulons suivre est plus longue d'environ douze kilomètres. Elle sera donc plus coûteuse à construire; le parcours étant plus long emploiera plus de temps et coûtera un prix de transport plus élevé.

J'accorde qu'il faudra un peu plus de temps, mais je nie qu'elle augmentera les frais de transport.

Voyons d'abord le retard que ce plus long trajet occasionnera pour l'arrivée de chaque voyage.

Dans une vitesse moyenne, les wagons parcourent de 10 à 12 lieues à l'heure. Douze lieues représentent quarante-huit kilomètres; un prolongement de douze kilomètres prendra donc un quart-d'heure; — un quart-d'heure, voilà toute la conséquence de ce prolongement.

Si c'était ici la place de donner le tracé de toutes les routes en Europe où l'on a fait des détours bien plus longs, et cela dans le seul but de desservir les villes existantes, on verrait que ce que nous demandons n'est autre chose que ce que l'on a jugé nécessaire partout.

Eh bien ! je le demande en conscience, est-ce pour un misérable quart-d'heure que l'on aurait le courage de sacrifier tous les avantages énumérés ci-dessus et qu'on préférerait une ligne improductive ? En vérité, c'est ce qu'on n'oserait soutenir.

J'ai nié que ce prolongement de la voie occasionnerait une augmentation sur le prix du transport, et j'ai dit vrai.

Le service d'un chemin de fer est une industrie comme une autre, elle doit faire des profits; plus elle gagne dans son exploitation, plus elle peut livrer ses produits à bon marché; c'est là une vérité vulgaire.

Si votre route passe par la plaine, elle n'y recueillera rien; ses frais n'existeront pas moins, et il faudra que les entrepreneurs perçoivent des prix plus élevés puisqu'ils auront moins de bénéfice pour couvrir les dépenses.

Si elle passe au pied de la montagne où elle trouvera toute l'année un aliment considérable et permanent pour son travail; elle gagnera davantage, et les entrepreneurs devront réduire leurs prix en considération de leurs plus grands profits.

Sur ce point comme sur le précédent, soutenez le contraire si vous vous en sentez le courage.

Voulez-vous en juger par une comparaison ?

Voyez les Omnibus qui circulent dans les grandes villes. Lorsqu'ils furent institués, c'était en 1829; celui qui en avait eu la première idée s'était dit que, pour 30 centimes, il voulait tous les jours faire traverser Paris d'un bout à l'autre à qui trouverait bon de faire cette promenade.

Chacun criait, à la folie ! et les critiques tombèrent comme la grêle sur ce hardi inventeur.

Mais ce que le vulgaire ne voyait pas, c'est qu'à chaque pas on trouvait des passagers nouveaux; que, si quelques-uns faisaient une course d'une heure pour trente centimes, beaucoup d'autres n'emploieraient qu'un quart-d'heure, dix minutes, cinq minutes. C'est ce que l'exp



rence de trente ans a démontré en tout pays. L'inventeur avait calculé que dans les voitures à douze places, douze personnes à 60 centimes ne produiraient que 7 francs 20 centimes, et que trente personnes à 30 centimes produiraient 9 francs. La pratique a consacré l'exactitude de cette combinaison.

L'analogie est complète; l'entrepreneur des Omnibus a parcouru une ligne plus longue pour pratiquer les quartiers les plus fréquentés et obtenir un plus grand nombre de passagers et il a pu les transporter à bas prix. La voie ferrée parcourra soixante kilomètres, au lieu de quarante-huit, pour recueillir sur les lieux de production la plus grande quantité de marchandise et elle aura avantage à diminuer le prix de transport.

Il ne faut pas s'y tromper; si les carrières, les mines, les usines, sont obligées à charger les marchandises sur des charrettes pour atteindre la voie ferrée dans la plaine, on voudra éviter le temps perdu pour attendre le passage du convoi, pour le déchargement et le rechargement; les dépenses de cette double opération, les avaries, les pertes qui en sont la suite inévitable. Si le reste de la distance à parcourir pour arriver à Alger n'est pas trop long, les voitures chargées sur le lieu de production continueront leur route jusqu'à Alger où elles trouveront un chargement quelconque pour le retour, au lieu de revenir à vide depuis la station jusqu'au lieu de départ et le transport en sera totalement perdu pour la voie ferrée.

Il ne me paraît pas que dans les combinaisons du chemin par la plaine, on ait pris en grande considération l'intérêt des actionnaires.

Enfin, je puise, dans le texte même du décret, une clause qu'il ne faut pas perdre de vue. Si ce texte prescrit la construction d'une route sur Amourah, il en prescrit une autre sur Aumale.

Or, pour aller à Aumale, il faut aller à l'Arba, précisément le point où nous voulons passer. Ainsi, cette section d'Alger à l'Arba fera le double service sur Aumale et sur Blidah, et, si elle est de vingt-six kilomètres; on ne peut en affecter la charge entière à la voie de Blidah, en ce qui concerne la dépense de la construction.

Si, comme cela est indubitable, chacune de ces lignes doit en supporter la moitié, c'est treize kilomètres de moins dont la ligne de Blidah sera chargée. Elle se trouvera ainsi réduite à quarante-huit kilomètres pour le tracé de sa construction, précisément à un parcours égal au tracé par la plaine et l'argument d'une ligne plus coûteuse par ce qu'elle serait plus longue, s'évanouit devant le fait et la volonté du décret.

## A quel endroit doit-on placer le débarcadère ?

La question du parcours d'Alger à Blidah me semble à peu près épuisée, mais il s'agit encore de savoir quel est l'endroit le plus propice auprès de la ville pour le débarcadère.

Les premiers ont dit : *C'est au faubourg d'Alger*, avant d'entrer en ville par la porte d'Alger. Les autres : Vers le magasin militaire des fourrages avant d'entrer en ville par la porte Bab-el-Sebt.

J'ai depuis longtemps étudié ces deux propositions et je dis sans hésitation qu'il faut préférer le faubourg d'Alger.

Disons d'abord quelles sont les conséquences de l'une et de l'autre proposition; nous verrons ensuite quelles facilités ou quels obstacles on pourra rencontrer pour l'exécution.

En principe, l'aboutissant des chemins de fer doit, autant qu'il est possible, concourir à avantager les villes; on peut soutenir sans crainte que Blidah trouvera un grand bénéfice à ce que l'on arrive vers la porte d'Alger.

Cela est parfaitement facile. La ligne passant entre Dalmatie et Beni-Merred vient côtoyer Montpensier du côté de l'ouest et parvient au faubourg, sans avoir une montée sensible. — Donc, on le peut. Tel est, d'ailleurs, le premier plan déjà officiellement vérifié et approuvé.

Blidah, par sa destination, par sa situation, doit recevoir d'abord les marchandises nécessaires à sa consommation et, en entrepôt, celles qui doivent plus tard se réexpédier pour la consommation des centres de population qui l'entourent et pour toute autre destination plus éloignée.

Arrivant au faubourg d'Alger, elles entrent de plein pied dans le cœur de la ville, et de là elles se répandent facilement dans tous les quartiers.

Ainsi, on utilise les magasins d'entrepôt et toutes les maisons de la ville. Avec un simple camion on les répartit partout et cet avantage profite non seulement aux habitants, mais au service militaire qui a son hôpital, son moulin, ses casernes, ses magasins pour les approvisionnements en vivres, vêtements, matériaux, instruments des ouvriers du Génie, et qui ne peut manquer d'apprécier cette aisance de réception et d'expédition.

Placez-vous au contraire vers la porte Bab-el-Sebt, où vous arriverez aussi en passant derrière Montpensier; vous êtes dans un bas-fond très inférieur à la ville; et il faudra en permanence des charriots à quatre bœufs pour transporter lentement et chèrement tout ce qui devra entrer dans l'intérieur de la ville; ce sera pour le commerce une forte dépense, et vous verrez que, peu à peu, des magasins d'entrepôt s'élèveront autour du débarcadère; puis des débitants de boissons et de tabac; puis des

auberges ; puis d'autres logements, puis des boutiques ; et que la ville actuelle, déserte et ruinée, se déplacera en partie, parce qu'il est de l'essence du commerce de se transporter partout où il trouve son avantage.

Pourquoi donc ce déplacement insolite et ruineux pour la ville actuelle?

De deux choses l'une, vous voulez que Blidah profite, ou lui porter préjudice, expliquez-vous nettement, car il n'est plus temps de tergiverser, il faut, sans plus tarder, que la question soit tranchée.

Ceux qui veulent avec si peu de réflexion que le débarcadère soit placé vers la porte Bab-el-Sebt, ne voient pas qu'un établissement de cette nature a besoin d'une grande quantité d'eau ; qu'à Blidah il n'y a ni puits, ni eau courante ; que celles de l'Oued-el-Kébir sont les seules qu'on y trouve, et qu'ils vont soulever ainsi un grave conflit avec les propriétaires d'orangeries et de jardins qui forment la zone irrigable. Cette question est bien déjà assez brûlante depuis quelque temps, et personne ne saurait dire les contestations et les procès irritants que cette circonstance fera naître.

Au contraire, le débarcadère étant au faubourg d'Alger, toutes les versures peuvent être rendues aux orangeries ; cette seule question peut compromettre la principale richesse du pays et la tranquillité des administrateurs.

En outre, le Magasin à fourrages de l'administration militaire ne pourra rester où il est ; il suffira d'une flammèche poussée par le vent pour renouveler le désastre qui s'est produit il y a quelques années, et son déplacement deviendra une nécessité.

Si ce que je dis est vrai, — **et c'est vrai**, — je soutiens le système du bien public, et vous soutenez ce qui peut lui nuire. Que chacun accepte son rôle !

L'exécution des deux moyens fait naître des considérations différentes ; j'ai dit plus haut les inconvénients et les dangers de s'arrêter à la porte Bab-el-Sebt.

Au contraire, de Montpensier à la porte d'Alger le terrain est uni. Pour continuer la route et se diriger vers la Chiffa, on n'a plus besoin de descendre dans le bas-fond de l'autre porte ; on suit le terrain uni qui entoure la ville jusqu'au nouveau Champ de Manœuvre, et c'est là que la voie vient se souder avec la ligne du nouveau tracé qui va être présenté et développé aux yeux de M. le ministre. En conservant à Blidah les avantages auxquels il a légitimement droit de prétendre, on met à profit toutes les améliorations que l'étude des lieux a fait découvrir.

## Conclusion.

Je livre au public ce travail rapidement écrit sans m'alarmer des critiques qu'il pourra soulever. Je dois en attendre parce que si, par la force des choses, toutes les convictions devraient être les mêmes, il ne reste pas moins en jeu quelques amours-propres qui peuvent être blessés et qui répugnent à reconnaître les erreurs préconisées avec tant de bruit : mais tout ce qu'on pourra dire m'importe peu : j'ai écrit dans l'intérêt légitime de Blidah, dans celui du commerce et de l'industrie, dans celui des actionnaires qui fourniront les capitaux, dans celui de la ville d'Alger elle-même, qui doit désirer que la voie ferrée qui aboutira à son port ait la plus grande activité possible, enfin dans l'intérêt public ; le tout sans flatterie ni animosité à l'égard de personne et je n'ai nulle autre prétention que de propager des choses généralement utiles.

Si on résiste à l'évidence des vérités que j'ai proclamées et qu'on suive un système différent, si ceux qui entreprendront la construction de la route sont assez oublieux de leurs intérêts pour ne pas s'arrêter à l'avertissement que je leur donne, j'aurai le chagrin de voir échouer l'entreprise et sacrifier le bel avenir qui est promis à notre contrée. Je m'en consolerais par le sentiment qui m'a poussé en remplissant un devoir de bon citoyen.