

2^e ANNÉE
N° 9

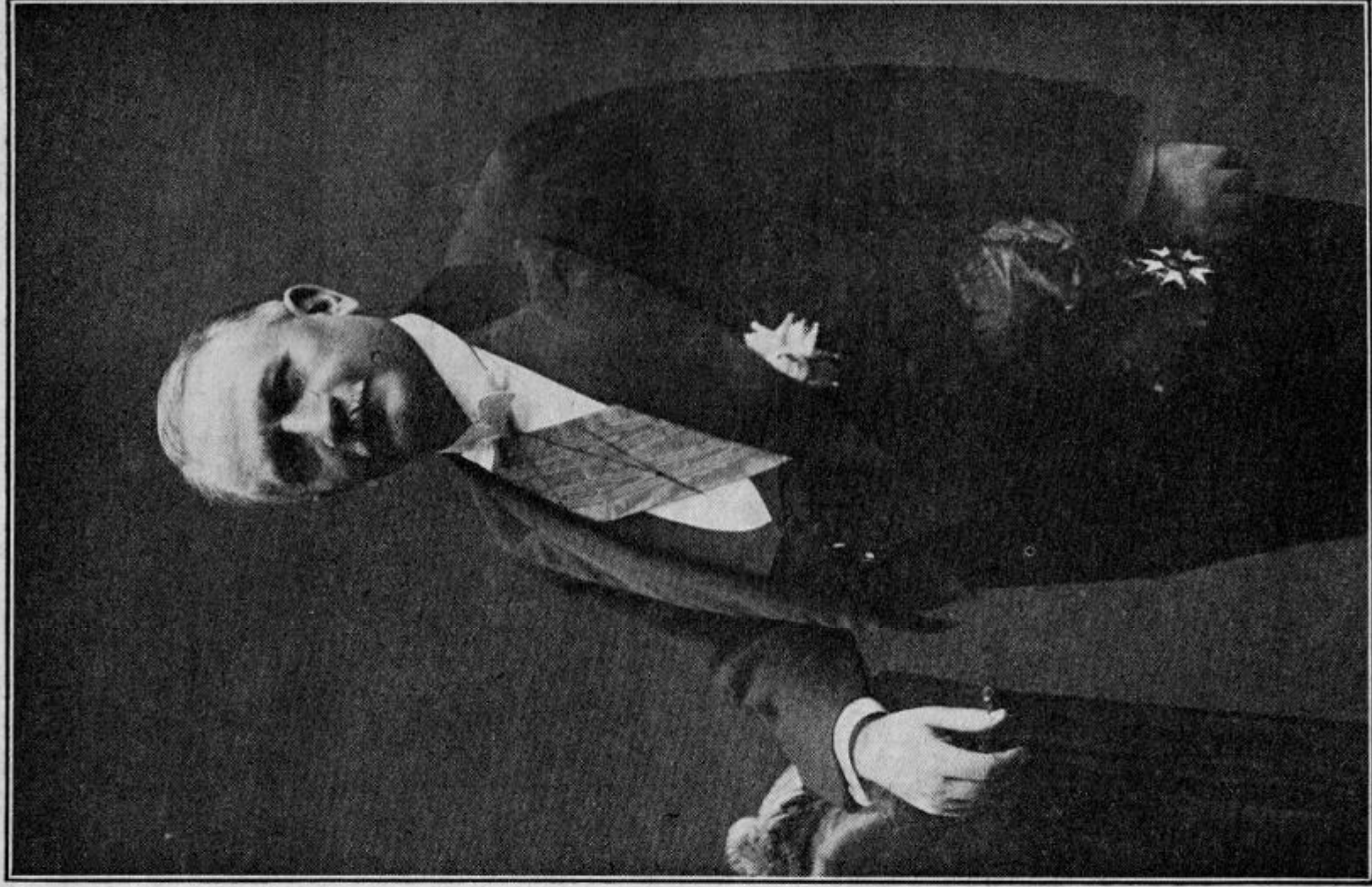
MAI 1930
N° Spécial

LE BULLETIN

CENTENAIRE DE L'ALGÉRIE

RÉDACTION ET ADMINISTRATION
AU SIÈGE DE LA COMPAGNIE : 88, RUE S-LAZARE, PARIS

Drac



Eastman

Paris, le 1^{er} mai 1930

CE BULLETIN PARAÎT AU MOMENT OÙ M. LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE VIENT EN PERSONNE REHAUSSER DE SA PRÉSENCE L'ÉCLAT DES FÊTES DU CENTENAIRE DE L'ALGÉRIE FRANÇAISE.

LA COMPAGNIE P. L. M., QUI S'EST DÉJÀ INSCRITE DANS L'HISTOIRE COMME L'UN DES PREMIERS PIONNIERS DE LA CIVILISATION FRANÇAISE EN ALGÉRIE, NE PEUT OUBLIER QUE, SI LE RÉSEAU P. L. M. MÉTROPOLITAIN COMPTE PARMI SES LIGNES LA PREMIÈRE VOIE FERRÉE DE FRANCE, LE RÉSEAU P. L. M. ALGÉRIEN PEUT AUSSI REVENDIQUER LA LÉGITIME FIERTÉ D'ENGLOBER LA PREMIÈRE LIGNE ALGÉRIENNE DE CHEMINS DE FER.

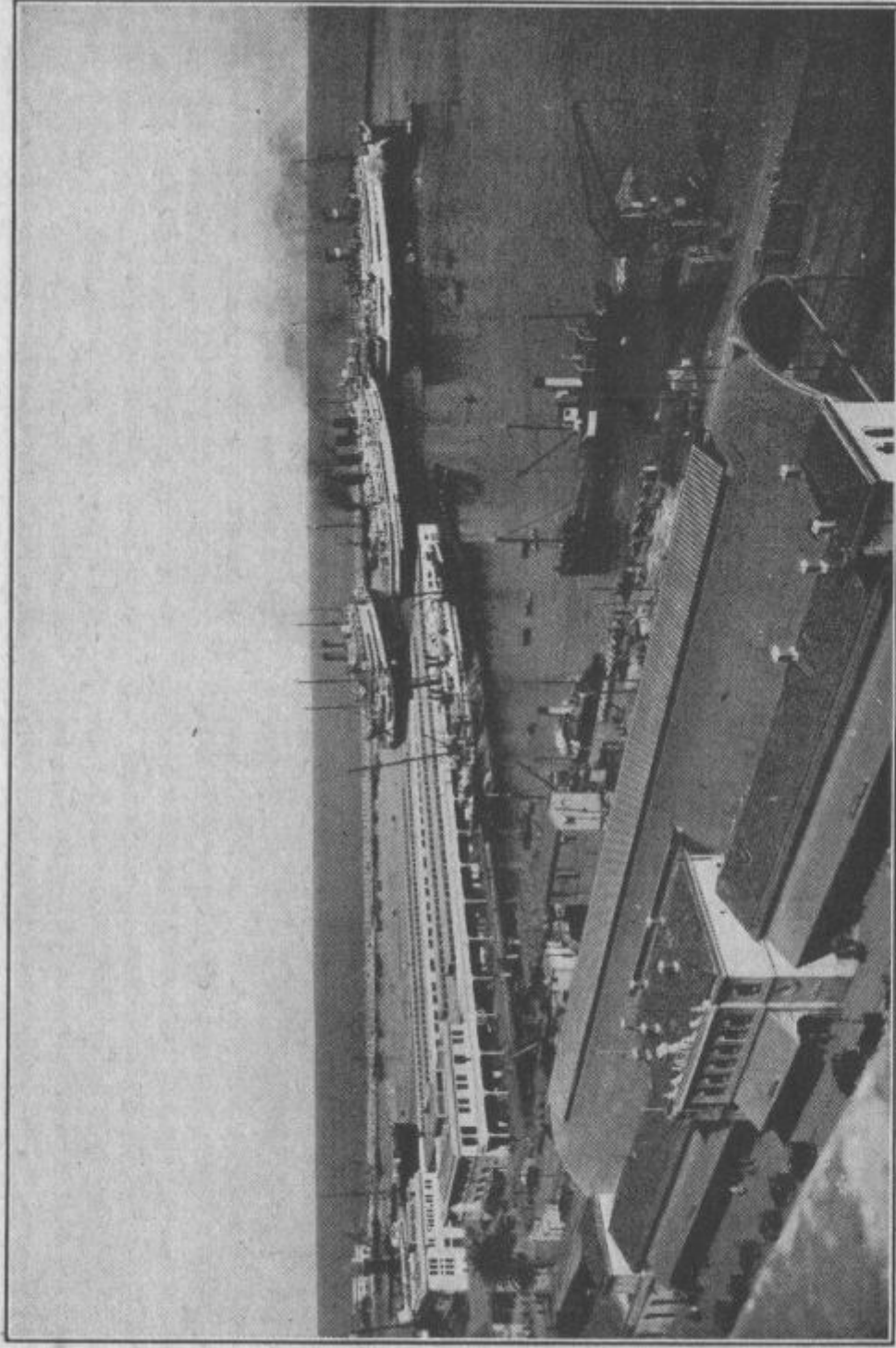
C'EST LA COMPAGNIE P. L. M., EN EFFET, QUI RÉUSSIT SEULE, MALGRÉ LES PLUS GRANDES DIFFICULTÉS, A INSUFFLER A CETTE LIGNE LA VITALITÉ NÉCESSAIRE.

C'EST LA COMPAGNIE P. L. M. QUI OUVRIT ENCORE LES TROIS PREMIÈRES LIGNES SUIVANTES, RÉALISANT DÈS 1871 LA PREMIÈRE JONCTION ALGER-ORAN ET L'AMORCE DU FUTUR RÉSEAU FERRÉ DE L'ALGÉRIE

C'EST LA COMPAGNIE P. L. M. ENFIN QUI A ASSURÉ ET ASSURE EN ALGÉRIE LA GESTION DE PLUS DU QUART DES VOIES FERRÉES AVEC UN SUCCÈS QUI, IL EST PERMIS DE LE DIRE, EUT ÉTÉ DIFFICILE A D'AUTRES NON ÉTAYÉS PAR LES PUISSANTES RÉSERVES DE PERSONNEL, DE MATÉRIEL ET D'EXPÉRIENCE DU RÉSEAU FERRÉ LE PLUS GRAND ET LE PLUS RICHE DE FRANCE.

AUSSI NOTRE COMPAGNIE SE DEVAIT-ELLE DE PARTICIPER D'UNE FAÇON TOUTE PARTICULIÈRE AU GRAND ANNIVERSAIRE MORAL ET ÉCONOMIQUE QUE LA FRANCE FÊTE AUJOURD'HUI.

IL N'ÉTAIT PAS TROP POUR LE BULLETIN P. L. M. DE LUI CONSACRER TOUTES LES PAGES DE CE NUMÉRO SPÉCIAL ET D'AJOUTER, SOUS CETTE FORME, UN HOMMAGE DE PLUS A LA GRANDE ŒUVRE COMMENCÉE IL Y A AUJOURD'HUI CENT ANS.



LA COMPAGNIE P. L. M. EN ALGÉRIE

Au cours d'une tournée, il y a neuf ans, M. le Directeur Général me demanda ma collaboration directe. Je le remerciai du grand honneur qu'il me faisait, mais je ne crus pas devoir lui cacher les regrets que j'éprouvais à quitter mon chef et ami, M. Mugniot, ainsi que le service intéressant qu'il m'avait confié. M. Margot voulut bien me montrer l'intérêt que présenteraient mes nouvelles fonctions; elles me familiariseraient avec l'Algérie puisque je suivrais spécialement les questions intéressant notre réseau algérien. Il m'emmena à Alger. De l'Algérie et du réseau que nous y exploitions je ne savais pas beaucoup plus que le Français moyen et c'est bien peu. Trois voyages successifs en 1921 précisèrent ces notions et surtout développèrent en moi l'amour de ce pays neuf et la fierté de l'œuvre que nous y avons accomplie.

**LA VENUE DU P. L. M.
EN ALGÉRIE.**

terres en friche ont été mises en valeur; les régions marécageuses sont assainies; grâce aux efforts continus et persévérants des colons venus de la Métropole et de tout le bassin méditerranéen, l'Algérie exporte des blés, des

vins, des primeurs, des agrumes, des tabacs, du coton, des essences; elle est un grand producteur du minéral de fer et des phosphates; elle a de belles forêts de chênes-liège et de vastes peuplements d'alfa; son troupeau ovin atteint 10 millions de têtes. Elle a développé ses ports que leur activité classe dans un excellent rang parmi les ports français; son réseau ferré s'étend sur 4.800 kilomètres; elle a un magnifique système de routes bien entretenues.

Ce développement s'est fait avec le concours des Arabes et des Kabyles; ils ont si bien profité de nos efforts que leur population a doublé entre 1870 et 1930. De nombreux droits politiques leur ont été accordés et des facilités sont données à ceux qui désirent leur naturalisation. Les Israélites sont tous devenus citoyens français. Les colons venus d'Espagne ou d'Italie ont conquis leurs lettres de naturalisation en mêlant pendant la grande guerre leur sang à celui des colons venus de la Métropole. C'est donc une belle œuvre de paix et de prospérité que la France a accomplie et dont tout Français a le droit de se féliciter.

Et cette fierté est encore accrue, pour les cheminots P. L. M., de la satisfaction qu'ils éprouvent à apprendre quelle part leur Compagnie a prise dans cette œuvre.

En 1863, sur la demande des pouvoirs publics, la Compagnie P. L. M. prenait la suite de la Compagnie des chemins de fer algériens qui, depuis 1860, était concessionnaire des trois tronçons Alger-Blida, Oran-Saint-Denis-du-Sig, Constantine-Philippeville et qui avait eu des difficultés à terminer la ligne Alger-Blida. Notre Compagnie fut chargée de construire et d'exploiter les lignes d'Alger à Oran et de Constantine à Philippeville. Malgré les difficultés que présentait la traversée de la région montagnaise entre El-Affroun et Affreville, grâce aux puissants moyens mis à la disposition des hommes de science et d'action auxquels il fut fait appel, tout le Réseau était livré à l'exploitation en 1870-1871, à temps pour faciliter les mesures qui durent être prises pour faire face aux répercussions de la guerre franco-allemande.

La paix revenue, il fallait hâter la mise en valeur de l'Algérie. Le Réseau algérien eut la bonne fortune d'être dirigé par un homme éminent, dont la mémoire est encore vénérée de Philippeville à Oran. M. Noblemaire fit comprendre à ses collaborateurs que le chemin de fer devait être un organisme vivant, contribuant au développement de la richesse publique, facilitant les efforts des colons. C'est ainsi qu'il eut la claire vision de l'heureuse influence des arbres sur le climat. Les voyageurs admirèrent encore, le long de la ligne, les plantations d'eucalyptus dont nous lui sommes redevables et qui ont aidé à l'assainissement de la Mitidja. Le système de primes qu'il avait institué pour le développement des plantations est toujours appliqué avec seulement quelques modifications dans les taux prévus.

Ses conceptions étaient si justes, ses instructions si claires, sa personnalité si forte, que ses successeurs n'eurent aucune peine à suivre les mêmes idées directrices; elles sont en honneur au Réseau algérien aujourd'hui comme il y a soixante ans. D'ailleurs, lorsque M. Noblemaire fut appelé à diriger notre grande Compagnie, il continua à mettre en évidence l'étroite liaison d'intérêts qui existe entre l'Algérie, dont le principal débouché est Marseille, et le P. L. M. qui dessert ce grand port méditerranéen.

**COLLABORATION
ÉCONOMIQUE
DU P. L. M.
ET DE L'ALGÉRIE**

Le développement des primeurs fait ressortir bien clairement cette communauté d'intérêts avec notre Compagnie. La terre africaine est propice à une culture des légumes et de certains fruits. Pommes de terre, haricots verts, petits pois, tomates, carottes, y mûrissent à des époques où la Métropole en est privée; prunes, abricots, raisins sont propres à la consommation un mois plus tôt qu'en France. Les agrumes, notamment les mandarines de Blida, sont particulièrement appréciées.

L'Algérie possède là une source de richesses, qu'il est

plus que jamais opportun de développer en recherchant de nouveaux marchés. Ce ne sera possible que si les transports sont rapides et peu dispendieux, si la présentation des produits est soignée — ce qui exige un tri à la propriété, des précautions à l'emballage, une manutention surveillée —, si les relations sont fréquentes entre expéditeurs et destinataires.

La Compagnie P. L. M. s'efforce de remplir, vis-à-vis des primeuristes algériens, le rôle utile qu'elle a joué dans la vallée du Rhône. Elle se tient en contact étroit avec eux pour connaître leurs besoins, les faire profiter de l'expérience de ses services agricoles, les mettre en liaison avec les commissionnaires et mandataires des grands marchés européens, leur communiquer les renseignements qu'elle peut avoir sur les besoins et le goût de l'étranger, chercher avec eux les améliorations réalisables dans les transports. Elle leur a montré quels seraient les avantages des cadres; elle cherche, en accord avec eux et sous les auspices des Chambres de Commerce de Marseille et d'Alger, à réduire le délai qui s'écoule entre la cueillette et l'arrivée sur le marché. Elle étudie avec eux tous les problèmes qu'ils lui soumettent.

Il est une autre ressource de l'Algérie qui ne pouvait pas laisser indifférente la Compagnie P. L. M. Le tourisme attire dans l'Afrique du Nord de nombreux visiteurs. Grâce à l'admirable effort de la Compagnie Générale Transatlantique, des hôtels de premier ordre y reçoivent les touristes. A côté des services automobiles de la Société des Voyages et Hôtels Nord-africains, sa filiale, il y avait place pour des services plus modestes, accessibles aux classes moyennes qui désirent visiter nos possessions d'outre-mer, tout en limitant leurs dépenses. La route des Alpes nous a servi de modèle et la première en Algérie, notre Compagnie, s'inspirant de ce qu'elle avait fait en France, a créé des circuits automobiles complétant son réseau ferroviaire. Son exemple a été suivi; en Algérie et en Tunisie circulent maintenant des cars automobiles sous le fanion des réseaux ferrés.

Certes, un réseau de chemins de fer doit se préoccuper de l'avenir des régions qu'il dessert et préparer leur prospérité en facilitant, dans la mesure de ses moyens, le développement de leur industrie; mais son premier devoir est d'assurer dans de bonnes conditions les transports qui lui sont confiés. Le problème est difficile en Algérie. C'est un pays essentiellement agricole, dont le climat est très variable; suivant que les pluies sont bien ou mal réparties, que le siroco souffle plus ou moins, l'importance des récoltes diffère du simple au triple. Pour faire face aux à-coups que cela entraîne dans le trafic ferroviaire, il faudrait des réserves de locomotives, de wagons, de personnel dont le Réseau algérien ne dispose pas. Depuis 1914, l'Algérie n'a pas pu consacrer aux travaux complémentaires des chemins de fer les sommes importantes qui seraient nécessaires pour disposer du volant

utile. Il est certain que des crises de transport se seraient produites qui auraient entravé le développement de la production, si le Réseau P. L. M. algérien n'avait trouvé auprès du Réseau métropolitain, en maintes circonstances, un réservoir riche en hommes et en matériel qui lui a donné chaque fois une aide immédiate et efficace.

AIDE APPORTÉE PAR LA COMPAGNIE AU RÉSEAU ALGÉRIEN

Point n'est besoin de remonter loin dans le passé pour chercher des exemples. Les cinq dernières années en sont suffisamment riches.

En 1925 se déclenche l'insurrection d'Abd-el-Krim. Il faut assurer le transport d'abord, puis le ravitailllement des troupes qui occupent le Maroc Oriental d'Oujda à Taza : troupes algéro-tunisiennes, contingents indigènes, renforts de la Métropole, artillerie lourde, munitions, baraquements, matériel du génie, vivres, fourrages, etc., cela sans préjudice de l'évacuation des blessés et du transport des permissionnaires. En même temps, il faut enlever une grosse récolte. Les moyens locaux ne suffisent pas. Le Réseau métropolitain envoie d'urgence 8 locomotives 230 C et tous les transports militaires et commerciaux s'effectuent à la satisfaction générale, le parcours journalier des trains passant de 15.300 à 18.300 kilomètres.

En 1927 l'Algérie est durement éprouvée. Dans la région d'Oran des pluies torrentielles déterminent la rupture d'un barrage; la voie ferrée est emportée sur plusieurs kilomètres. Six semaines plus tard, nouvelles inondations; la voie qui venait d'être rétablie est de nouveau coupée; un pont de 50 m disparaît sans que puisse être retrouvé un seul de ses éléments métalliques. Ainsi est interrompue l'artère principale d'Alger à Oran, cette ligne qui a rendu de si grands services à l'armée pendant la campagne du Rif.

Il faut d'urgence du matériel de voie, des grues hydrauliques, des outils; le programme d'action est approuvé sur les lieux mêmes, dans les trente-six heures, par le Gouverneur Général, M. Pierre Bordes. Huit jours après, les premiers matériaux prélevés par le Réseau métropolitain sur ses stocks débarquent à Alger et Oran. Pour reconstruire les ouvrages d'art, des conseils techniques sont nécessaires; à quatre reprises, M. l'Ingénieur en chef Quinquet, Chef du Service de la Voie du Réseau métropolitain, nous apporte sur les lieux du sinistre son précieux concours.

En 1928, à peine la circulation est-elle rétablie que de nouvelles inquiétudes se manifestent. Les récoltes s'anonnent exceptionnelles : plus de 13 millions d'hectolitres de vin, chiffre qui n'avait jamais été atteint. Déjà une crise de transports sévit dans certaines régions de l'Algérie. N'est-il pas à craindre qu'elle se généralise ? Il est trop tard pour obtenir des constructeurs le matériel neuf dans le temps voulu et, d'ailleurs, les crédits immédia-

tement disponibles font défaut. La Compagnie P. L. M. envoie à son réseau algérien 12 locomotives puissantes et 200 wagons, en lui consentant les facilités de paiement nécessaires. D'Alger à Oujda les transports ferroviaires donnent pleine satisfaction à nos clients.

Excellent résultat obtenu au prix d'efforts considérables de la part du personnel, ainsi que du matériel. Pour remettre les locomotives en état, il faut d'urgence des chaudières complètes. C'est encore le Réseau métropolitain qui les fournit. Il faut aussi encadrer solidement le personnel des dépôts et une équipe complète — chef de dépôt, sous-chef de dépôt, contremaître — vient en détachement d'Oran. Six mois plus tard, malgré un gros trafic pendant tout le premier semestre 1929, la situation est rétablie.

A peine sortis de cette alerte, nous nous préparons aux fêtes du Centenaire qui doivent nous apporter en 1930 un surcroît de trafic voyageurs. Il faut mettre en marche de nouveaux trains et composer nos express avec un matériel-voyageurs qui puisse être montré à nos visiteurs. Les constructeurs consultés nous offrent des locomotives pour septembre 1930... Encore une fois c'est le Réseau métropolitain qui va sauver la situation en nous envoyant 15 locomotives 230 C et 45 voitures à trois essieux. Cela ne suffit pas encore; les ateliers d'Alger, bien dirigés, pleins d'ardeur, vont transformer en quelques semaines 12 voitures qui n'ont ni le frein continu, ni le chauffage, ni l'éclairage électrique, ni les attelages renforcés; mais on manque des pièces nécessaires. C'est bien simple : le Chef des ateliers de voitures va à Paris, il expose nos besoins au Service du Matériel du Réseau métropolitain; quelques jours plus tard les pièces demandées arrivent à Alger.

Nous avons de quoi composer nos trains. Aurons-nous le personnel pour le conduire et pour entretenir ce surcroît de matériel ? La Métropole nous envoie près de 200 agents du Matériel et de la Traction, détachés de tous les Réseaux, grâce à l'intervention de notre Compagnie. Manquons-nous d'agents des trains ? Non pas, le Service de l'Exploitation nous détache pour trois mois les brigades utiles.

Il faut pendant cette période surchargée un Agent Supérieur pour faire les études supplémentaires que nécessite la mise en marche de nombreux trains spéciaux. C'est M. Dambies, un ancien du réseau algérien, apprécié de ses chefs et de ses camarades, qui laisse son inspection des trains à Dijon pour nous aider à résoudre ces difficultés.

Au total, depuis l'armistice, le Réseau P. L. M. algérien a reçu de la Métropole, pour ses lignes à voie normale, 98 locomotives, sur un parc total de 206; 116 voitures à trois essieux, sur un total de 171 voitures susceptibles d'entrer dans la composition des express; 1.081 fourgons et wagons P. V. sur un parc de 4.300 environ.

Il faut aussi rappeler un souvenir un peu plus lointain. En décembre 1920, un incendie détruit en quelques heures le Magasin général d'Alger. La majeure partie des approvisionnements est consumée par le feu; des pièces indispensables à l'entretien du matériel roulant sont devenues inutilisables. D'urgence les ateliers d'Oullins et d'Arles entreprennent la reconstitution des stocks, soit par prélèvement sur leurs propres ressources, soit par fabrication immédiate. Grâce à leur aide, ce sinistre ne fut pas un désastre.

AUTRES CONCOURS

Des à-coups se produisent non seulement dans le trafic, mais aussi dans l'exécution des travaux complémentaires.

Depuis 1922, nous avons dépensé à ce titre, 7.800.000 francs en 1923, 8.600.000 francs en 1924, 4.500.000 francs en 1925, 5.900.000 francs en 1926, 11.700.000 francs en 1927, 10.300.000 francs en 1928. En 1929 ces crédits ont été portés à 13 millions et en 1930 à 83 millions et demi. En même temps nous avons plus de 22 millions de travaux en cours au compte des surtaxes locales et 7 à 8 millions au compte des inondations. Cela représente un effort considérable si on veut utiliser ces crédits dans de bonnes conditions et si on ne se borne pas à des acquisitions de matériel. Un important personnel technique est nécessaire, d'autant plus difficile à recruter en Algérie que les travaux du Centenaire accaparent ingénieurs, dessinateurs, ouvriers et manœuvres. M. l'Ingénieur en chef Quinquet puise dans son personnel et nous fournit chefs de section, chefs de district, surveillants de travaux, dessinateurs, etc... Il met obligeamment à notre disposition ses bureaux techniques pour les études spéciales, la vérification des dessins d'exécution, l'examen de projets de renforcement de ponts métalliques, etc... Si les retards dans la livraison des matériaux doivent ralentir l'exécution des travaux, les approvisionnements de la Métropole combleront les vides.

Exploitation, Matériel et Traction. Voie, les trois grands Services de la Compagnie apportent fraternellement leur aide, leur appui, leurs conseils aux Services correspondants d'Algérie.

Le Service médical profite de l'expérience acquise par le Service du Docteur Fredet, Médecin en chef du Réseau métropolitain. Les progrès réalisés au nord de la Méditerranée sont appliqués au sud dès qu'ils ont reçu la sanction de l'expérience. Les sanatoria ouverts aux agents malades du grand Réseau le sont aussi à leurs camarades algériens.

Même appui des Services financiers auxquels font appel non seulement la Comptabilité centrale d'Alger, mais encore, le cas échéant, les communes desservies par le P. L. M. Quatre de celles-ci ont reçu tout récemment de notre Compagnie des prêts temporaires à taux

réduit qui leur ont permis de différer les emprunts qu'elles étaient autorisées à contracter pour des travaux gagés sur des surtaxes locales. Résultat : ces communes auraient été obligées d'emprunter l'an dernier au taux de 7,40 %; aujourd'hui le Crédit Foncier leur offre de l'argent à 5,05 %.

Il serait trop long de rappeler toutes les circonstances dans lesquelles le P. L. M. algérien bénéficie de l'appui de son frère aîné. Il faut cependant rappeler que les écoles créées en France pour l'instruction professionnelle sont ouvertes aux cheminots P. L. M. de l'Algérie. Les attachés s'imprègnent pendant plusieurs mois des méthodes métropolitaines avant de venir parachever leur formation sur nos lignes. M. Marchand, le maître estimé des services techniques, a fait profiter de ses précieuses leçons plusieurs Agents Supérieurs détachés près de lui pendant une année entière.

AVANTAGES MORAUX ET MATÉRIELS

Cette communauté de formation, le souvenir de l'aide apportée dans les heures difficiles, les mutations fréquentes d'un côté à l'autre de la Méditerranée, développent les sentiments de camaraderie entre les cheminots des deux Réseaux. Les uns et les autres, séparés par les flots, ne forment néanmoins qu'une même famille, unis par le vif sentiment de leur devoir envers cette Compagnie à laquelle ils peuvent être fiers d'appartenir, car elle a puissamment contribué au développement de cette Afrique du Nord, la plus belle de nos colonies. Les cheminots algériens savent que, dans les périodes difficiles, leur tâche sera toujours facilitée par l'aide qui leur vient de la Métropole.

Dans cette certitude, le P. L. M. algérien tout entier puise une force, une confiance en l'avenir, une légitime fierté de son renom, qui sont un puissant adjuvant dans les périodes chargées. En 1921, première année de la nouvelle convention, il avait transporté 2.580.000 voyageurs et 1.580.000 tonnes P. V. En 1928, ces chiffres étaient respectivement de 3.940.000 et 2.380.000, marquant en sept ans 62 % d'augmentation pour les voyageurs et 50 % environ pour la petite vitesse, représentant dans l'un et l'autre cas plus de 7 % d'augmentation par an. Si on rapproche de ces chiffres le total des dépenses de travaux complémentaires pendant la même période, soit environ 49 millions, on sera édifié sur l'utilité de l'aide fournie par la Compagnie P. L. M.

Plus probante serait encore la démonstration — mais est-il besoin d'en faire une — si nous rappelions qu'en 1929, pour la première fois depuis la grande guerre, le P. L. M. algérien a pu réduire ses dépenses au-dessous de ses recettes d'exploitation, impôts déduits. C'est une preuve que les mesures prises pour faire face au développement du trafic l'ont été à bon escient, après étude approfondie.

COLLABORATION ENVISAGÉE POUR LES TRAVAUX PROJÉTÉS

L'Algérie a compris, devant la progression du trafic ferroviaire, qu'elle devait faire un effort considérable, pour mettre ses chemins de fer à la hauteur de son développement agricole et commercial. Déjà cette année, les 83 millions dont nous disposons permettent de grosses améliorations. Les mesures sont prises pour l'emploi judicieux de ces crédits, mais ce n'est qu'un premier pas.

Les hommes avertis qui se préoccupent de l'avenir de l'Algérie ont, avec une grande largeur de vues, défini le but pratique à atteindre par les chemins de fer algériens. Il faut que les 420 kilomètres entre Alger et Oran, malgré les régions difficiles traversées, soient franchis en moins de six heures et demie. Aujourd'hui nos express, remorqués par des locomotives 230 C venues de la Métropole — les plus puissantes machines à voyageurs existant en Algérie — mettent dix heures en moyenne pour faire ce trajet, en raison des rampes de 20 mm., des courbes à faible rayon, des 400 kilomètres de voie unique et de la résistance insuffisante de la voie.

La réalisation de ce programme soulève de nombreuses difficultés; toutes seront résolues si elles sont abordées avec méthode et en appliquant à leur étude les moyens techniques nécessaires.

Il faut renforcer la voie pour que les vitesses de 105 à 110 kilomètres à l'heure soient autorisées. Cela n'est pas difficile, mais l'expérience a montré que les approvisionnements du Service de la Voie métropolitain donnent le moyen de parer aux irrégularités des fournitures et de réaliser des économies d'exécution. Le renforcement et même le remplacement de certains ponts métalliques trop faibles nécessiteront des études techniques multiples et compliquées pour lesquelles nous aurons recours au Service de M. de Boulogne; l'exemple des ponts de la Voulte, de Givors, de Charenton montre les économies et les facilités d'exploitation que permettent des procédés judicieux de renforcement.

Le tracé de la ligne en profil et en plan devra être rectifié partout où cela est réalisable sans de trop grosses dépenses. En certains points, des déviations atteignant 12 à 14 kilomètres sont nécessaires. Cela nous oblige à de longues études sur le terrain pour lesquelles le Service de la Construction nous fournit les spécialistes dont nous manquons; deux brigades sont actuellement sur le terrain. Dans les gares difficiles où le doublement serait trop onéreux, nous appliquerons les méthodes de passage en vitesse étudiées dans la Métropole, de manière à réduire au minimum le temps réellement perdu dans le franchissement des gares, quand il n'y a pas de croisement.

L'exécution de ces travaux, les modifications des gares, la nouvelle signalisation, le doublement de la ligne sur 250 kilomètres, le renforcement des prises d'eau, entraî-

neront l'ouverture de nombreux chantiers et l'utilisation d'un personnel de surveillance habitué aux travaux sur les lignes exploitées. Le Réseau métropolitain jouera encore une fois son rôle de réservoir et nous disposerons, aussi vite que le permettront les crédits ouverts, d'une voie sur laquelle seront autorisées ces vitesses de 105 à 110 kilomètres à l'heure que nous ambitionnons.

Sur cette voie il faut faire circuler des locomotives puissantes et rapides. Il est, en effet, des rampes de 20 mm. qu'il serait trop onéreux de faire disparaître; les rapides français des grandes lignes n'ont que bien exceptionnellement à gravir de pareilles déclivités. Les locomotives qui les remorquent ne suffiraient pas en Algérie. Grâce aux conseils et à l'appui technique de M. Vallantin, nous pouvons mettre à l'étude des locomotives Garratt pour trains express. Celle que nous construis la Société franco-belge sera la première, dans le monde entier, ayant de telles caractéristiques. Jamais nous n'aurions pu tenter une telle innovation et le constructeur lui-même ne s'y serait pas prêté, si nous n'avions eu derrière nous la puissance des Services techniques de M. Vallantin.

Les Garratt sont trop longues pour les ponts tournants; nos dépôts seront donc agrandis avec des remises rectangulaires au lieu des rotondes habituelles. Nos ateliers, en cours de reconstruction, doivent être conçus pour recevoir ces machines. Les atterrages doivent être renforcés pour que la puissance disponible soit utilisée.

De nouvelles voitures à bogies seront étudiées maintenant que nous ne serons plus limités aussi strictement par la charge offerte et que la disparition des courbes à petit rayon permettra d'utiliser des voitures longues sans être exposés à de désagréables roulis. Ces voitures seront disposées de manière à lutter contre la chaleur et la poussière; nous bénéficierons pour ces études de la documentation recueillie à Paris.

L'avenir en Algérie est aux locomotives à moteur Diesel, en raison des difficultés que présentent l'alimentation des chaudières en eau peu calcaire et le recrutement des mécaniciens et chaudronniers. Le problème n'est pas résolu; il faut des études longues et délicates, faites par les réseaux en liaison avec les constructeurs, des essais méthodiques, des critiques judicieuses. Seul un grand réseau disposant de services techniques complets et d'un budget large peut entreprendre de telles expériences. Le Réseau algérien fera connaître ses besoins au Réseau métropolitain qui en tiendra compte dans l'établissement de ses programmes.

Déjà l'expérience acquise par les services de l'Exploitation de Paris nous a permis d'orienter nos commandes de locotracteurs de manœuvres. Dans quelques mois, nous aurons, sans avoir tâtonné, les engins les plus modernes dans nos gares algériennes.

Pour bien utiliser une voie normalement construite et des locomotives modernes, il est intéressant de suivre

la marche des trains et la répartition des wagons P. V. de manière continue. Le *dispatching-system* sera installé partie en 1930, partie en 1931 depuis Alger jusqu'à Oran. C'est un magnifique instrument, mais il vaut surtout par l'usage qu'on en fait. Nous éviterons les erreurs des débutants en envoyant nos agents des postes centraux faire un stage sur les lignes du P. L. M. métropolitain déjà équipées; les dirigeants, appelés à se servir des renseignements obtenus, iront prendre auprès de leurs camarades de la Métropole les indications opportunes.

Ce programme d'avenir, dont la réalisation est commencée, nous demandera au maximum six années, si nous avons les crédits en temps voulu; il nous en faudrait deux fois plus et nous ne pourrions éviter des erreurs coûteuses si nous n'étions pas épaulés par tous les Services de la Compagnie P. L. M. Il demandera à tous les cheminsots du Réseau P. L. M. algérien de gros efforts qu'ils fourniront volontiers, se rendant compte que grâce à leur zèle et à l'aide reçue de France, la physionomie des chemins de fer algériens sera transformée.

PROGRAMME D'AVENIR DU P. L. M. ALGÉRIEN

En 1936 nous irons d'Alger à Oran en six heures et demie environ, par les trains rapides, sept heures et demie par les express. Le matin un train quittant Alger vers 6 h. 30, transportant les voyageurs, la poste et les journaux, arrivera à Oran vers 14 heures, à temps pour l'ouverture des bureaux et des magasins, après avoir desservi la majeure partie des gares. Vers midi, un deuxième train rapide relèvera, nous l'espérons, la correspondance des bateaux dont la vitesse aura été accélérée elle aussi, pour amener à Orléansville vers 15 h. 30, à Relizane vers 16 h. 30, à Oran vers 18 h. 30, à Sidi-Bel-Abbès vers 7 heures du

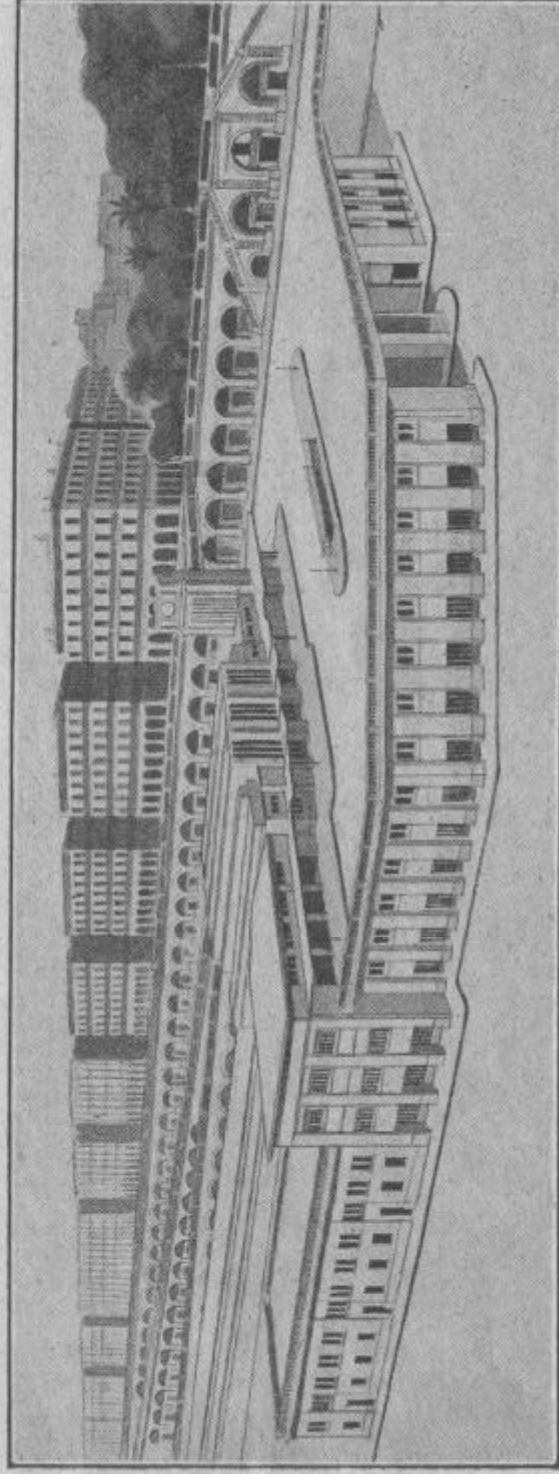
soir, les voyageurs ayant quitté Paris l'avant-veille à 20 heures. Un train de nuit quittant Alger vers 21 h. 30, arrivera sans peine à Oran avant 7 heures le lendemain matin; pour lui une grande vitesse n'est pas utile; les améliorations porteront sur le confort particulièrement intéressant pour les voyages de nuit.

1936, c'est la date prévue pour la mise en service de la ligne Oujda-Fès. Peut-être les lignes d'Oujda à Nemours et de Lalla-Marnia à Ain-Témouchent seront-elles exploitées à ce moment. Alors les voyageurs quittant Paris le lundi soir vers 20 heures seront le mercredi à 18 h. 30 à Oran, à 22 heures à Oujda, le jeudi matin à Fès et dans l'après-midi du même jour à Rabat et Casablanca. La capitale du Maroc serait, par la voie d'Alger exclusivement française, à soixante-quatre heures environ de Paris; c'est dire que la liaison entre le Maroc et la France se ferait en majeure partie par l'Algérie, au grand profit de nos recettes. du commerce algérien et de la prospérité de nos ports.

La Compagnie P. L. M. remplira ainsi la mission qu'elle a acceptée il y a soixante-sept ans. En travaillant à la prospérité de l'Algérie, elle servira ses propres intérêts qui ne sont jamais en opposition avec ceux de la Colonie. Sa grandeur et sa force c'est d'avoir compris, depuis sa création, que l'exploitation d'un réseau ferré ne pouvait être florissante que si elle était dirigée de manière à augmenter la richesse du pays desservi. Le développement des primeurs dans la vallée du Rhône et du tourisme dans les Alpes en est une preuve; l'amélioration des relations ferroviaires entre l'Algérie et le Maroc en sera une autre.

Le Directeur du Réseau P. L. M. algérien,

A. JOURDAIN.



Maquette de la future gare d'Alger.

L'ALGÉRIE ET LE RÉSEAU P. L. M. ALGÉRIEN

par M. DAMBIES, *Inspecteur Divisionnaire de l'Exploitation*

Aujourd'hui, moins de quarante-huit heures après avoir quitté Paris, le voyageur débarque à la gare maritime d'Alger. Si le Golfe du Lion, d'humeur inégale, n'a pas malicieusement amplifié les coups de roulis chers au maître d'hôtel du bord, la traversée aura été un enchantement. Et si, par aventure, Neptune vous fut contraire, vous oublierez les caprices de la mer au moment même où vous mettrez le pied sur le sol de cette nouvelle France où la féerie orientale se marie si heureusement à la civilisation européenne.

Or le dernier mot n'est pas dit et déjà, par l'hydravion, Alger n'est plus qu'à cinq heures de Marseille. Mais ceci est une autre affaire... et vos goûts, chers cheminots, s'accommoderont mieux, j'en suis sûr, de la sécurité de nos

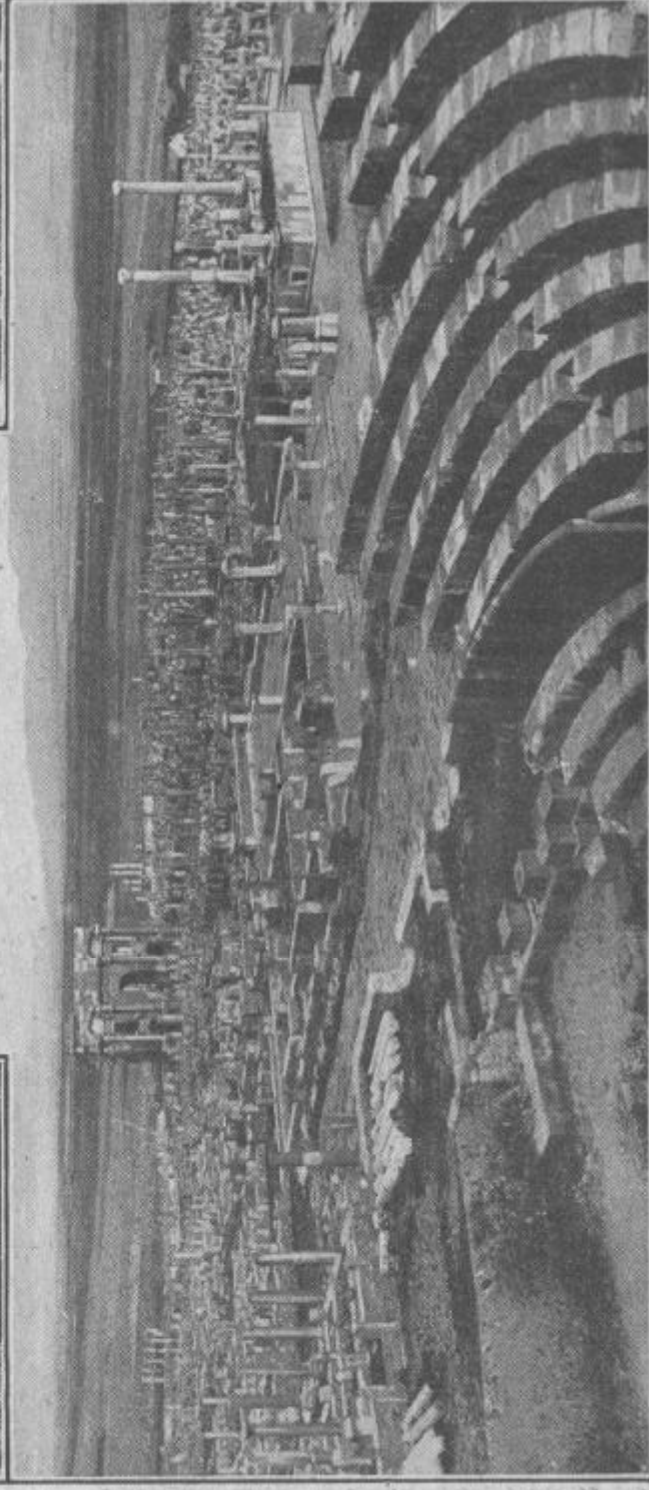
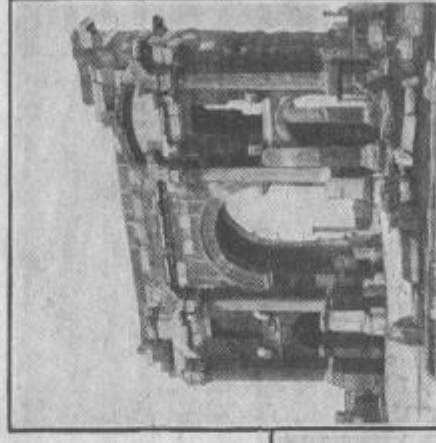
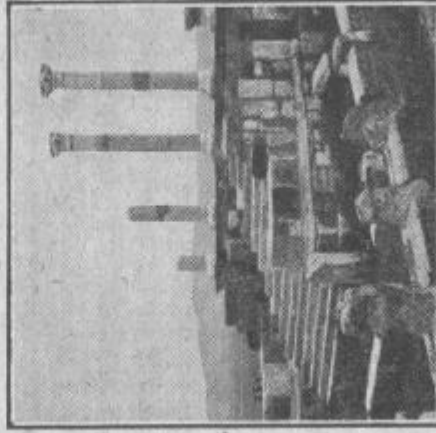
rubans d'acier et de la solidité de nos paquebots. C'est donc par ce double moyen de locomotion,

dont le premier au moins vous est familier, que je vous convie au voyage en Algérie.

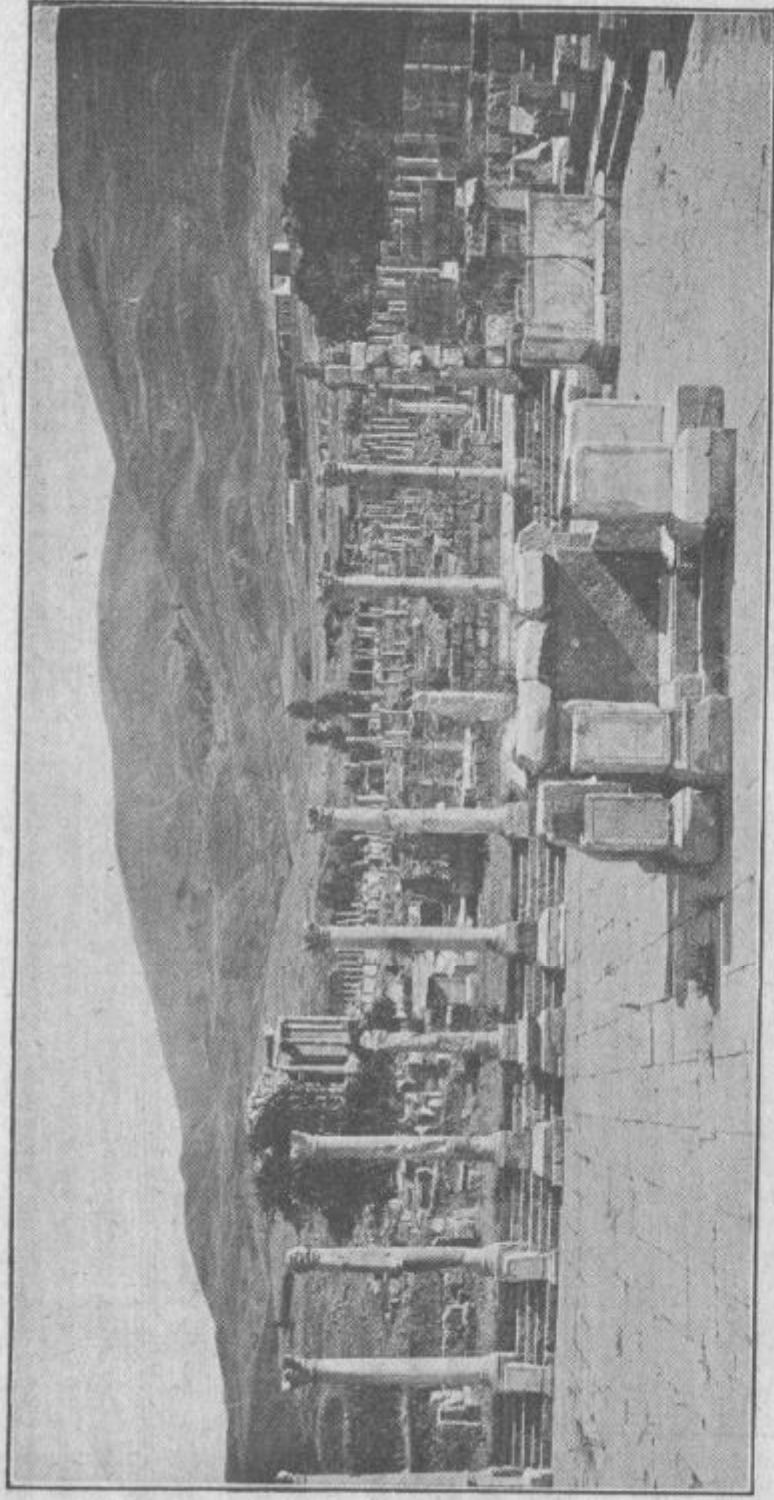
Mais si un tel voyage est, de nos jours, la chose la plus simple du monde, il en allait jadis autrement. Écoutez cette histoire.

Au printemps de 1830, une flotte de 600 bâtiments appareillait dans le port de Toulon. Le 25 mai au soir, ces 600 navires levaient l'ancre et déployaient leurs voiles. Le 13 juin cette flotte défilait devant Alger et le 14, elle mouillait dans la baie de Sidi-Ferruch. Il avait ainsi fallu vingt jours pour franchir, au gré des vents contraires, cette mer que nous traversons aujourd'hui en vingt-six heures. Certes, cette comparaison est éloquent pour nous, que préoccupent les horaires. Mais on peut la renouveler et sensiblement à la même échelle à une foule d'autres points de vue.

En effet, des



TIMGAD. — Vue générale; au-dessus, le Temple du Génie de la Colonie et l'Arc de Trajan.



DJEMILA. — Le Forum.

volumes ne suffiraient pas à retracer les changements survenus en Algérie d'abord, en France et aussi dans le monde entier, à propos et à cause de cette Algérie, depuis le 14 juin 1830 où la flotte de Duperré jeta sur la côte barbaresque l'armée du général de Bourmont.

Cent ans se sont écoulés et, d'un immense territoire à demi désert et pauvrement peuplé de tribus opprimées par les Turcs, fertile, mais inculte et malsain, la France, reprenant la tradition romaine, a su faire une des merveilles du monde moderne.

Il était donc juste que la France et l'Algérie eussent à cœur de célébrer, cette année, le centenaire du glorieux fait d'armes de 1830 qui fut à l'origine de l'œuvre de libération et de civilisation accomplie par notre race.

Ainsi s'expliquent les manifestations du Centenaire de l'Algérie. De près ou de loin, tout Français se doit de s'y associer et, à cet égard, notre *Bulletin* n'y pouvait demeurer étranger. Mais ce n'est pas tout. Sans doute, aux époques héroïques de la conquête, les chemins de fer, qui naissaient à peine en Europe sous les yeux sceptiques de nos ancêtres, furent-ils inconnus sur la terre algérienne. Mais, ainsi que nos lecteurs le verront plus loin, les chemins de fer eurent, par la suite, un grand rôle à jouer dans l'affermissement de notre souveraineté nord-africaine et dans la mise en valeur du pays algérien. Dès le mois de mai 1863, se substituant à l'éphémère « Compagnie des chemins de fer algériens », le P. L. M. prenait en mains l'exploitation des premières lignes algériennes. Ces soixante-sept ans d'exploitation ont fait de notre Compagnie l'un des plus anciens colons du bled africain. N'était-ce

pas, pour le *Bulletin* P. L. M., une raison toute particulière de participer à la commémoration de la prise d'Alger et pouvait-il mieux faire que de consacrer les pages de ce numéro à l'Algérie et aux chemins de fer algériens ?

L'ALGÉRIE A TRAVERS LES AGES

DANS L'ANTIQUITÉ

L'histoire de l'Algérie a ses racines dans le passé le plus lointain. Ainsi que l'ont révélé les fouilles entreprises dans le sol algérien, il existait, en Afrique du Nord, trois ou quatre mille ans avant Jésus-Christ, une civilisation, celle des Libyens, contemporaine et très voisine par ses coutumes et ses croyances de celle des anciens Egyptiens. Vers le XIII^e siècle avant l'ère chrétienne, les Phéniciens fondèrent des établissements sur la côte africaine que fréquentaient les marchands de Tyr et de Sidon. Plus tard, ces premiers Phéniciens furent évincés par les Grecs. Mais, à partir du VIII^e siècle, Carthage, fondée, si l'on en croit la légende, par une princesse tyrienne de sang royal, étendit sa souveraineté sur tout l'occident africain. On sait que les Numides, auxiliaires des Carthaginois, aidèrent Annibal à remporter ses victoires sur Rome.

Mais, si Carthage avait chassé les Grecs de leurs colonies africaines, la civilisation hellénique s'était introduite dans le pays et l'art grec, plus ou moins mâtiné d'influence punique, a laissé des vestiges qui subsistent encore, tels que le Mausolée du Kroubs et le Tombeau de la Chrétienne

ainsi dénommé à tort d'ailleurs, car il est antérieur d'un siècle à la naissance du christianisme dans la région.

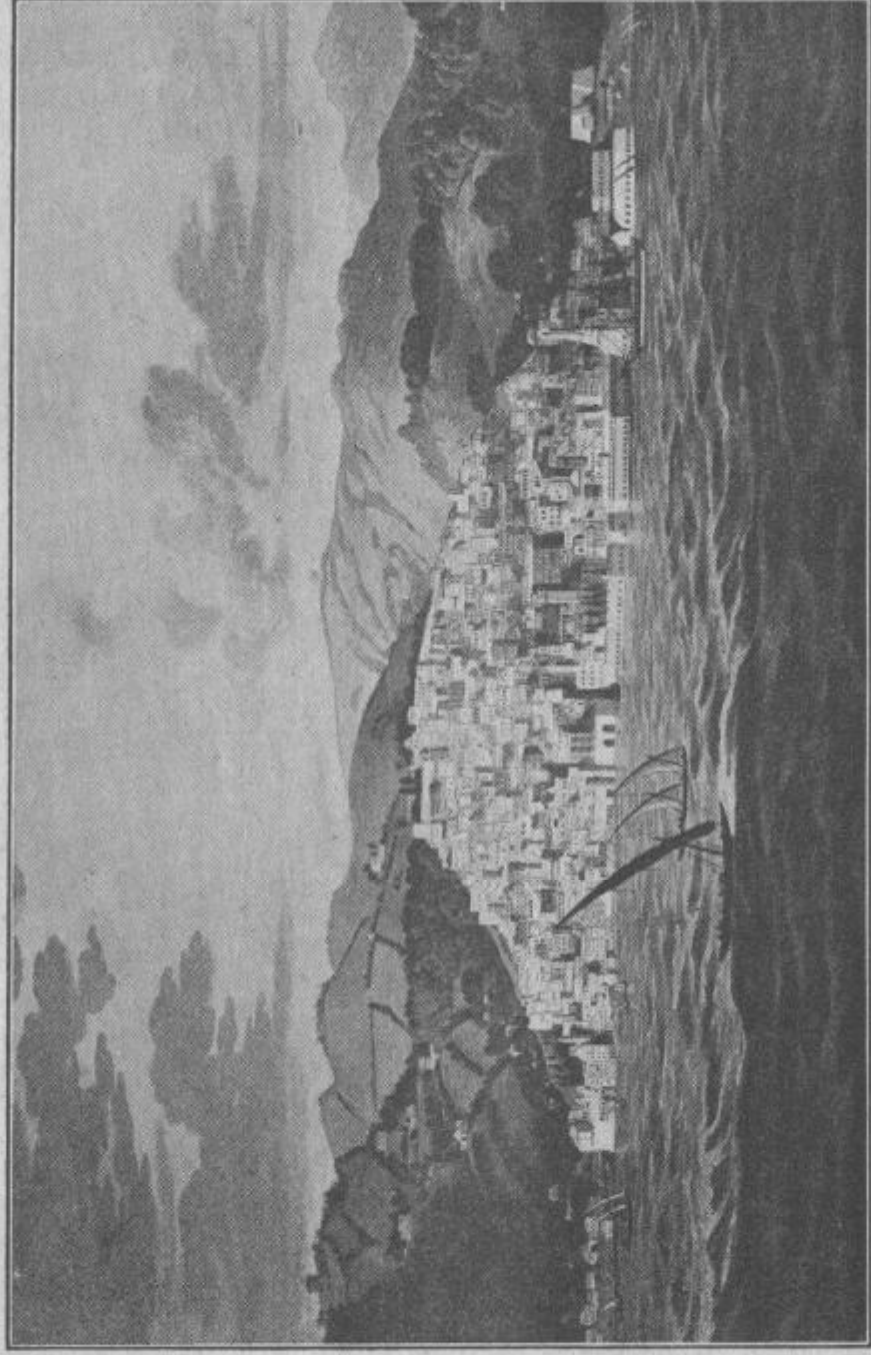
Cependant la domination carthaginoise ne s'étendit guère au-delà du littoral. Dans l'intérieur des terres, de grands états indigènes se constituèrent et l'histoire a conservé le nom de quelques-uns de ces grands rois africains : Syphax, les deux Juba, Massinissa, Jugurtha et Ptolémée.

LA PAIX ROMAINE

Après avoir détruit Carthage, Rome était devenue ce qu'on appellerait aujourd'hui une puissance africaine.

que cette conquête permit l'épanouissement de l'œuvre commencée. Le cadre de cette étude ne nous permet pas de dire dans le détail ce que fut l'Afrique des Césars. Nous nous bornerons à esquisser à grands traits les résultats de cette longue paix romaine, qui fit de l'Algérie la plus belle contrée du monde, au point qu'un prince romain l'appelait « la meilleure partie de l'empire », un écrivain chrétien « l'âme de l'Etat » et un autre « l'ornement de toute la terre ».

Auprès des camps permanents des légions romaines s'établirent des commerçants et des vétérans. Ceux-ci cultivèrent le sol. Des villes s'élevèrent dans des lieux auparavant déserts. Les sources furent aménagées, des



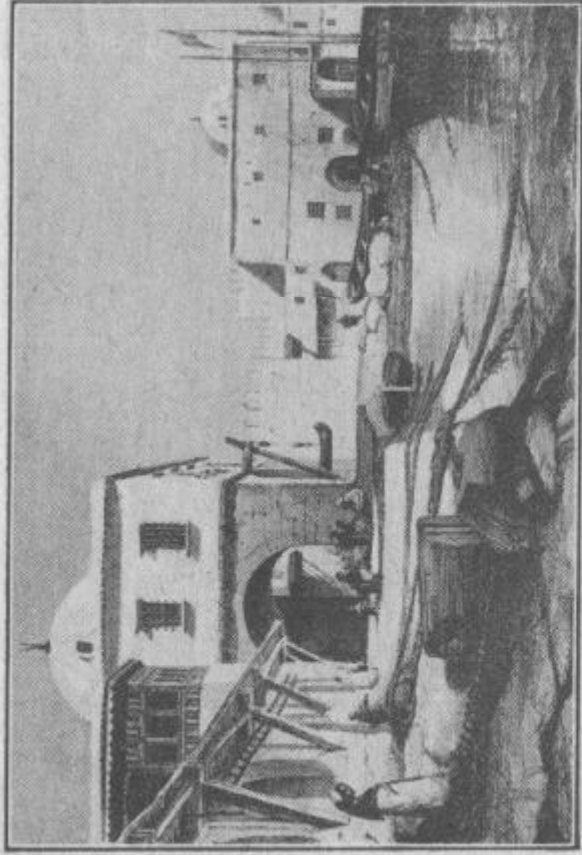
Vue du vieil ALGER prise du large (gravure anglaise).

Tout d'abord leur adversaire, elle était devenue peu à peu la protectrice des rois de Mauritanie. Juba II, qui avait été élevé à Rome, avait pris le nom de Julien et, en souvenir de l'empereur, avait appelé sa capitale Coesarée (Cherchell). A la mort de Ptolémée, fils de Juba II, la Mauritanie sembla mûre pour une annexion définitive à l'empire romain. Elle fut alors partagée en deux provinces : l'une, la Tingitane (Tanger) correspondait au Maroc septentrional; l'autre, la Césarienne, embrassait nos départements actuels d'Alger et d'Oran et le nord-ouest du département de Constantine.

Sans doute, sous la double influence hellénique et phénicienne, l'Algérie n'avait pas attendu la conquête romaine pour venir à la civilisation. Mais on peut affirmer

aqueducs construits, dont quelques-uns sont encore debout. De grandes voies sillonnèrent le pays et la population était très dense. Il y avait, dans certaines régions, disent quelques auteurs, autant de fermes et de villages que la Bourgogne ou l'Île-de-France en comptent aujourd'hui.

Les mœurs, les institutions, la langue des Romains se répandirent en Algérie. Les Africains, subissant l'attrait de cette civilisation supérieure, ambitionnaient le titre de citoyen romain et faisaient volontiers graver sur leurs tombes : *Civitatem Romanam consecutus*. Des écoles nombreuses et brillantes furent ouvertes, d'où sortaient des rhéteurs, des médecins, des légistes et Juvénal appelait l'Afrique « la nourrice des avocats ». A partir de Constantin, la religion chrétienne se répandit dans toute l'Algérie.



Vieil-ALGER. — L'Amirauté.

Des évêchés y furent créés par centaines. Saint Augustin, le plus grand Africain de l'antiquité, domina de son génie toute cette période qui a laissé d'admirables vestiges dont on peut admirer encore la beauté et la grandeur, notamment à Timgad, à Djemila et à Cherchell.

LES VANDALES ET LES BYZANTINS

Quand Saint Augustin mourut, en 430, les Vandales faisaient le siège d'Hippone, sa ville épiscopale. Vingt ans plus tard, la domination romaine avait entièrement disparu de l'Afrique du Nord et Genséric régna sur la Mauritanie tout entière. Ce que fut l'Algérie sous les Vandales, le mot lui-même de « vandalisme » suffit à l'évoquer et quand, au temps de Justinien, les Grecs de Byzance, conduits par Bélisaire, chassèrent les Barbares, ils ne purent entièrement relever les ruines accumulées par les hordes de Genséric.

Les Byzantins eux-mêmes et, avec eux, ce qui subsistait du christianisme et de la civilisation romaine sur la terre africaine allaient être submergés par de nouveaux envahisseurs. En l'an 647 de notre ère, l'invasion musulmane était aux portes du Maghreb.

LA CONQUETE MUSULMANE

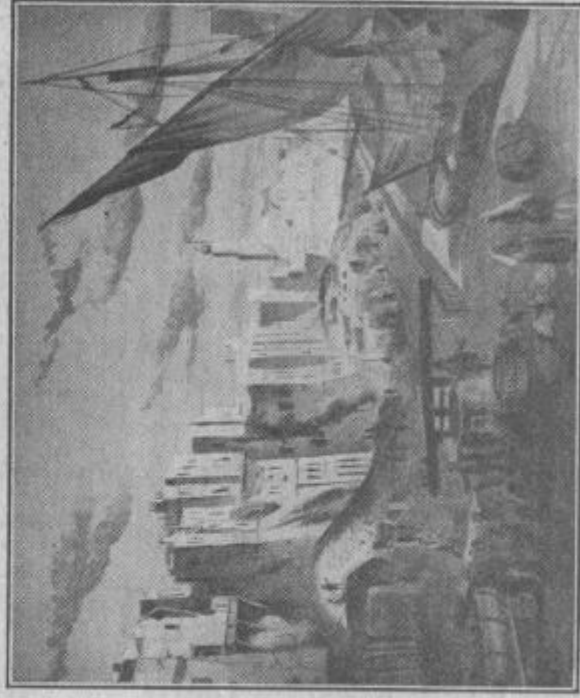
L'Islam, après avoir conquis l'Égypte et la Tripolitaine, s'était installé à Kairouan, dans la Tunisie actuelle que, désormais, les géographes du moyen âge appelleront « Ifriqia ». La Berbérie, jadis transformée et enrichie par la civilisation romaine et la foi chrétienne, allait entrer dans le monde musulman.

Non seulement le nouvel idéal religieux devait apporter

un changement radical dans les mœurs, mais encore les formes mêmes de la pensée allaient être bouleversées par l'introduction d'une langue nouvelle. C'est en arabe que s'exprimeront ceux dont les ancêtres parlaient latin.

Ce fait nouveau — l'Islam — domine toute l'histoire de l'Afrique du Nord jusqu'à nos jours; mais ce serait une erreur de croire que son développement fut uniquement le résultat brutal d'une invasion. Sans doute à plusieurs reprises et notamment au XIII^e siècle, des immigrations assez nombreuses d'Orientaux gagnèrent le Maghreb; sans doute aussi les premiers contacts entre Berbères et Musulmans n'allèrent-ils pas sans heurts. Mais il est probable que l'apport ethnique des nouveaux conquérants fut assez faible. L'affaiblissement de la foi chrétienne par des hérésies nombreuses fit autant, pour le développement de l'Islam, que les mesures coercitives des premiers mahométans. On sait, en effet, que lors de l'invasion de l'Espagne, invasion dont le flot vint se briser à Poitiers, la masse des armées musulmanes était constituée par des Berbères convertis à l'Islamisme.

Du VII^e au XIII^e siècle, un vaste empire arabe se constitua sur toute l'Afrique du Nord, en même temps que s'organisèrent les royaumes arabes de Cordoue et de Grenade. Les Almoravides et les Almohades régnèrent longtemps sur la Berbérie. Mais, à la mort du dernier des Almohades, leur domaine africain se divisa en trois états : le Maroc, le royaume de Tlemcen et celui de Tunis. Désormais l'Algérie va avoir une existence autonome. Le royaume de Tlemcen contenait, en effet, en germe l'Algérie actuelle. Les Rois de Tlemcen régnèrent près de trois cents ans et furent dépossédés par les Turcs.

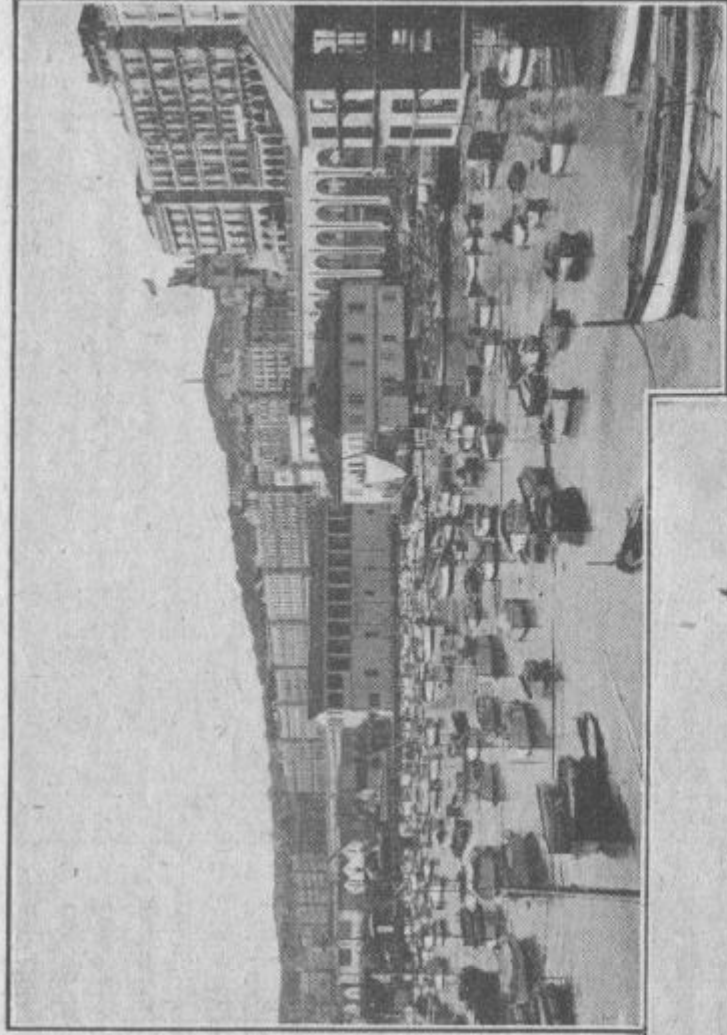


Une place du vieil ALGER.

LA DOMINATION TURQUE

C'est à une circonstance toute fortuite qu'Alger, simple bourgade peuplée d'Andalous venus d'Espagne après la chute de Grenade, et de Berbères dépendant du royaume de Tlemcen, allait devoir son élévation au rang de capitale. La cause initiale de sa future grandeur fut la présence d'un îlot à proximité de la côte.

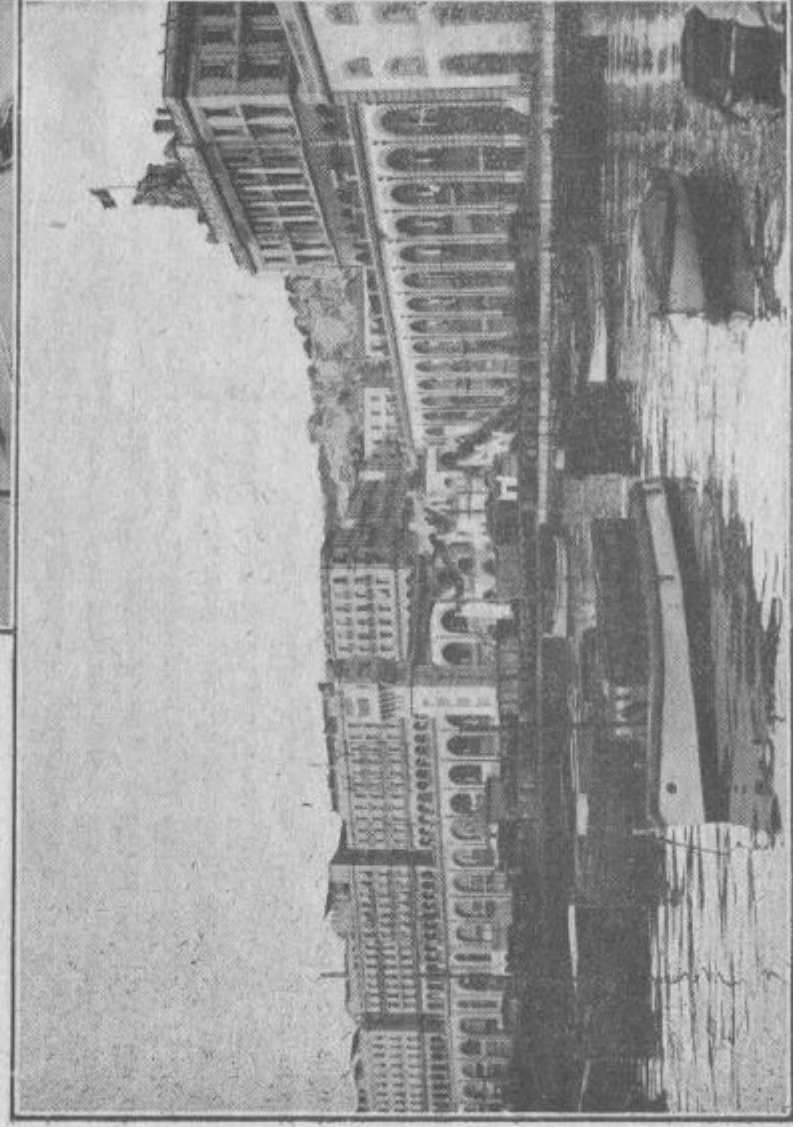
Après avoir expulsé les Maures de la péninsule, les Espagnols s'étaient emparés d'Oran en 1509



ALGER moderne.

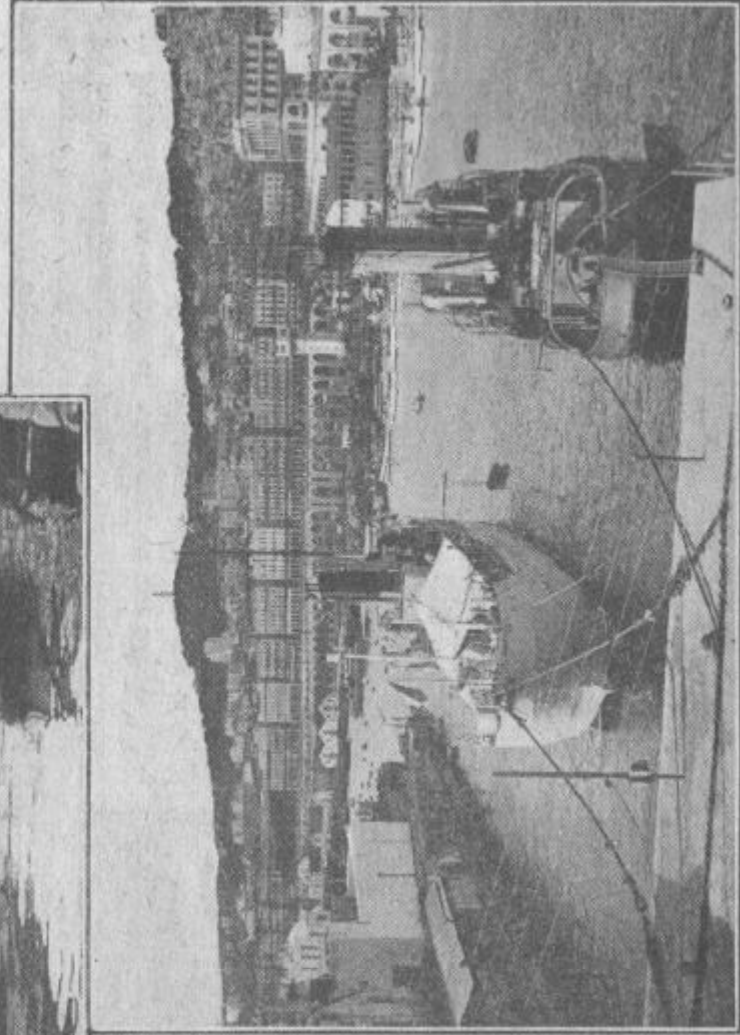
Quelques aspects du port.

qui tomba sous la férule du corsaire turc. Ainsi fut créée ce que l'histoire a appelé la « Régence d'Alger ». Ici commence l'histoire proprement dite de l'Algérie, c'est-à-dire de cette partie de l'ancienne Berbérie dont Alger est la capitale politique.



et Alger — qui s'appelait alors El Djezaïr — avait dû leur céder cet îlot sur lequel fut bâti le Peñon, forteresse de pierre qui abrita une garnison de deux cents hommes. Les Musulmans souffraient de cette occupation chrétienne qui menaçait leur ville. Ils attendaient des sauveurs : ils les trouvèrent dans deux aventuriers levantins, Arroudj et son frère Khayr-ed-din, le Barberousse des auteurs chrétiens.

Arroudj se fit fort de chasser les Espagnols du Peñon, mais la forteresse résista et ce fut Alger



Le premier souci des frères Barberousse, après avoir pris possession d'Alger au nom et sous la suzeraineté du Sultan de Stamboul, fut de détruire le royaume de Tlemcen. Comme à toutes les époques de l'histoire de l'Afrique du Nord, les dissensions intestines des chefs indigènes facilitèrent sa tâche. En quelques mois le Royaume de Tlemcen avait disparu.

Khayr-ed-din et ses successeurs furent les beyler-begs — émirs des émirs — d'Afrique. Plus tard, ils prirent le nom de pachas et de deys. Ce titre suffit à marquer le caractère militaire du nouvel Etat. En fait, 4 ou 5.000 janissaires turcs réussirent, durant trois cents ans, à tenir tout le pays en servitude.

La Régence se divisait en trois beylicks : celui de Constantine à l'est, celui de Titteri au centre, celui d'Oran à l'ouest. Tandis que les beys de Constantine et de Titteri jouissaient d'une paix relative, le bey d'Oran fut, jusqu'en 1791, menacé par les Espagnols. A la faveur du régime insulaire dans les pays barbaresques par les frères Barberousse, les « Rais », pirates d'origine levantine, firent d'Alger leur repaire inviolé. Sur leurs galères armées en course, ils sillonnaient la Méditerranée. Les côtes latines étaient sans cesse sous leur menace : les navigateurs redoutaient ces pirates dont le souvenir est encore vivant dans les légendes espagnoles et provençales, toutes pleines aussi de l'horreur des bagnes barbaresques où les captifs étaient emmenés en esclavage. Protégés par les deys, les « Rais » partageaient entre eux leur butin.

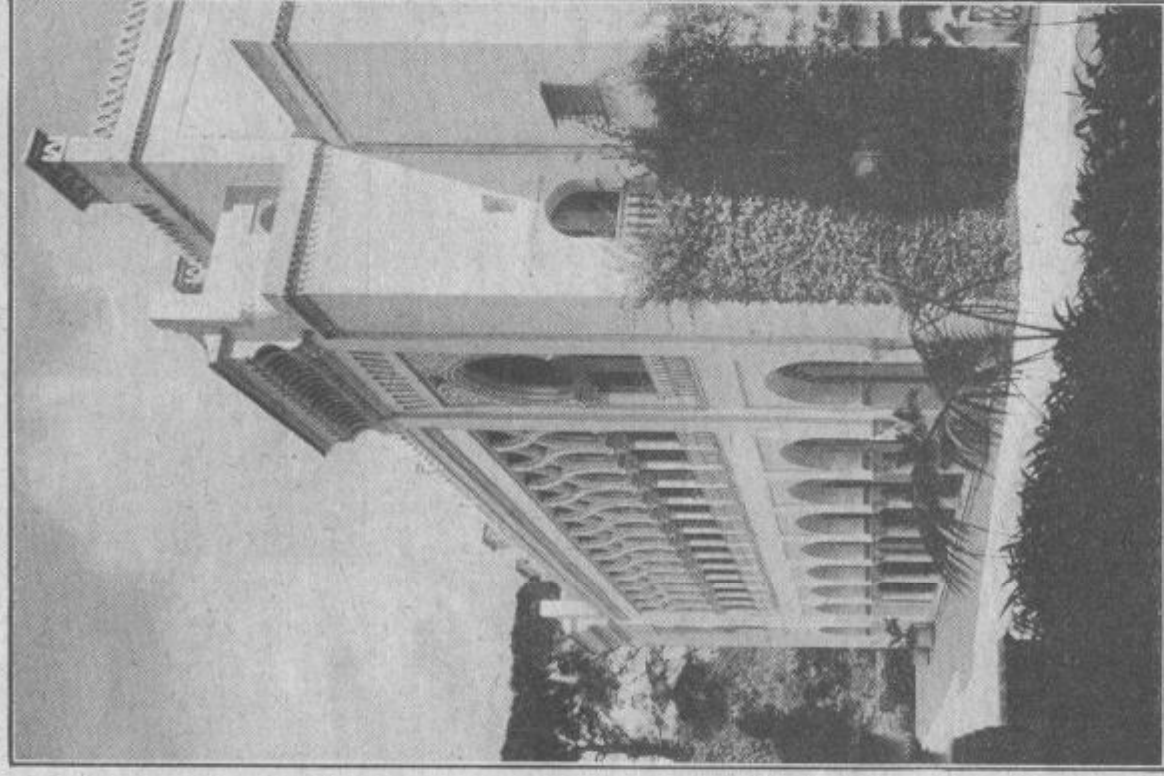
Durant ces trois siècles, les marines française, anglaise et espagnole furent impuissantes à maîtriser l'audace des pirates et successivement Charles-Quint lui-même, Duquesne, lord Exmouth échouèrent devant Alger.

Tandis que les « Rais » écumaient la mer, les deys et leurs auxiliaires, les beys, mettaient le pays en coupe

réglée, car les Turcs ne concurent l'administration de l'Algérie que comme une exploitation fiscale au profit des janissaires et de la Porte ottomane.

L'histoire intérieure de la Berbérie, durant ces trois siècles, n'est qu'une suite ininterrompue d'expéditions sanglantes entreprises pour pressurer les indigènes. Et, comme si la cruauté des tyrans ne suffisait pas, les dissensions intestines, perpétuellement entretenues de tribu à tribu, mêlaient des flots de sang aux exactions des Turcs. Sous ce régime de terreur, l'Algérie, appauvrie et décimée, connut des jours tragiques. Les récits du docteur Thomas Shaw, consul anglais aux pays barbaresques au XVIII^e siècle, nous révèlent un pays en ruine, des villes insalubres et délabrées, des campagnes dévastées par la malaria et le banditisme, des populations terrorisées.

Tel était l'état de la Régence d'Alger lorsque, le 16 juin 1830, les canons français ouvrirent le feu sur la plage de Sidi-Ferruch.



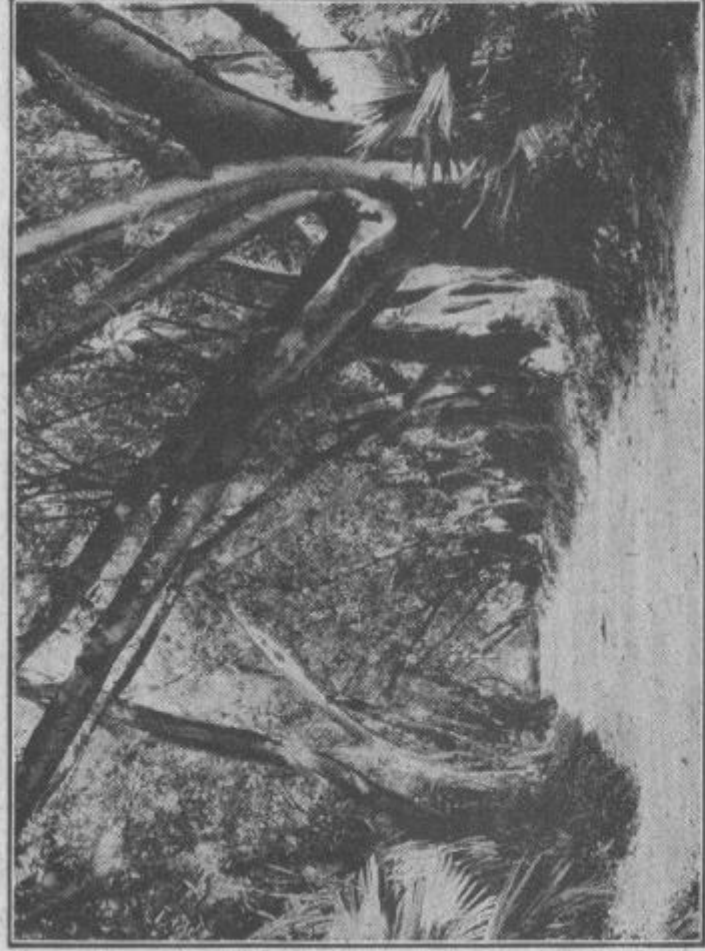
ALGER. — Un aspect du Palais d'été.

LA CONQUÊTE FRANÇAISE

L'intervention française de 1830 ne fut pas déterminée par des préoccupations de politique générale ou d'expansion coloniale. Elle eut une cause fortuite, le règlement d'une créance souscrite par le Directoire à deux juifs algériens Busnach et Bacri, qui avaient été fournisseurs de l'armée d'Egypte.

En 1827, les pourparlers engagés par les Gouvernements successifs de l'Empire et de la Restauration, pour faire réduire les prétentions exorbitantes de leurs créanciers, duraient depuis trente ans. Busnach et Bacri avaient eu l'habileté de faire endosser la créance par le dey Hussein et celui-ci s'impatiait de l'insuccès de ses démarches. La situation était tendue et devait fatalement aboutir à un éclat.

Ce fut, le 30 avril 1827, l'affaire du « coup d'éventail »



ALGER. — Jardin d'essai.

dont chacun connaît les détails légendaires. Une escadre française, à la suite de cette insulte à la France, vint demander des excuses et des réparations au dey, mais le vaisseau *La Provence*, couvert cependant par le pavillon parlementaire, fut canonné par les batteries turques au moment où il sortait du port d'Alger. Le Dey Hussein avait voulu la guerre.

L'expédition fut décidée le 31 janvier 1830 au Conseil du Roi. Six mois plus tard, le 5 juillet, vingt jours après le débarquement du corps expéditionnaire à Sidi-Ferruch, les troupes françaises conduites par le général de Bourmont faisaient leur entrée à Alger.

Cet événement eut un retentissement considérable. Il fit éclorre au cœur de tous les Français une légitime fierté patriotique et toute la chrétienté se réjouit avec nous, car la chute d'Alger marquait la fin d'un état de choses intolérable pour l'Europe. Au lendemain de la Révolution française, qui avait proclamé la liberté des peuples et l'abolition de l'esclavage, les nations européennes et, au premier rang, la France, supportaient mal ce brigandage humiliant.

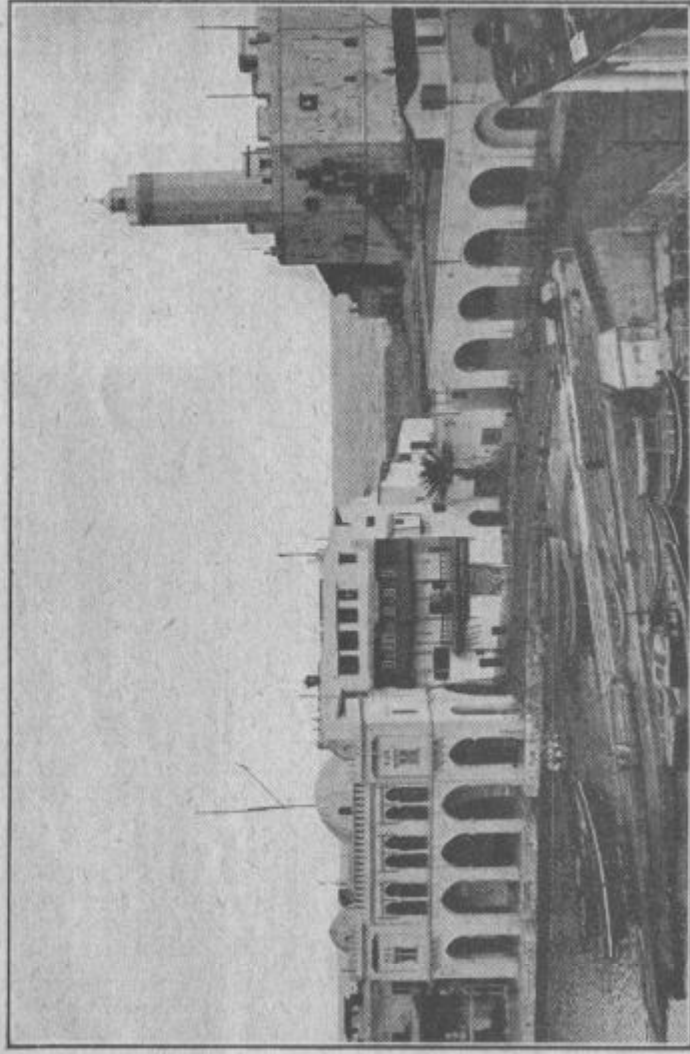
Aussi, après la soumission du dey Hussein, le général de Bourmont pouvait-il déclarer à ses troupes, dans son ordre du jour : « Vingt jours ont suffi pour la destruction d'un Etat dont l'existence

fatiguait l'Europe depuis trois siècles ». Pour suivre pas à pas, depuis le 5 juillet 1830, les armées françaises en Afrique du Nord, marquer l'évolution parallèle de la vie économique de l'Algérie, évoquer les difficultés de la conquête et les obstacles de toutes sortes qu'eurent à surmonter les colons, pour dire enfin ce que fut ce siècle d'efforts incessants grâce auxquels la Berbérie est devenue la nouvelle France, il faudrait un cadre plus vaste que celui de notre *Bulletin*.

Et d'ailleurs, les noms des héros de l'armée d'Afrique, Clauzel, Damrémont, Bugeaud, le duc d'Aumale, Lamoricière, Changarnier, Cavaignac, Mac-Mahon, Mustapha ben Ismaël et tant d'autres dans notre camp, Abd-el-Kader, Bou Maza et Bou Amrane dans les camps ennemis, sont sur toutes les lèvres. Saluons ici la mémoire de nos héros et de tous ceux qui, soldats ou laboureurs, firent cette Algérie dont nous devons être fiers.

Quand on veut mesurer le chemin parcouru depuis 1830 et la grandeur de l'œuvre accomplie par la France au cours de ces cent années, il est indispensable d'évoquer, d'une part, cette barbarie turque et de considérer, d'autre part, le plein épanouissement auquel est parvenue aujourd'hui cette Algérie façonnée par la France à son image.

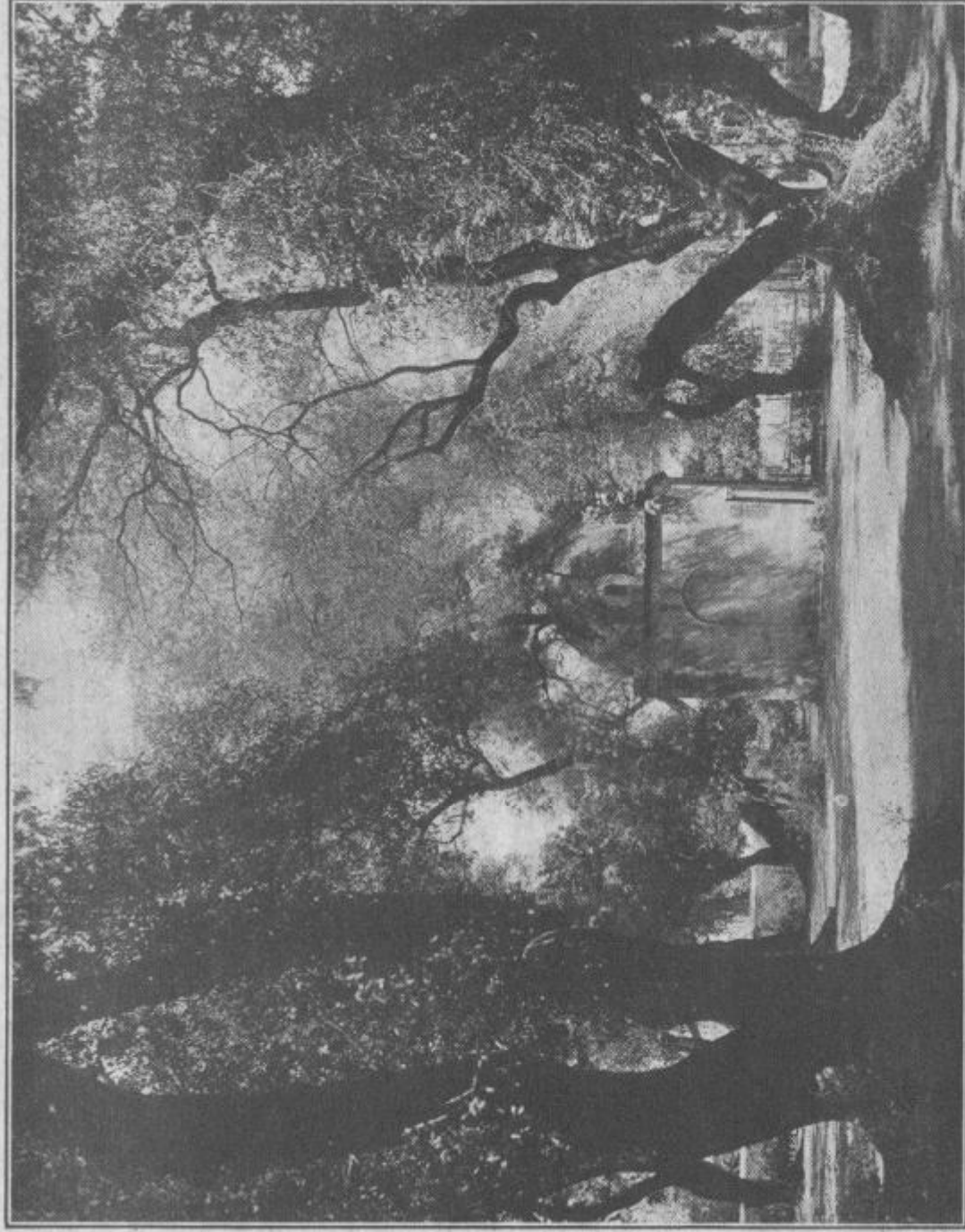
Aux premiers jours d'août 1914, une flotte française refaisait en sens inverse le voyage de l'amiral Duperré et de l'armée de Bourmont. Sur les transports escortés



ALGER. — L'Amirauté.

de croiseurs battant pavillon tricolore, des divisions s'entassaient : Français d'origine, Espagnols et Italiens nés sur le sol algérien, Juifs, Kabyles, Arabes, Berbères, sous le même uniforme, marchaient avec le même enthousiasme

tionnelle des négociants du moyen-âge, dont les maisons de Gênes, de Livourne et des Baléares avaient, bien avant la conquête turque, des comptoirs à Tombouctou, les Français ont rétabli la liaison entre la mer latine et le



BLIDA. — Kouba du Bois sacré.

au secours de la Mère-patrie menacée. Les « Champs catalaniques », l'Yser, Verdun et plus tard Salonique, furent les creusets où s'opéra l'amalgame définitif des diverses races du bled africain.

L'ALGÉRIE CONTEMPORAINE

APERÇUS GÉOGRAPHIQUES

Djezirat-el-Maghreb, l'île de l'Occident, c'est ainsi que les Arabes appelaient la Berbérie. Elle leur apparaissait, en effet, bordée au nord par les flots de l'Océan et de la Méditerranée, au sud par le désert.

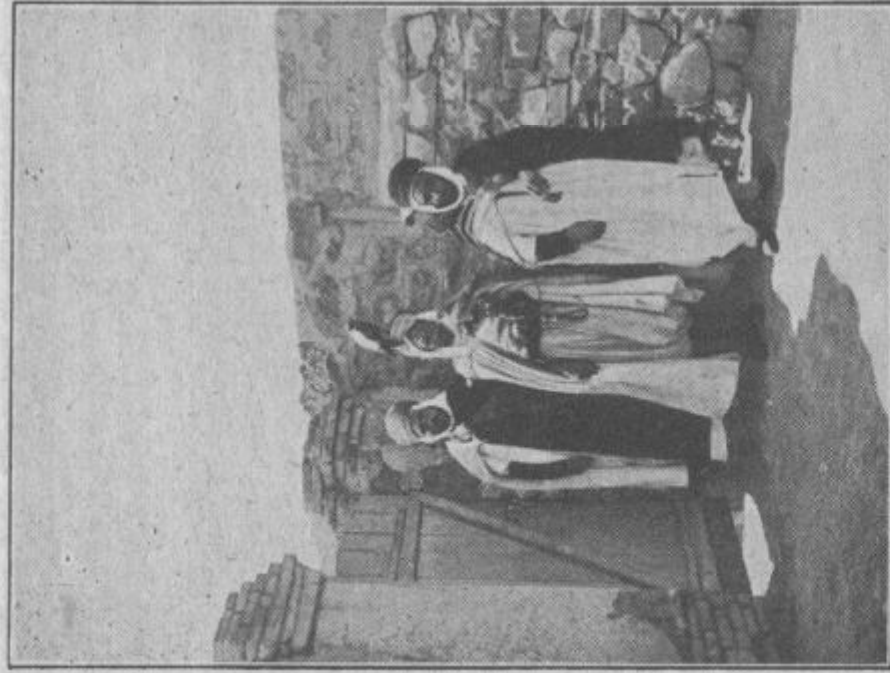
Cette conception ne saurait être admise aujourd'hui avec la même rigueur : le Sahara n'est plus cet obstacle insurmontable dont les imaginations se sont plu souvent à exagérer les mystères hostiles. Reprenant la route tradi-

Niger. Qui ne connaît les noms de Flatters, Foureaulamy, du Père de Foucauld, du Général Laperrine et de tant d'autres pionniers du Sahara ?

Et cependant, il faut rettenir de cette définition archaïque que la Berbérie est un tout homogène et que, si les circonstances historiques ont tranché cette Berbérie en trois parties : l'Algérie, le Maroc et la Tunisie, la description de la structure et du relief de chacune d'elles implique nécessairement un coup d'œil d'ensemble sur cette Afrique du Nord que les Romains appelaient l'Afrique Mineure.

LA STRUCTURE ET LE RELIEF

La Berbérie a été constituée par des plissements contemporains des plissements alpins. Orientés parallèlement aux côtes de l'Océan et de la Méditerranée, ils continuent, à travers le détroit de Gibraltar, les sierras espagnoles pour



DJELFA. — Fauconniers.

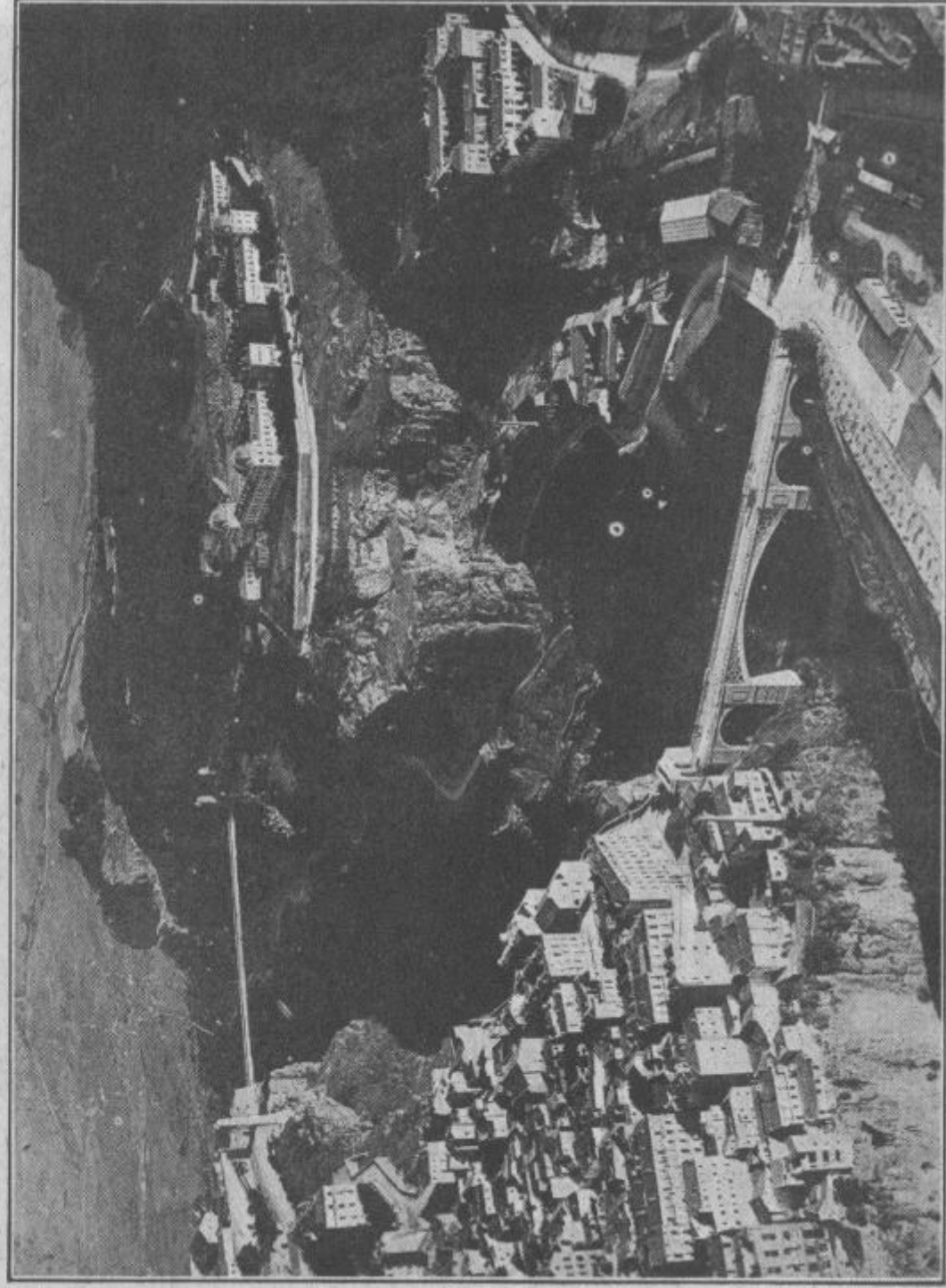
rejoindre, par delà la mer Tyrrhénienne, les derniers contreforts de l'Apennin : ce sont les plis de l'Atlas. La première ligne, de Tanger à Bizerte, constitue l'Atlas tellien, auquel se relie, comme une ramification, le Moyen Atlas marocain. La deuxième ligne, partant des rives de l'Océan, souligne d'un trait géant, sous le nom de Haut Atlas, la région de Marrakech et se prolonge, sous le nom d'Atlas saharien, jusqu'aux portes de Tunis et de Sfax.

Sur le territoire algérien dont nous nous occuperons exclusivement, l'Atlas tellien englobe, de l'ouest à l'est, les Massifs du Dahra, de l'Ouarsenis (l'œil du monde), du Djurdjura et de la Medjerda. L'Atlas saharien est constitué par les monts des Ksour, des Ouled Nail et le Massif de l'Aurès.

Sur cette ossature gigantesque s'insèrent les trois régions bien connues du Tell, des Hauts Plateaux et du Sahara.

Le Tell est la région agricole par excellence. C'est dans le Tell que s'étalent les riches plaines côtières d'Oran, de la Mitidja et de Bône, jadis couvertes de « sebkas » ou marécages et fertilisées par le travail des colons. C'est aussi dans le Tell que se trouvent les hautes plaines de Tlemcen, de Sidi-bel-Abbès, de Mascara, de Médéa et d'Aumale, ainsi que les vallées du Chélif et du Sahel.

Les cours d'eau y sont rares. Ce sont des « oueds »



CONSTANTINE survolé.

où coulent pendant une partie de l'année de minces filets d'eau, mais qui, à la suite des pluies souvent torrentielles, subissent des crues redoutables.

Les Hauts Plateaux sont de hautes surfaces peu ondulées, aux eaux encore moins abondantes qui, n'ayant pu se frayer un passage vers le mer, vont se perdre dans des « chotts » ou lagunes salées, qui s'évaporent peu à peu. Le Sahara est formé soit de grandes dunes de sable, les « ergs », soit de « chotts », soit de hauts plateaux pierreux, les « hamadas » ; c'est une région absolument sèche.

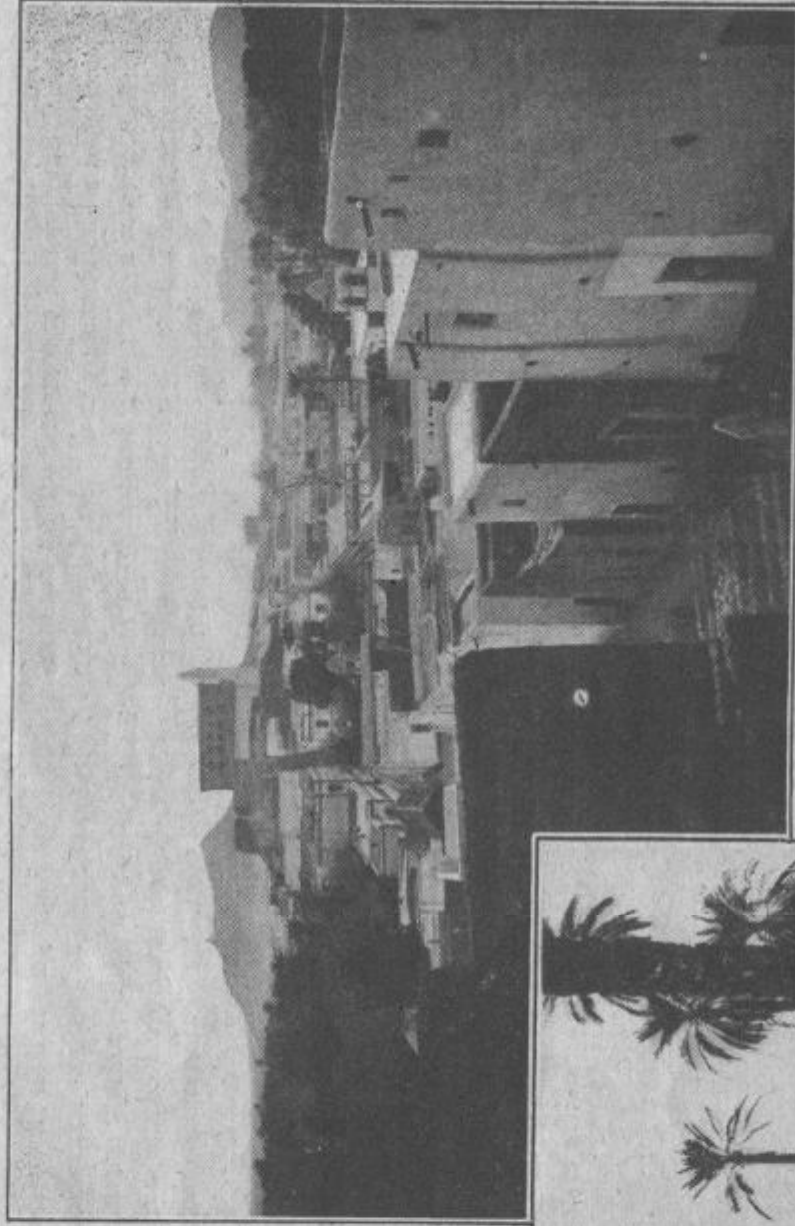
LE CLIMAT ET LA VÉGÉTATION

Il existe encore beaucoup de préjugés sur le climat algérien et trop de Français, sur la foi de vieilles images d'Epinal et des « turqueries » des tapis d'Orient — fabriqués à Paris — conçoivent encore une Algérie désertique où, à l'ombre d'un palmier, un Arabe impassible fume

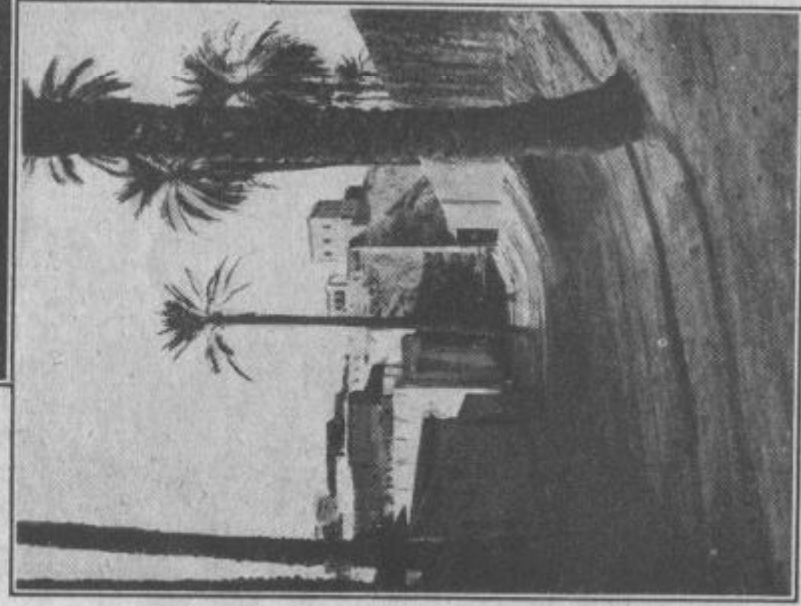
son narguilé tandis qu'à côté de lui somnole un chameau accroupi.

La vérité est tout autre... Tandis que j'écris ces lignes, Alger-la-Blanche — l'El Djezair des Berbères et des Turcs —, sillonnée de tramways et d'autos, s'appuie sur ses jardins éternellement verts et se mire dans l'eau bleue du golfe, cependant qu'à l'horizon, sur le Djurdjura, étincelle la blancheur des neiges. En février, par delà la Mitidja où levaient déjà les moissons et où mûrissaient les fruits d'or de l'oranger, un concours de skis se déroulait sur les pentes de Chréa et, dernièrement, tout comme celle du Col de la Croix-Haute, une machine chasse-neige déblayait la ligne de Djelfa...

N'oubliez pas, en effet, que l'Afrique française du Nord couvre 1.120.000 kilomètres carrés et que chacun des départements algériens est aussi étendu que vingt départements français. Est-il étonnant qu'il existe en Algérie des climats variés ?



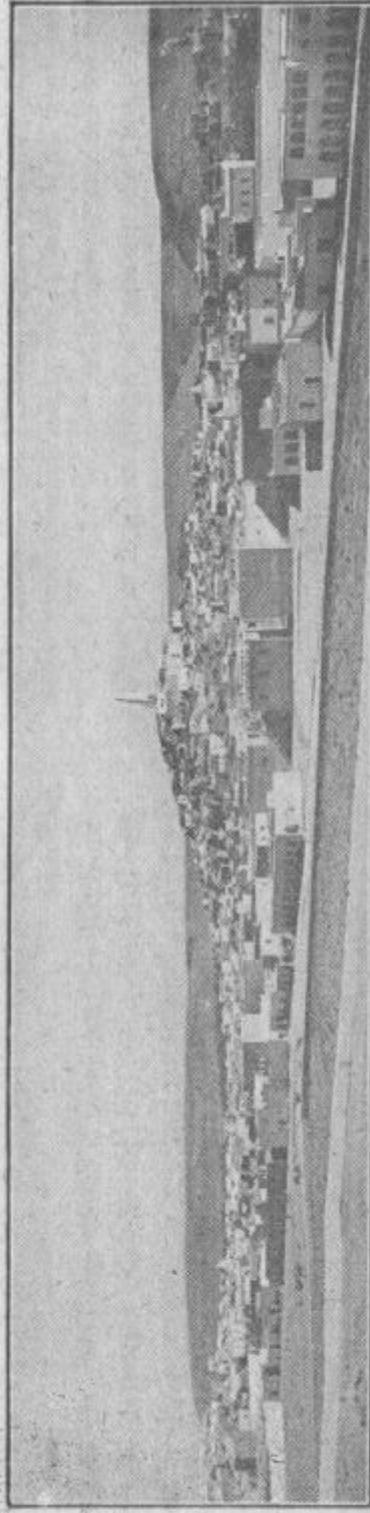
Deux aspects de LAGHOUAT.



Dans le Tell, le climat est méditerranéen : les étés sont chauds et secs, les hivers assez humides et tièdes, si bien qu'on a pu dire que l'Algérie est un pays froid où le soleil est chaud.

Méditerranéenne aussi est la végétation du Tell. On y rencontre des forêts de cèdres, de chênes-verts et de chênes-lièges. Le cyprès, l'eucalyptus, le figuier, l'oranger y abondent. C'est aussi le pays des grandes cultures : céréales, vigne, oliviers et primeurs. C'est l'ancien grenier de Rome, élargi et fertilisé par les procédés modernes.

L'Algérie a produit, de 1885 à 1890, 14 millions de quintaux de céréales par an ; de 1906 à 1915, cette pro-



duction est passée à 21 millions en moyenne. En 1918 elle a atteint 30 millions.

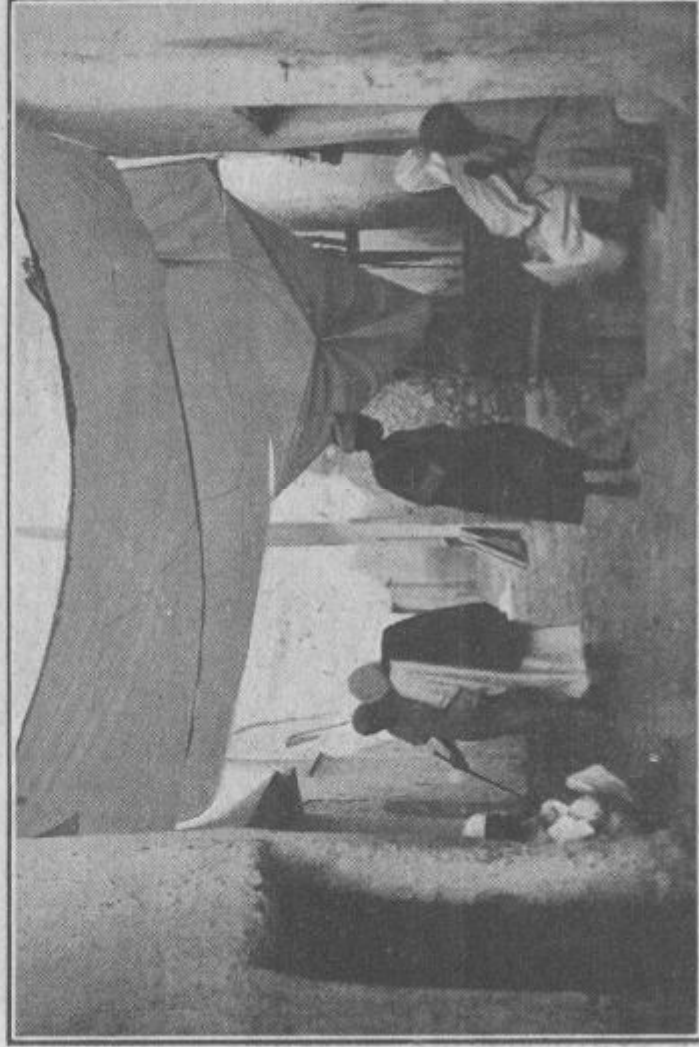
De création relativement récente, le vignoble algérien couvre actuellement des milliers d'hectares. La production moyenne était de 7 millions d'hectolitres par an avant 1914. En 1919, pour les seuls départements d'Alger et d'Oran, elle a été de 12.264.000 hectolitres.

Le climat des Hauts Plateaux est rude et continental. La végétation est plus rare et comporte surtout des buissons, des steppes à l'herbe maigre et de l'alfa. Cependant, la culture des céréales gagne peu à peu du terrain dans ces régions et le Sersou, de même que les hautes plaines de Batna, de Sétif et de Constantine, produisent déjà d'abondantes récoltes.

Le climat saharien est absolument sec. La végétation

se réduit à une steppe de plus en plus pauvre au fur et à mesure qu'on avance dans le désert. Mais quelques oueds, provenant de l'Atlas saharien, vont se perdre dans les sables et alimentent, en pleine steppe, des nappes souterraines dont on fait jaillir l'eau en forant des puits. C'est autour de ces puits que sont nées les oasis, véritables îles de verdure et de palmiers dattiers, au milieu d'un océan de pierres et de sable.

Nous n'aurions pas tout dit du climat algérien si nous n'accordions une mention spéciale au « siroco », ce vent du désert, qui souffle, souvent durant une semaine entière, une haleine brûlante. Redouté à l'égal des sauterelles, autre fléau des cultures algériennes, il compromet brusquement toute une récolte.



GHARDAIA,
vue générale;

en bas, marchands de légumes
et fantasia mozabite.

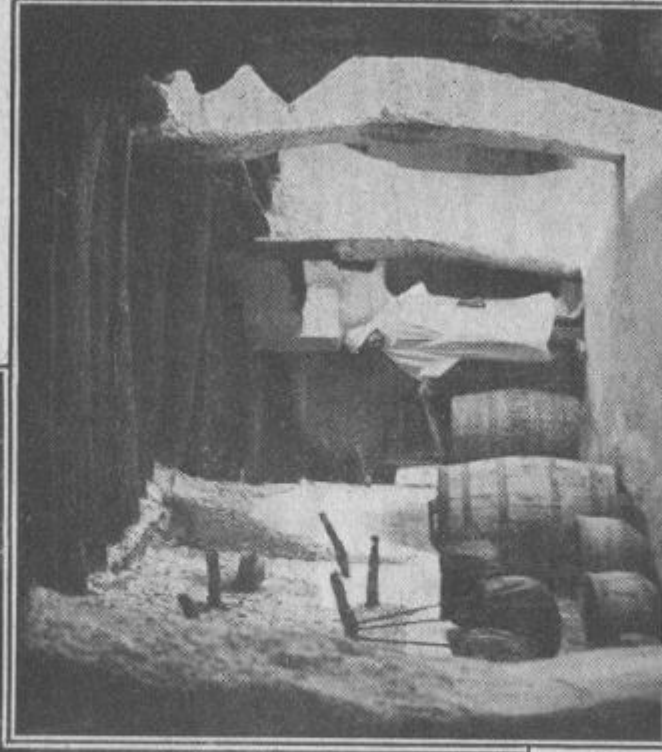
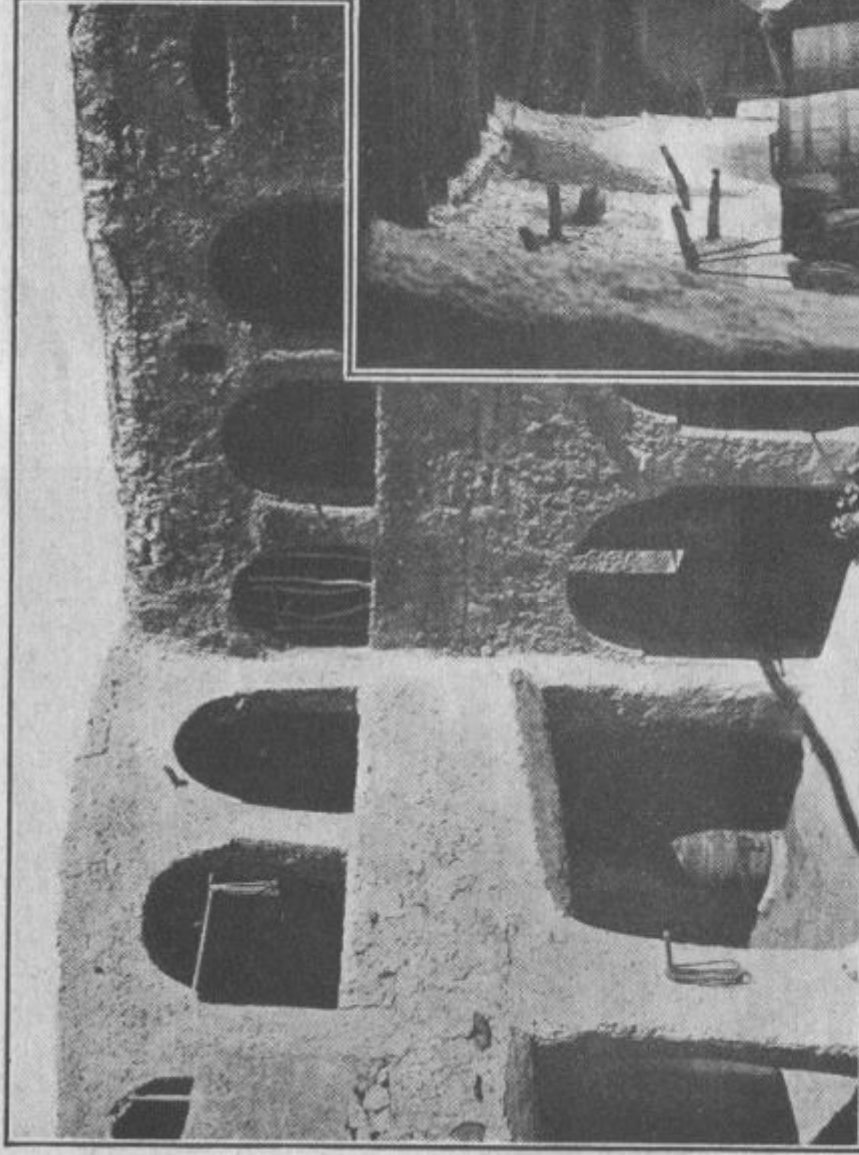
LES PRODUITS MINIER

Le sous-sol algérien est très riche. Sans doute, les gisements de houille sont rares et pauvres, mais les minerais de fer, de cuivre et de zinc sont abondants



GHARDAIA.

Vues intérieures de la mosquée,
en bas, le désert
entre Ghardaïa et El-Goléa.



et constituent d'importantes réserves pour l'industrie européenne.

Au sud du département de Constantine, l'Ouenza, le-Bou-Khadra sont de véritables montagnes de fer d'une puissance évaluée à plusieurs centaines de millions de tonnes. Le Djebel-Onk renferme des richesses incalculables et l'exportation des minerais de fer du Zaccar, de Rouïna et de Beni-Saf — centres miniers desservis par le P. L. M. — dépasse un million de tonnes par an.

L'Algérie possède également un excellent engrais minéral : le phosphate, notamment dans la région de Tébessa au Kouïf. Les ports de Bône et de Bougie expédient annuellement plus de 800.000 tonnes de phosphates.

LA COTE

Ainsi que nous l'avons vu, l'Algérie, au cours des âges, a toujours eu une vie maritime assez intense. Cependant

ses côtes, assez bien découpées, étaient inhospitalières en 1830. Les ports de la Régence étaient de simples rades et celui d'Alger lui-même, organisé pour servir d'abri aux navires des corsaires, n'était nullement approprié aux besoins du commerce moderne. Celui d'Oran, réduit à une simple darse, avait pour magasins des grottes naturelles creusées au pied de l'Aïdour et ne servait qu'aux relations entre l'Espagne métropolitaine et la « corte chica » — la petite cour — des gouverneurs de « Ros-al-Cazar ».

L'aménagement des ports existants, et la création de nouveaux abris préoccupèrent de bonne heure l'Administration française. De nos jours, il semble que les ports secondaires ont été multipliés à l'excès, car plusieurs d'entre eux végètent et d'autres ne servent que de satellites aux ports principaux; mais ils répondaient à des nécessités



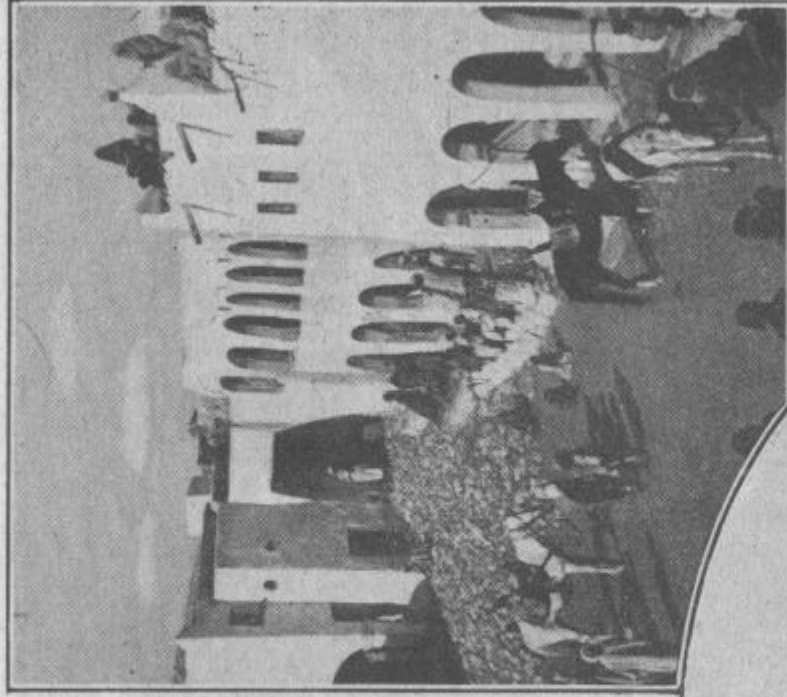
locales à une époque où les communications par voie de terre étaient inexistantes ou précaires.

Nos ports se sont développés d'une façon remarquable. Alger, port de commerce général, reçoit la moitié des importations du pays et sert de débouché aux vins, aux agrumes et aux céréales de la Mitidja, aux primeurs du Sahel, aux minerais du Zaccar. Il est devenu, au détriment de Gibraltar et de Malte, un grand port de relâche, de plus en plus fréquenté aussi par les croisières touristiques en Méditerranée. Par le nombre d'entrées et de sorties, Alger tenait, après Marseille, le second rang parmi les ports français en 1914.

Le port d'Oran, dont le tonnage approche de très près celui d'Alger, est spécialement outillé pour l'exportation des céréales, des vins et des moutons. Il est la porte d'un hinterland immense, que la mise en valeur du Maroc Oriental et les perspectives ouvertes par la création du Transsaharien étendront encore dans d'énormes proportions.

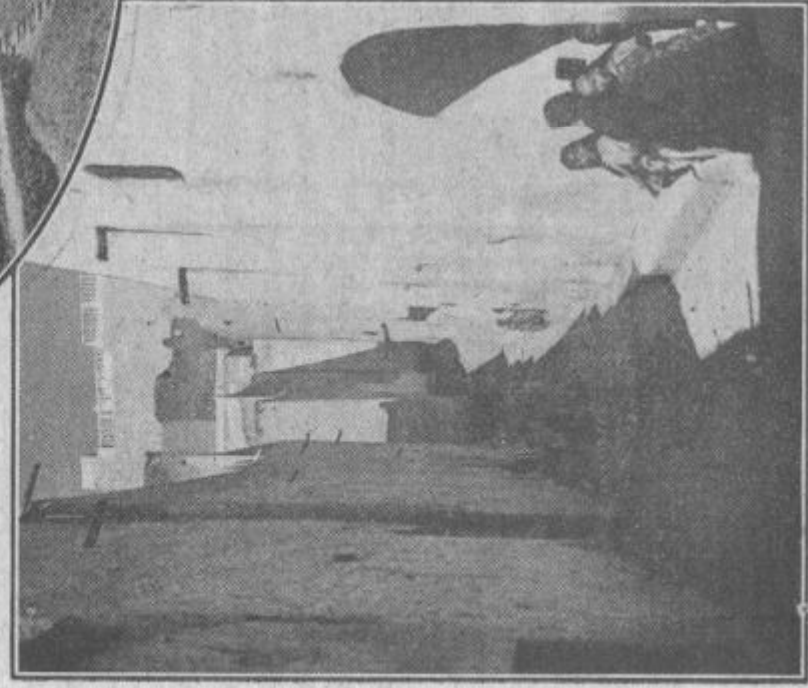
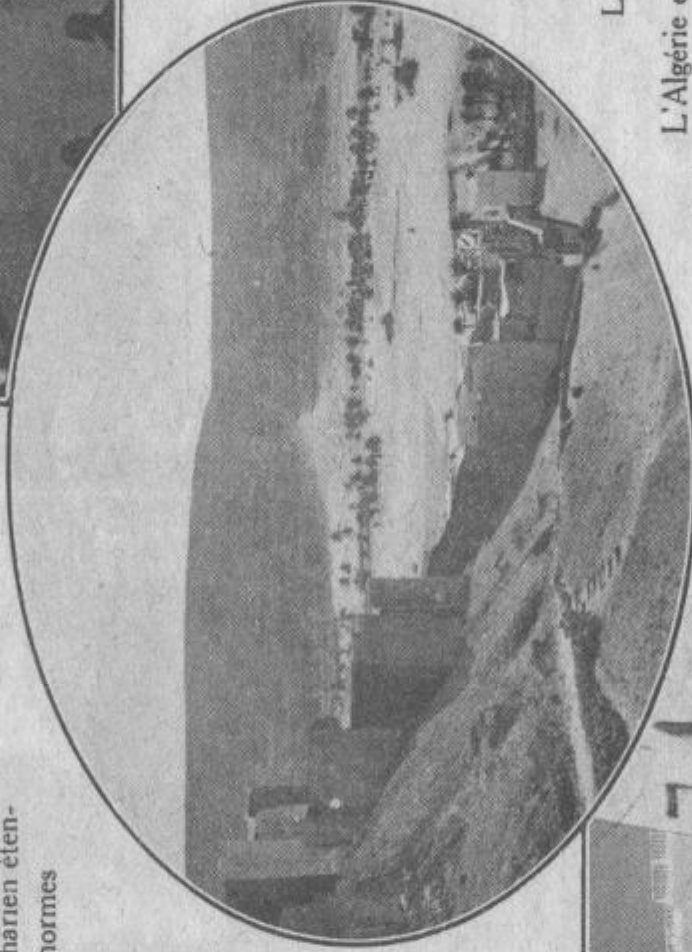
Bône exporte sur tout des minerais et des phosphates.

Ces trois ports, dont l'activité fut un moment ralentie par la guerre, sont de nouveau en plein dévelop-



EL-ATTEUF.
La grande place,
les remparts,
une rue.

pement et les travaux d'extension se poursuivent sans arrêt.

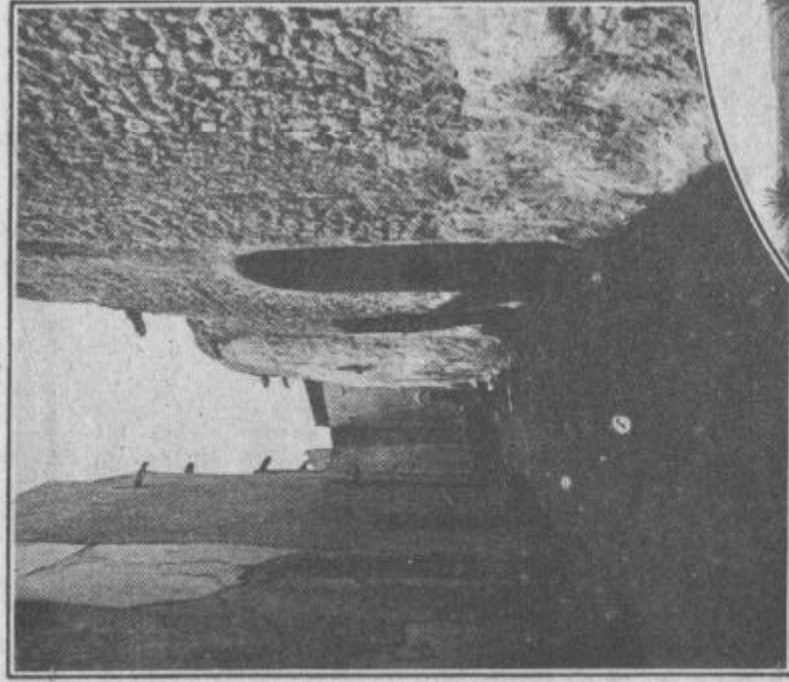


LA POPULATION

L'Algérie est, à la fois, une colonie de peuplement et de civilisation. Sa population, où l'élément indigène est numériquement prépondérant compte de nombreux Européens : 850.000 sur les 5.800.000 habitants qui la composent. Parmi ces Européens, les Français tiennent le premier rang par le nombre et aussi par l'importance de leur activité coloniale — 330.000 Français d'origine et 280.000 naturalisés —. Puis viennent les étrangers : Espagnols — 140.000 —, surtout nombreux dans le département d'Oran, Italiens et Maltais — 100.000 —, établis en majeure partie dans la région de Constantine.

Les indigènes appartiennent à deux grandes races : les Berbères, qui vivaient dans l'Afrique du Nord dès l'antiquité et qui se sont fixés de préférence dans les régions cultivables ; les arabes, qui y ont immigré au début du moyen âge et qui vivent surtout dans les régions sèches de vie nomade et pastorale.

A côté de ces deux grands groupements ethniques,



BENI-ISGUEN.

Une rue,
barrage de l'oasis,
un puits dans l'oasis.

la population indigène des grandes villes est constituée par un amalgame de descendants des occupants successifs : Numides, Phéniciens, Romains, Vandales, Juifs, Maures, Turcs et Coulouglis.

Tous ces divers éléments indigènes appartiennent à la religion musulmane.

L'ADMINISTRATION

A la tête de la Colonie est placé un Gouverneur général. Le territoire est divisé en trois départements : Alger, Oran et Constantine. De plus, les Territoires du Sud sont placés sous l'autorité directe du Gouverneur Général assisté d'un Directeur.

Départements et communes sont constitués sur le modèle français; mais l'organisation communale présente quelques particularités. Elle n'existe intégralement que dans les « communes de plein exercice » où les indigènes forment des groupes compacts, c'est-à-dire dans les régions colonisées. A côté des communes de plein exercice, on trouve les « communes mixtes » dans les régions où

la population européenne est disséminée parmi les éléments indigènes et où les fonctions de maire sont exercées par un fonctionnaire « l'Administrateur », assisté d'une commission municipale française et de « Caid » indigènes. Enfin, dans le sud, les territoires militaires sont administrés par un Officier commandant de cercle.

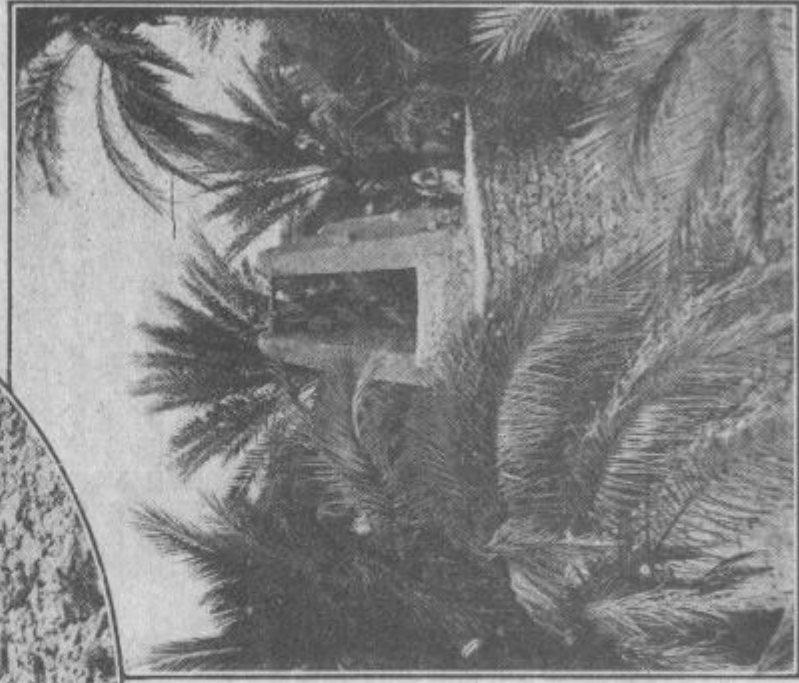
Au temps de la Conquête et pendant la période qui suivit, jusqu'en 1871, le Gouvernement de l'Algérie resta confié à des militaires qui occupèrent, avec des pouvoirs très étendus, le poste de Gouverneur. Plus tard les pouvoirs de leurs successeurs furent notablement réduits. Les décrets de 1881 rattachèrent tous les services au Ministère de l'Intérieur et le Gouvernement Général d'alors ne fut plus « qu'un grand nom et un grand souvenir ».

Ce système eut pour effet de paralyser l'essor de l'Algérie. Aussi de 1896 à 1901, les pouvoirs qui avaient été enlevés au Gouverneur lui furent restitués et ses attributions étendues et renforcées.

Le décret de réorganisation date du 23 août 1898; il institua

en même temps les Assemblées algériennes :

« Délégations financières » et « Conseil supérieur », véritable parlement, votant le budget algérien, budget alimenté par les impôts



de l'Algérie et dépensé pour l'Algérie. Ce régime d'autonomie financière, contrôlé il est vrai par le Parlement métropolitain, a fait la prospérité de ce pays. Il a permis notamment les grands travaux publics : outillage et extension des ports et réorganisation des chemins de fer.

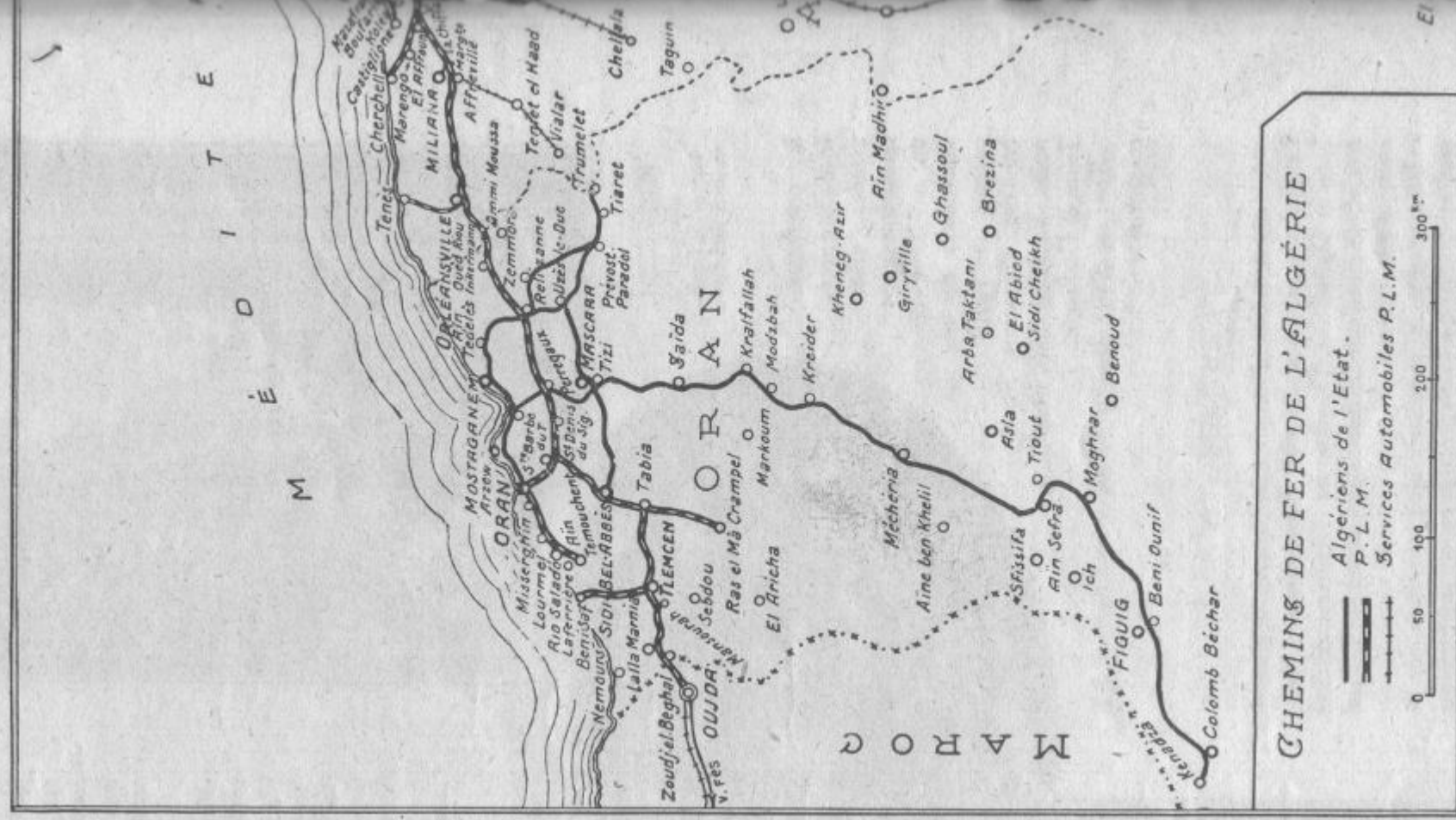
Le moment est venu de dire ce que furent les chemins de fer algériens et de retracer le rôle de notre Compagnie et la contribution féconde que plusieurs générations de cheminots apportèrent au développement de la vie économique de l'Algérie.

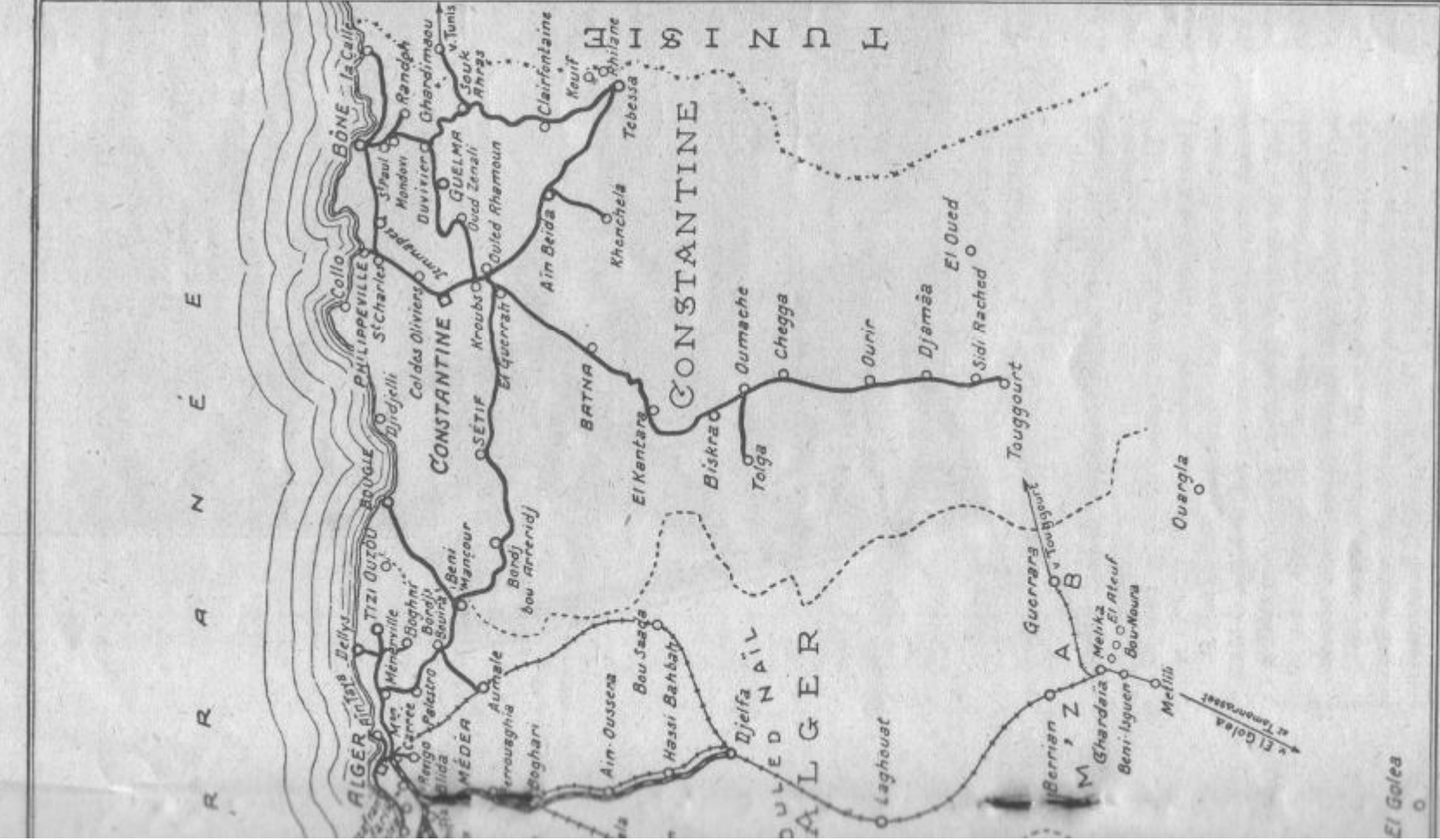
LE RÉSEAU P. L. M. ALGÉRIEN

LES PREMIÈRES LIGNES ALGÉRIENNES

Les premières années de l'occupation française furent marquées par une longue incertitude, non seulement sur l'utilité de conquérir l'hinterland algérien, mais encore sur l'usage qu'on ferait de cette conquête. La Monarchie de Juillet était embarrasée de cette glorieuse portion de l'héritage de Charles X. Imbu de libéralisme économique, le parti grand bourgeois, qui venait de triompher à Paris, condamnait a priori toute politique colonisatrice et le gouvernement de Louis-Philippe hésitait. Mais l'apparition de l'émir Abd-el-Kader l'obligea bientôt à prendre parti et la lutte contre le nouveau « maître de l'heure » le força à se résigner bon gré mal gré à la conquête militaire. Et, par bonheur, presque dès le début, des officiers tels que Clauzel et Bugeaud entrevirent les possibilités économiques qu'on pouvait attendre de ce pays inculte et malsain. En 1840, Bugeaud préleva à son action par ces paroles qu'il prononça à la Chambre des députés : « La colonisation gardera la conquête » et, par sa devise fameuse *ense et aratro* — par l'épée et par la charrue — il fixa le destin de l'Algérie française. Désormais, parallèlement à l'action militaire et grâce à elle, les efforts des premiers colons allaient transformer la Berbérie; il est impossible de ne pas unir dans un même sentiment d'admiration et de gratitude ces premiers pionniers et les héros de la conquête.

Le 23 décembre 1847, le duc d'Aumale, qui venait de succéder au Maréchal Bugeaud au Gouvernement Général de l'Algérie, recevait la soumission d'Abd-el-Kader. La France restait l'héritière incontestée de la puissance turque en Algérie. Une ère de progrès commençait.





Quelques années après, en 1855, une étude d'ensemble des voies ferrées en Algérie fut entreprise. Un décret du 8 avril 1857 envisageait la construction d'une ligne centrale de Constantine à Oran par Sétif, Alger, Blida, Orléansville, Relizane, Saint-Denis-du-Sig et Sainte-Barbe-du-Tlélat. C'était de *Cirta* à *Portus magnum*, l'antique *via romaine* qui allait revivre, adaptée aux progrès de la technique moderne. Divers embranchements devaient s'en détacher et donner aux principaux centres des débouchés vers la mer.

Malheureusement, des difficultés d'ordre technique et financier empêchèrent la réalisation immédiate de ce programme. Il fut décidé qu'on procéderait à des constructions fragmentaires. La loi du 20 juin 1860 déclara d'utilité publique la section d'Alger à Blida et d'Oran à Saint-Denis-du-Sig. Une convention conclue le 7 juillet de la même année confia à la « Compagnie des Chemins de fer algériens » l'exploitation de ces deux tronçons et de la ligne de Philippeville à Constantine. Mais cette Compagnie réussit péniblement à terminer en 1862 la ligne Alger-Blida.

Les difficultés qu'elle avait rencontrées l'incitèrent à proposer à la Compagnie française du P. L. M. de lui rétrocéder son entreprise. Un accord fut signé le 1^{er} mai 1863. Peu après, la loi du 11 juin 1863 ajouta au réseau primitif la ligne Blida à Saint-Denis-du-Sig.

Ainsi notre Compagnie était chargée d'établir, d'une part, toute la ligne d'Alger à Oran et, d'autre part, la ligne de Philippeville à Constantine.

Les travaux furent activement poussés et, dès 1868, la portion Oran-Relizane était ouverte à l'exploitation.

Un grand nom est attaché à cette période de début, celui de M. Noblemaire qui, après avoir dirigé la Compagnie du Nord de l'Espagne, entra au service du P. L. M. pour organiser l'exploitation de ses lignes algériennes.

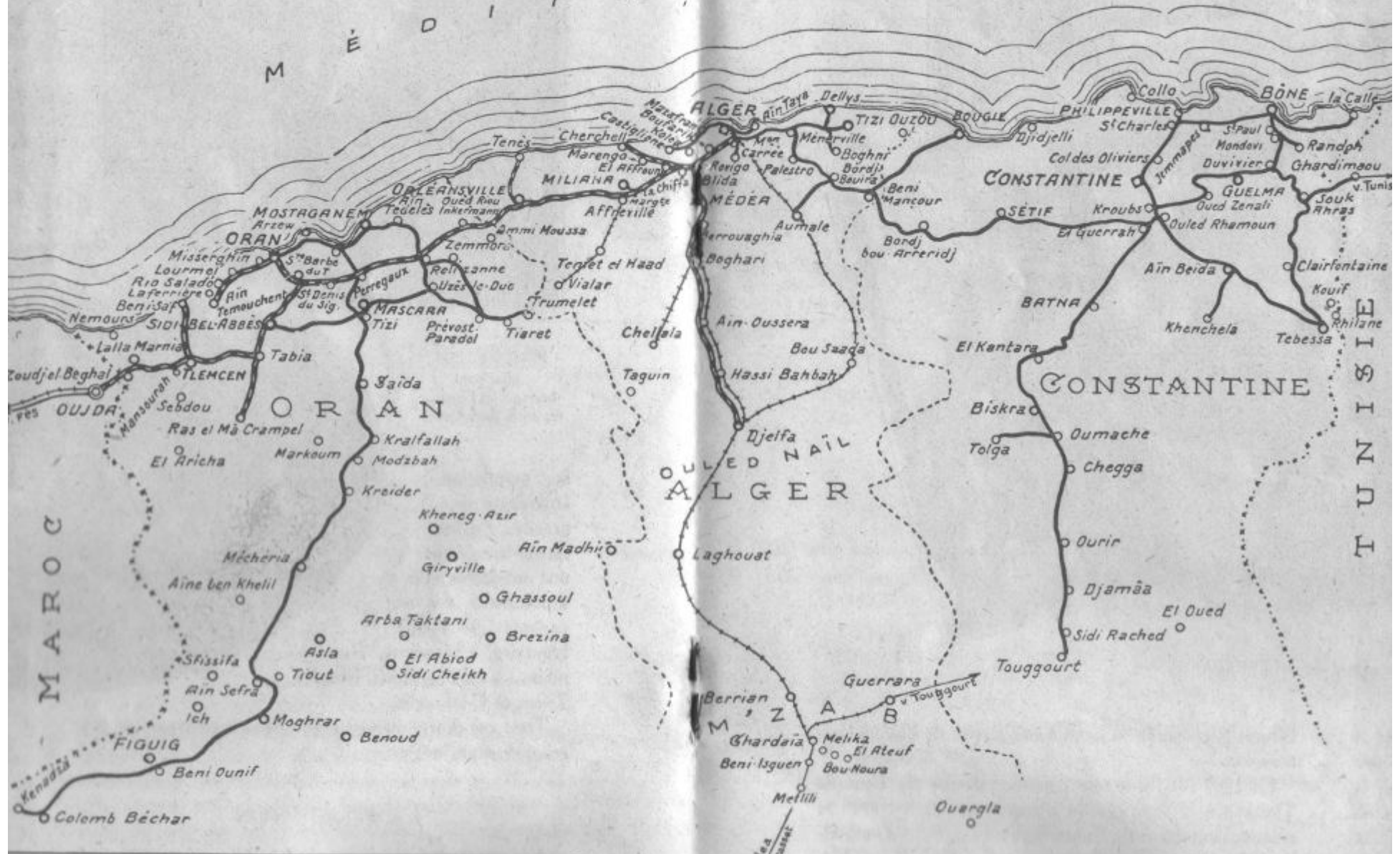
La partie Blida-Relizane, ainsi que celle de Philippeville à Constantine, furent mises en service en 1870 et 1871.

Le Réseau algérien P. L. M. était constitué tel qu'il subsista jusqu'en 1921.


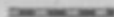

L'OUEST ALGÉRIEN

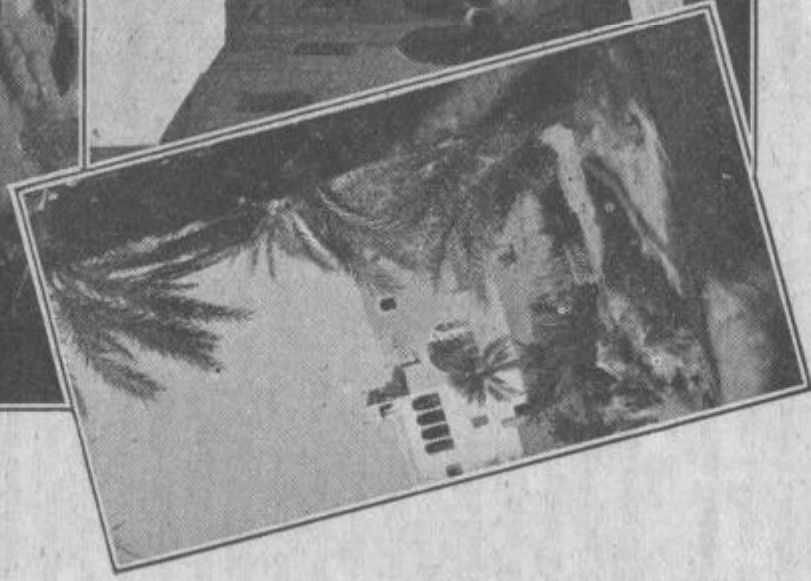
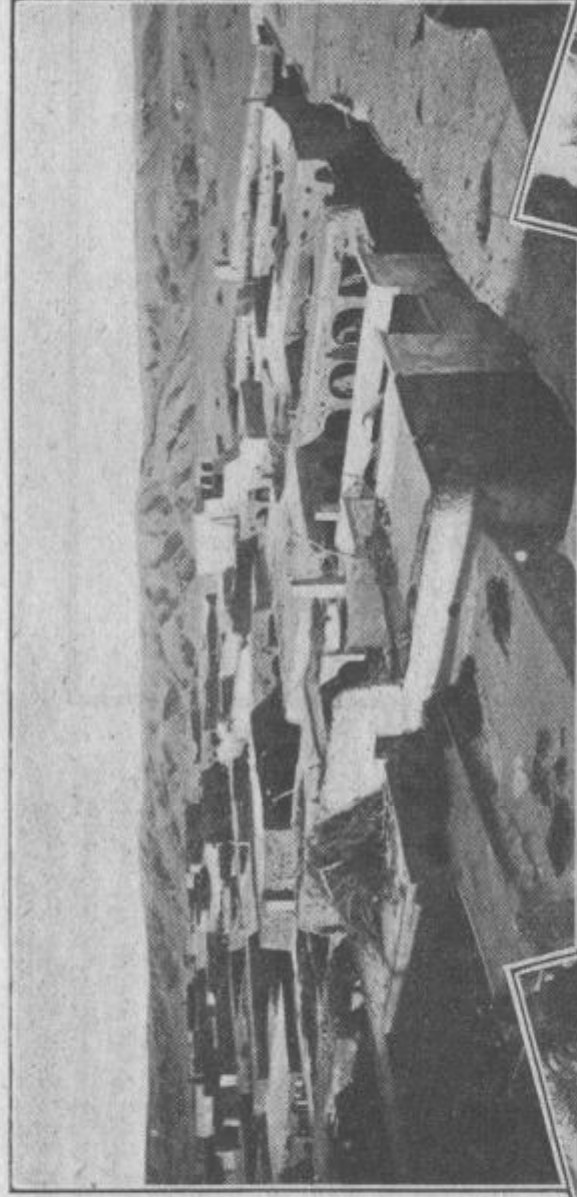
Par ailleurs, un décret de 1874 déclarait d'utilité publique l'établissement du chemin de fer d'intérêt local de Sainte-Barbe-du-

M É D I T E R R A N É E



CHEMINS DE FER DE L'ALGÉRIE

-  Algériens de l'Etat.
-  P.L.M.
-  Services automobiles P.L.M.



Quelques aspects de GUERRARA.

Tlélat à Sidi-bel-Abbès; par une convention passée la même année, le département d'Oran concédait à une compagnie privée, représentée par MM. Seignette, la construction et l'exploitation pour une durée de quatre-vingt-dix-neuf ans de la ligne de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Sidi-Bel-Abbès. La loi du 22 août 1881 concédait à la Compagnie de l'Ouest-Algérien, qui s'était substituée à la Compagnie privée précédente, la section Sidi-bel-Abbès à Ras-el-Ma-Crampel qui fut ouverte à l'exploitation, par tronçons successifs, de 1883 à 1885.

Entre temps, en 1882, la Compagnie de l'Ouest-Algérien avait obtenu la concession de la ligne de la Sénia à Aïn-Témouchent et, le 16 juillet 1885, une nouvelle loi chargeait cette Compagnie d'établir la partie comprise entre Tabia et Tlemcen, dont les travaux furent exécutés de 1887 à 1892.

Le 31 juillet 1886, une loi approuvait la concession à

l'Ouest-Algérien de la ligne à voie étroite de Blida à Berrouaghia.

En 1907 fut inaugurée jusqu'à Turenne la ligne de Tlemcen à la frontière du Maroc, terminée en 1910 et assurant la jonction de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Zoudj-el-Beghal, avec embranchement de Tabia à Ras-el-Ma.

On a pu remarquer que, depuis 1886 jusqu'en 1907, à des périodes d'activité avait succédé un arrêt dans le développement du réseau d'intérêt général. Cette période de stagnation correspond à celle où les décrets de 1881, restreignant les pouvoirs du Gouverneur, eurent leur plein effet et paralysèrent l'essor économique. La situation budgétaire de la Métropole ne lui permettait pas de consacrer des crédits importants à des travaux publics hors de France et l'Algérie eut beaucoup à souffrir de cet état de choses.

L'année 1904 fut le point de départ d'une ère nouvelle

pour l'histoire ferroviaire algérienne. Cette année-là, en effet, une loi accorda à l'Algérie l'autonomie administrative et surtout financière, en matière de travaux publics, autonomie qui lui avait fait défaut jusque-là. Le Gouverneur Général, investi par cette loi des pouvoirs du Ministre des travaux publics en ce qui concernait la construction et l'exploitation du réseau ferré algérien, prescrivit une étude d'ensemble en vue d'une réorganisation générale des chemins de fer. Cette étude conduisit à l'élaboration du très important programme connu sous le nom de « programme de 1907 ».

En exécution de ce programme, une série de rachats furent autorisés, en même temps qu'était prévue la construction d'un réseau complémentaire d'intérêt général très étendu. En 1912, la section Berrouaghia-Boghari sur la ligne de Blida à Djelfa était ouverte à l'exploitation.

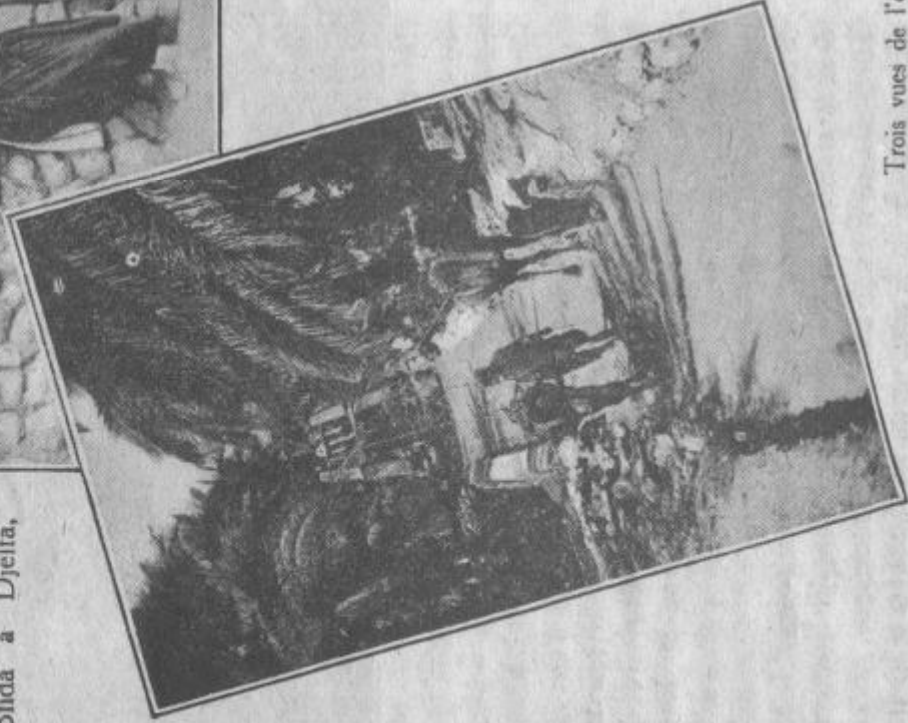
Les hostilités vinrent, en 1914, retarder l'exécution de ce programme. Quelques extensions furent réalisées cependant au cours de la guerre: sur la ligne de Blida à Djelfa,

la section de Boghari à Aïn-Oussera fut ouverte en 1916 et en 1918 les locomotives purent aller jusqu'à Hassi-Bahbah. En 1921, cette ligne était poussée jusqu'à Djelfa, son point terminus actuel. Telle était, à la fin de la guerre la situation respective de l'ancien Réseau P. L. M. algérien et de l'Ouest algérien.

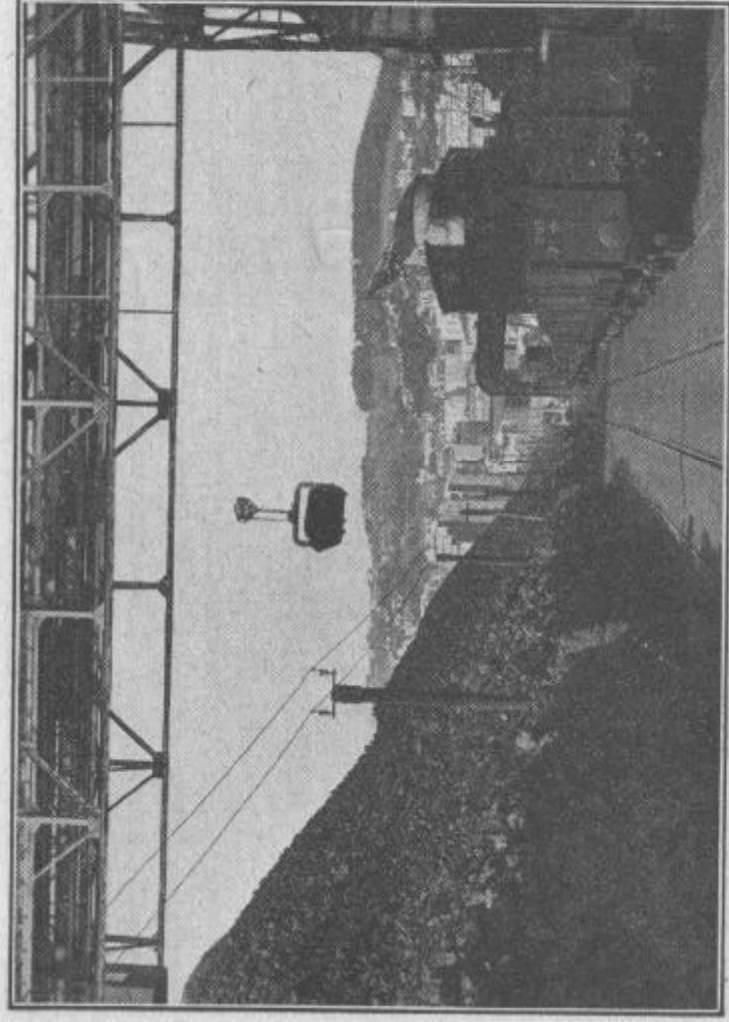
LA CONVENTION DE 1921

L'Algérie entreprit alors une refonte totale de son organisation ferroviaire. Le rachat des lignes de l'Ouest algérien fut décidé et leur exploitation fut assurée provisoirement par la Compagnie P. L. M., pour le compte de l'Algérie, jusqu'au 30 juin 1921.

D'autre part, une convention passée le 1^{er} juillet 1921 entre le Gouvernement Général de l'Algérie, l'Administration des Chemins de fer de l'Etat et la Compagnie P. L. M., fixa le nouveau régime des chemins de fer d'intérêt général de l'Algérie. La colonie racheta au P. L. M. son Réseau, puis lui



Trois vues de l'oasis de METLIL.



ALGER. — Chargement de minerais ;
La fabrication des cigarettes.

afferma la ligne Alger-Oran et l'en-semble des lignes anciennement exploitées par l'Ouest algérien. Le tronçon Philippeville-Constanti-ne était incorporé au Réseau des chemins de fer algériens de l'Etat.

Ce régime ferroviaire a été éta-bli sur de nouvelles bases avant l'achèvement du programme de 1907. C'est ainsi que l'année 1924 a vu s'ouvrir à l'exploitation les lignes d'Orléansville à Ténès et de Tlemcen à Beni-Saf. Ajoutons qu'en 1928, la ligne d'El Affroun à Cherchell, antérieurement ex-ploitée par la Compagnie des Chemins de fer sur routes d'Al-gérie (C. F. R. A.) a été incorporée dans notre Réseau.

Ainsi, à l'heure actuelle, le Réseau P. L. M. algérien est constitué par une grande ligne sensiblement parallèle à la côte, passant par Alger, Blida, Relizane, Saint-Denis-du-Sig et Oran et aboutissant à l'ouest à Oujda, porte d'entrée du Maroc. Les centres de l'intérieur sont reliés à la Méditerranée par des lignes transversales : Tlemcen - Beni-Saf, Orléansville - Ténès, El-Affroun - Cherchell, tandis que la grande rocade est reliée à l'hin-terland par les embranchements de Tabia à Ras-el-Ma-crampel et de Blida à Djelfa.

En résumé, le Réseau P. L. M. algérien comprend, à l'heure actuelle :

Alger-Oran-Marine	426 Km
La Sénia - Ain-Té-mouchent	70 —
Sainte - Barbe - du - Tlélat à Oujda .	208 —
Tabia à Ras-el-Ma-crampel	77 —

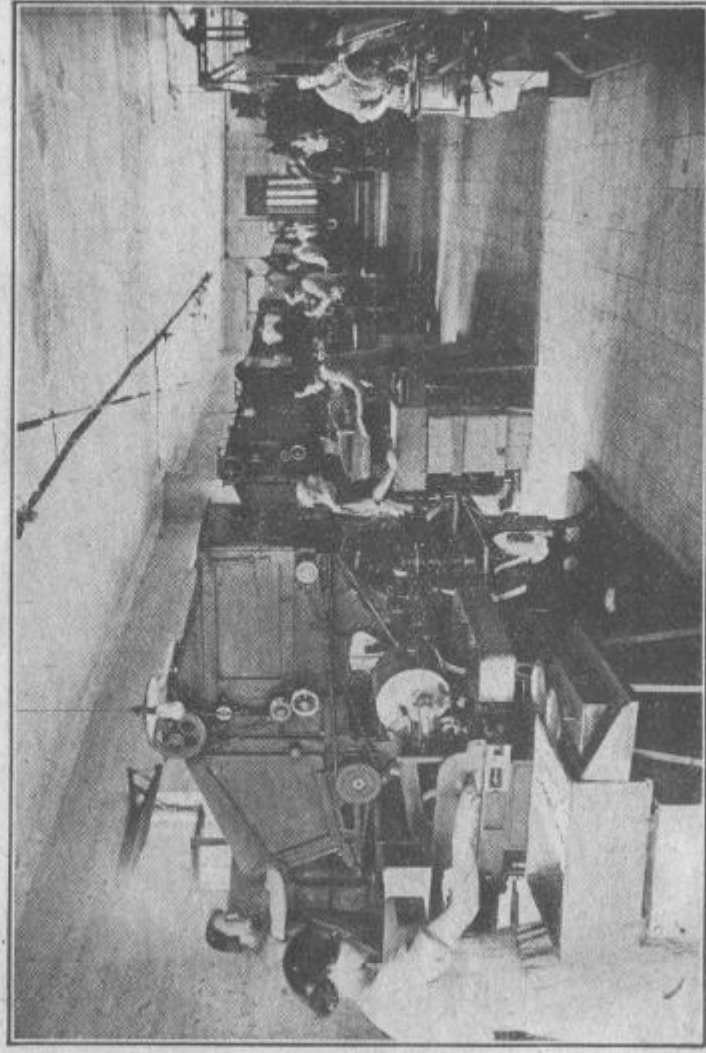
Voie normale

— la section située en terri-toire marocain exploitée pour le compte de la régie des chemins de fer de 0^m60 au Maroc, de la frontière du Maroc (Zoudj-el-Beghal) à Oujda 15 —

Voies étroites

La ligne Blida-Djelfa (écar-tement 1 ^m 050	279 —
El-Affroun - Cher-chell (Écart ^s	49 —
Orléansville-Ténès . (1 ^m 055)	57 —
Tlemcen - Beni-Saf .	69 —

Soit au total 1.250 Km



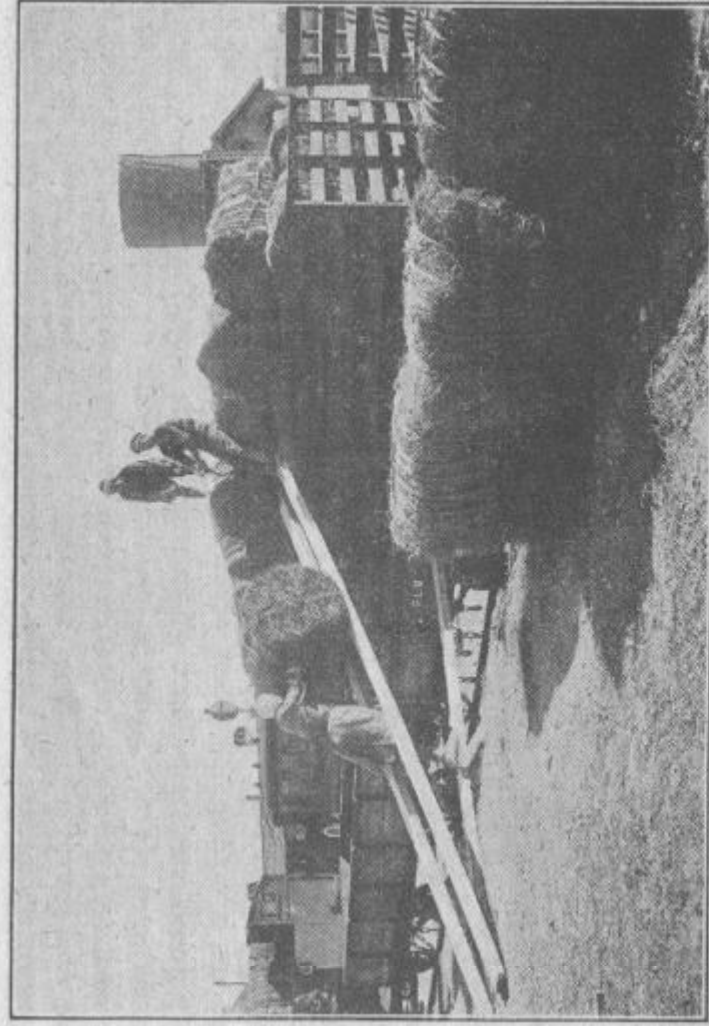
SERVICES AUTOMOBILES

L'Algérie, à quelques jours de tous les pays d'Europe et aux portes mêmes de la France, offre à la fois les leçons des civilisations anciennes, la lumière vive de l'Orient, le contraste de notre vie moderne et de la vie arabe. Il y avait là de nombreuses richesses à révéler aux touristes.

Des excursions ont été organisées en auto-cars P. L. M. dans la grande banlieue d'Alger et le long de la côte de Turquoise, où la route court à flanc de montagne, en cor-niche au-dessus de la mer, parmi les vignobles et les ter-

rains maraîchers où mûrissent à profusion raisins, légumes et primeurs.

Le Sahara, avec son étendue et son mystère, devait attirer l'attention des dirigeants du P. L. M. Aussi, dès le commencement de 1925, poursuivant l'exécution de son programme touristique, notre Compagnie inaugura le circuit du M'Zab, le pays le plus original qui soit au monde, avec ses cinq villes groupées dans un espace de quelques kilomètres à travers les régions pierreuses de la Sebka. Le M'Zab, en plein désert, à des journées de marche de la dernière ville européenne, Laghouat, a été, plus encore que Bou Sâada, une révélation pour les touristes des circuits automobiles. Il n'est peut-être pas



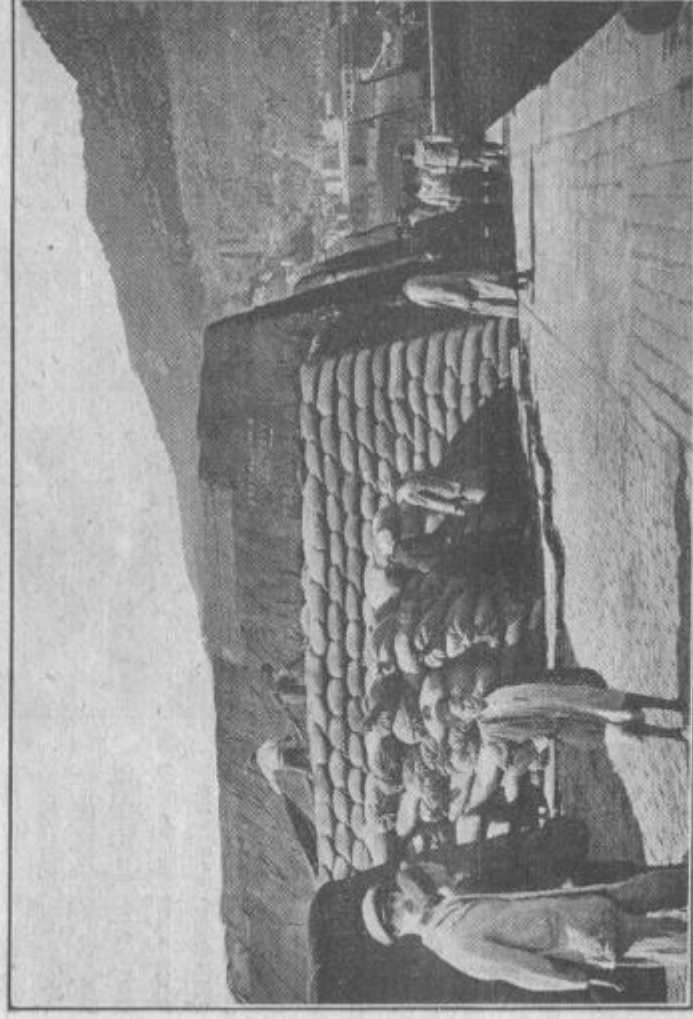
BEDEAU. — Chargement d'alifa.
ORAN. — Dépôt de blé dans le port.

services automobiles doivent être considérés, en effet, comme des affluents des lignes ferrées aussi bien au point de vue du transport des voyageurs qu'à celui des marchandises. Dans cet ordre d'idées le Réseau P. L. M. algérien a conclu des accords avec différentes sociétés pour assurer d'une part des relations plus rapides avec certaines villes où le rail n'accède pas encore et, d'autre part, la mise en valeur de centres insuffisamment desservis jusque-là.

C'est ainsi que, depuis le 1er février 1924 un service de correspondance par automobiles, créé sur l'initiative de la Compagnie P. L. M., existe entre Oujda et Fès. Grâce à cette organisation, complétée par une voiture directe entre Alger et Oujda, Casablanca est aujourd'hui à vingt-six heures d'Oran et trente-quatre heures d'Alger. La Compagnie P. L. M. a ainsi contribué à augmenter le mouvement des voyageurs dans le sens Algérie-Maroc et à resserrer les liens qui unissent et doivent unir encore davantage dans l'avenir nos possessions nord-africaines.

Dans le département d'Alger, un service de correspondance pour voyageurs et bagages dessert régulièrement Laghouat et le M'Zab.

Pour le transport des marchandises, on a relié la gare d'Affreville avec Teniet-el-Haad et Vialar, celle d'Inkermann avec Renault et Guillaumet, celle de Boghari avec



de région en Afrique du Nord où le touriste ait une plus forte impression de nouveauté et d'originalité, et ce pays, inaccessible il y a dix ans, est aujourd'hui dans le courant continu des autocars. Il n'est même plus un point terminus, mais une étape sur les grands circuits sahariens qui le dépassent et s'enfoncent dans le Sud.

Vers la fin de 1927, on réalisait, en effet, le circuit du Sahara partant d'El-Goléa pour Tamanrasset, — dont le nom seul évoque la noble figure de deux frères d'armes : le Père de Foucauld et le Général Laperrine — par Fort Miribel et In-Salah et retour de Tamanrasset à El-Goléa par In-Salah, Aoulef, Adrar, Timimoun et Fort Mac-Mahon.

Mais, à côté des grands circuits touristiques, l'automobile devait jouer encore un autre rôle économique. Les

existe entre Oujda et Fès. Grâce à cette organisation, complétée par une voiture directe entre Alger et Oujda, Casablanca est aujourd'hui à vingt-six heures d'Oran et trente-quatre heures d'Alger. La Compagnie P. L. M. a ainsi contribué à augmenter le mouvement des voyageurs dans le sens Algérie-Maroc et à resserrer les liens qui unissent et doivent unir encore davantage dans l'avenir nos possessions nord-africaines.

Dans le département d'Alger, un service de correspondance pour voyageurs et bagages dessert régulièrement Laghouat et le M'Zab.

Pour le transport des marchandises, on a relié la gare d'Affreville avec Teniet-el-Haad et Vialar, celle d'Inkermann avec Renault et Guillaumet, celle de Boghari avec

Chellala. Enfin, dans la région d'Oran, il a été installé, depuis la fin de 1928, un service d'enlèvement et de livraison à domicile des marchandises transportées par wagons complets entre les gares d'Oran, Ain Témouchent, Laferrière, Rio Salado et Er-Rahel d'une part, et les localités et propriétés desservies par ces gares, d'autre part.

Cette nouvelle organisation est appelée à rendre des services considérables puisqu'elle permet aux récoltants de faire prendre chez eux le vin dans les caves, les céréales sur les aires, pour être chargés sur wagons et acheminés

centraux installés à Alger. J'ai le souvenir du récit que me faisait jadis un grand ancien de son voyage, en cabotage, à Oran où il avait été nommé sous-chef de gare.

Un autre me racontait qu'un peu plus tard, le payeur d'Alger partait d'Affreville à Relizane en diligence, armé de pied en cap, pour rejoindre le tronçon oranais. Il ajoutait même, avec un brin de malice, que ce payeur avait ainsi coudoyé, dans la patache cahotée, Tartarin de Tarascon et entendu de la bouche même du fameux héros d'Alphonse Daudet le récit de ses grandes chasses au lion...

Ce qui est plus certain que ces souvenirs légendaires, c'est que jusqu'aux environs de 1905, le trafic, dans ce pays essentiellement agricole, était surtout saisonnier. La récolte des céréales terminée et les vendanges faites, il fallait écouler immédiatement les produits du sol et les chemins de fer avaient à faire face à un afflux torrentiel de marchandises.

Mais, passé le mois de novembre, tout renaît dans l'ordre

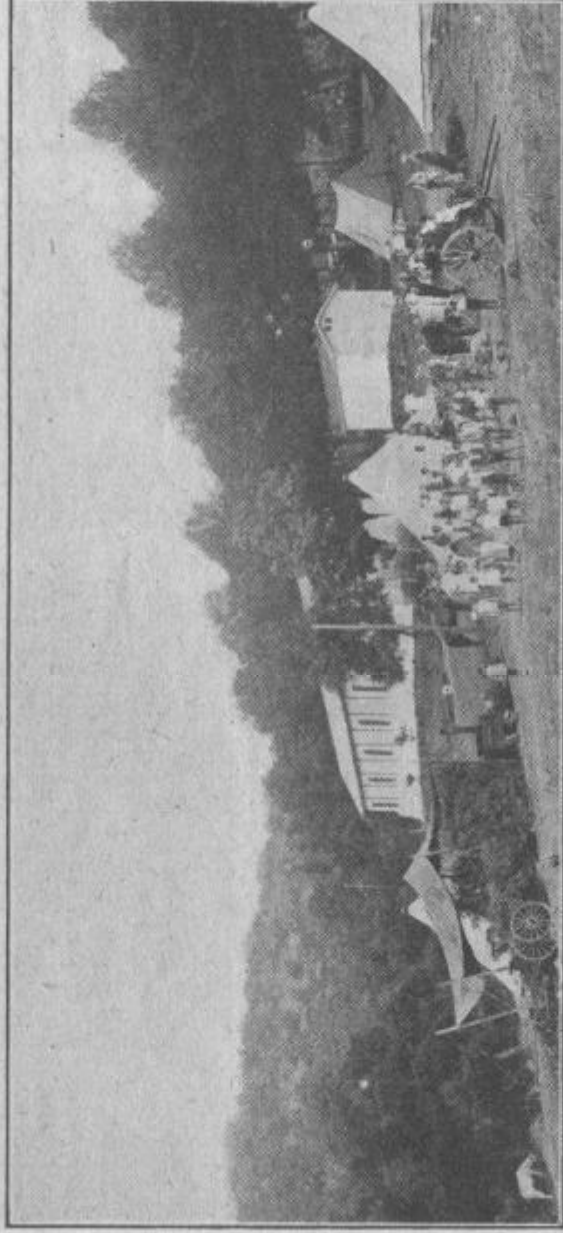
à destination. De même, si le service fonctionne à la gare d'arrivée, les marchandises peuvent être reprises et remises au domicile du destinataire sans que le public ait devant lui un autre responsable que le chemin de fer ou son représentant.

LES CHEMINOTS DU P. L. M. ALGÉRIEN

Faisons tout d'abord un retour en arrière.

On devine ce que fut la vie de chaque jour pour les premiers constructeurs des lignes algériennes: il suffit de se rappeler que le bled était essentiellement insalubre. C'est au milieu de foyers de malaria que furent portés les premiers coups de pioche, comme ce fut plus tard sous la menace du paludisme que l'exploitation naquit et se développa: dans certaines gares de la Mitidja, aujourd'hui si fertile, les conditions de la vie étaient telles que, à Birtouta-Chebli, par exemple, il n'y avait pas de personnel sédentaire: le service était assuré par des agents qu'on relevait tous les deux jours.

Lorsque les premiers tronçons de Philippeville à Constantine, d'Alger à Blida et de Relizane à Oran furent ouverts à l'exploitation, c'était par mer que s'effectuaient les relations entre les sections éloignées et les services



Le petit Cheminot P. L. M. à la montagne. Colonie de Zarifelt (Tlemcen).

et le torrent débordant, tel un oued grossi par les pluies, se transformait brusquement en un mince filet d'eau, à telle enseigne qu'on avait accoutumé d'appeler cette période d'activité « le Trafic », comme si, hors d'elle, il n'y avait plus rien.

Et ce n'était pas une des moindres difficultés éprouvées par le personnel que cette exploitation capricieuse coïncidant avec la canicule et les lourdes journées du début de l'automne.

Plus tard, l'exploitation des mines du Zaccar et de Rouina contribua grandement à régulariser le trafic entre cette dernière gare et le port d'Alger. A l'ouest, l'occupation du Maroc Oriental, avec ses transports de troupes, de matériel et d'approvisionnements de toutes sortes, joua un rôle analogue. Mais ce qui a le plus servi à régulariser les transports ferroviaires en Algérie, c'est à la fois la polyculture et aussi la constitution de docks, de silos et de caves coopératifs ou particuliers, qui permettent aux colons de conserver plus longtemps leurs récoltes, d'attendre des cours favorables et, par conséquent, de confier avec moins de précipitation et de heurts leurs produits à la voie ferrée.

On voit ainsi que l'existence professionnelle du che-

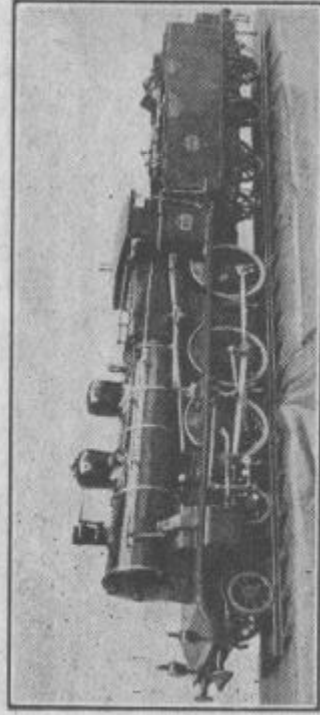
minot a subi des fluctuations correspondant aux progrès de la colonisation. Mais ce n'est pas le seul aspect de la question et on peut dire avec autant de vérité que la colonisation elle-même et, avec elle, la prospérité économique de l'Algérie, ont été liées à l'évolution des chemins de fer et ont été puissamment aidées par les générations de cheminots qui, depuis 1863, ont apporté leur activité au travail commun.

Actuellement, l'effectif du Réseau P. L. M. algérien est d'environ 5.200 agents. Ce personnel est soumis au statut en vigueur dans les grands Réseaux métropolitains.

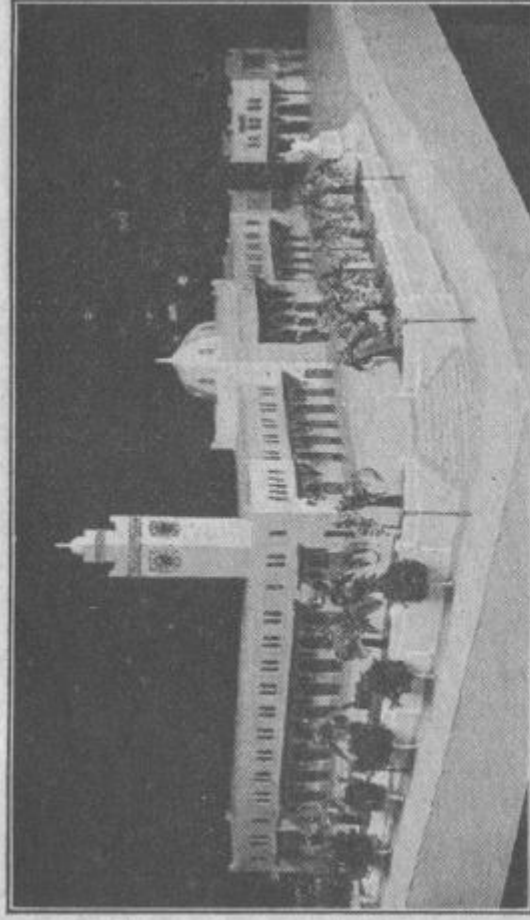
INSTITUTIONS EN FAVEUR DU PERSONNEL

Après la guerre, par suite des vides causés dans le personnel, la proportion d'agents nouveaux expérimentés devint tout à fait anormale. En 1920, on constatait, dans le service de l'Exploitation, qu'il y avait une proportion de trois agents inexpérimentés pour quatre agents anciens. La Compagnie P. L. M. comprit qu'il ne fallait plus se borner comme par le passé à laisser les agents se former eux-mêmes au contact d'agents plus anciens. Dès 1920, toute une organisation professionnelle fut instituée avec méthode. Ce programme envisageait l'instruction des nouveaux agents et le perfectionnement de ceux recrutés depuis le début de la guerre. Il prévoyait, en outre, la création d'écoles ayant pour objet de préparer les agents à des emplois supérieurs. C'est ainsi que les agents du mouvement peuvent être détachés à l'école du mouvement d'Oran, puis à l'école supérieure du mouvement de Dijon, pour le deuxième degré. L'école supérieure du trafic de Lyon a également reçu des agents qu'elle a préparés aux fonctions d'ordre administratif et commercial du service de l'Exploitation.

En outre, une école d'apprentis est organisée dans les dépendances du dépôt d'Oran, dans le but de former des ouvriers aptes au service de la Compagnie. Chaque année,



MODELE DE LOCOMOTIVE, construite à l'échelle de 1/20 par les élèves de deuxième année de l'Ecole des Apprentis d'Oran (Exposition du Centenaire d'Oran).



MAQUETTE DE LA GARE D'ORAN
Travail exécuté en papier et carton par
M. Jeantet Paul, Employé au Service de la Voie, à Oran.

douze élèves sont choisis parmi les fils ou parents d'agents, les pupilles de la nation et même les étrangers aux familles d'agents. Les candidats doivent être âgés de 14 ans au moins et 17 ans au plus. Les travaux de l'école sont exclusivement professionnels et pratiques et sont complétés par des cours portant sur le dessin, la technologie et les éléments de l'instruction primaire. La durée des études est de trois années. Les apprentis sont rétribués dès leur admission et peuvent obtenir, si leur travail et leur tenue donnent satisfaction, des augmentations trimestrielles de salaire, suivant leur rang de classement.

Chaque année, un concours a lieu entre les apprentis et les premiers reçoivent un prix offert par la Compagnie. Enfin, dès qu'ils ont dix-huit ans et ont terminé leur troisième année d'apprentissage, les élèves sont admis au cadre des ouvriers de la Compagnie où ils poursuivent leur carrière, soit dans les ateliers, soit sur les locomotives.

Un modèle de locomotive, construite à l'échelle du vingtième par les élèves de deuxième année, est présenté dans un stand du Palais central de l'Exposition du Centenaire d'Oran. L'exécution parfaite de cette machine dont le *Bulletin* donne la photographie montre les résultats obtenus en moins de deux ans par des jeunes gens qui n'avaient fait aucun travail manuel avant d'entrer à l'école.

Enfin, le Réseau P. L. M. algérien envoie chaque année à ses frais, sous le régime de l'externat, à l'école spéciale des travaux publics de Paris, quelques-uns de ses agents qui se sont particulièrement signalés comme susceptibles d'accéder aux emplois supérieurs. Ces cours durent dix mois et sont faits par des ingénieurs des Réseaux métropolitains.

La Compagnie P. L. M. s'est de tout temps intéressée à ceux de ses agents ou anciens agents qui se trouvaient gênés par suite de circonstances imprévues : maladies,

deuils, accidents divers. Elle leur témoigne sa sollicitude sous forme de secours, d'avances sans intérêt, de pensions viagères.

Depuis longtemps, le P. L. M. s'est aussi préoccupé de lutter contre la tuberculose. Dès avant 1903, il avait conclu des accords avec divers sanatoria. Les frais de traitement incombent presque complètement à la Compagnie; l'agent n'en supporte qu'une faible partie, proportionnée d'ailleurs à ses ressources et à ses charges.

En présence de la situation difficile dans laquelle se trouvait une partie du personnel, par suite de la crise du logement, la Compagnie P. L. M. a été amenée à étudier ce problème.

Elle a établi, en 1922, un nouveau régime d'avances pour aider ses agents à se faire construire ou à acquérir une maison d'habitation pour leur usage personnel. Elle soutient aussi moralement et pécuniairement les Sociétés coopératives de consommation. Deux, en Algérie, sont particulièrement intéressantes, à Alger et à Sidi-bel-Ablès. La Compagnie vient également en aide aux Sociétés musicales et sportives dont les membres appartiennent à son Réseau.

Ce tableau montre l'effort considérable fait au point de vue de la solidarité sociale. Il ne comporte qu'une part des œuvres créées pour aider un personnel digne de toutes les sollicitudes. La question de l'éducation professionnelle et de l'instruction générale n'a pas été négligée. Pour élever le niveau intellectuel de ses agents et augmenter leurs connaissances professionnelles, la Compagnie a institué des allocations forfaitaires d'études en faveur des agents recevant par correspondance l'enseignement de certaines écoles.

Elle a étendu ces allocations forfaitaires d'études aux fils d'agents recevant l'enseignement professionnel manuel dans des écoles pratiques d'industrie agréées par la Compagnie. Elle a créé également en faveur de ces derniers des ateliers d'apprentis.

Le climat de l'Algérie rend plus intéressantes encore qu'en France les organisations qui permettent aux enfants des villes un séjour à la montagne pendant les vacances. Sur l'initiative du Réseau P. L. M. algérien, une association s'est formée en 1924 : « Le Petit Cheminot P. L. M. à la Montagne. » Une colonie de vacances fut tout

d'abord installée à Ben-Chicao, puis elle fut transférée à Lodi. Le camp de Zarifelt, près de Tlemcen, fut désigné pour recevoir les enfants d'agents du département d'Oran. Les petits cheminots sont admis de 7 à 14 ans, après examen de la Commission médicale. Le budget de cette œuvre est alimenté par les cotisations de ses membres, les dons et souscriptions, les subventions, les

produits des fêtes et les versements des parents pour leurs enfants.

Ainsi, tous les étés, Lodi reçoit quatre-vingts enfants de cheminots en deux séries : la première comprenant quarante garçons, avec un séjour du 10 juillet au 15 août, la deuxième quarante filles, qui séjournent du 15 août au 25 septembre, tandis que la clairière de Zarifelt reçoit une soixantaine d'enfants. Le séjour y est organisé avec méthode : promenades dans la montagne, jeux, exercices de gymnastique rationnelle, sieste aux heures chaudes de la journée, y alterner, à la grande satisfaction des enfants. L'augmentation moyenne de poids relevée à la fin du séjour constitue la preuve la plus convaincante que la nouvelle vie a porté ses fruits.

CONCLUSION

Nous croyons avoir suffisamment indiqué, quoique à très grands traits, la part contributive apportée, depuis 1863 jusqu'à nos jours, à la prospérité de l'Algérie par la Compagnie P. L. M.

Nous avons vu, durant la première période, le personnel lutter contre l'insalubrité du climat et l'insécurité du pays lui-même. Plus tard, alors que déjà le développement économique dépassait rapidement les moyens d'action paralyés par un régime administratif fâcheux, nos devanciers eurent à surmonter les immenses difficultés d'un trafic capricieux et inégal. Depuis la mise en application du programme de 1907 et surtout du nouveau régime de 1921, les travaux déjà faits ont apporté assurément de notables améliorations. Mais il reste beaucoup à réaliser, non seulement pour l'achèvement des projets déjà approuvés, mais encore pour mettre entre les mains des cheminots algériens un outil parfait, digne d'eux et des grandes destinées de l'Afrique du Nord.

Toujours, depuis les heures d'obscur héroïsme du début de l'exploitation, les agents du Réseau P. L. M. algérien ont, comme leurs camarades de la Métropole, aimé et honoré leur profession.

Lorsque, en 1914, les transports de concentration de l'Armée d'Afrique furent terminés, plus de neuf cents d'entre eux, du P. L. M. aussi bien que de l'Ouest-Algérien, partirent non seulement dans les sections de chemins de fer de campagne, mais aussi dans les formations combattantes. Cent quarante sont morts au champ d'honneur.

Leur souvenir est toujours vivant dans nos cœurs et il est juste de les associer à la mémoire des héros de 1830, dont nous célébrons aujourd'hui le Centenaire. Leurs anciens avaient donné l'Algérie à la France, eux la conservèrent à la Mère-Patrie.

