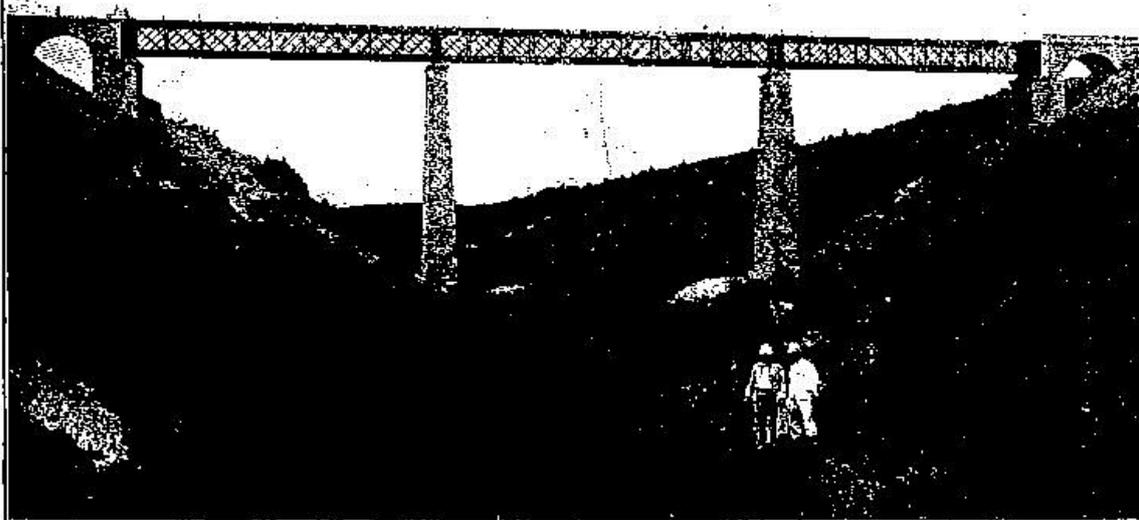


DE TLEMCCEN AU MAROC

Les Travaux de construction de la Ligne Ferrée de Tlemcen à Marnia



LE GRAND VIADUC DE L'OUED AFAI

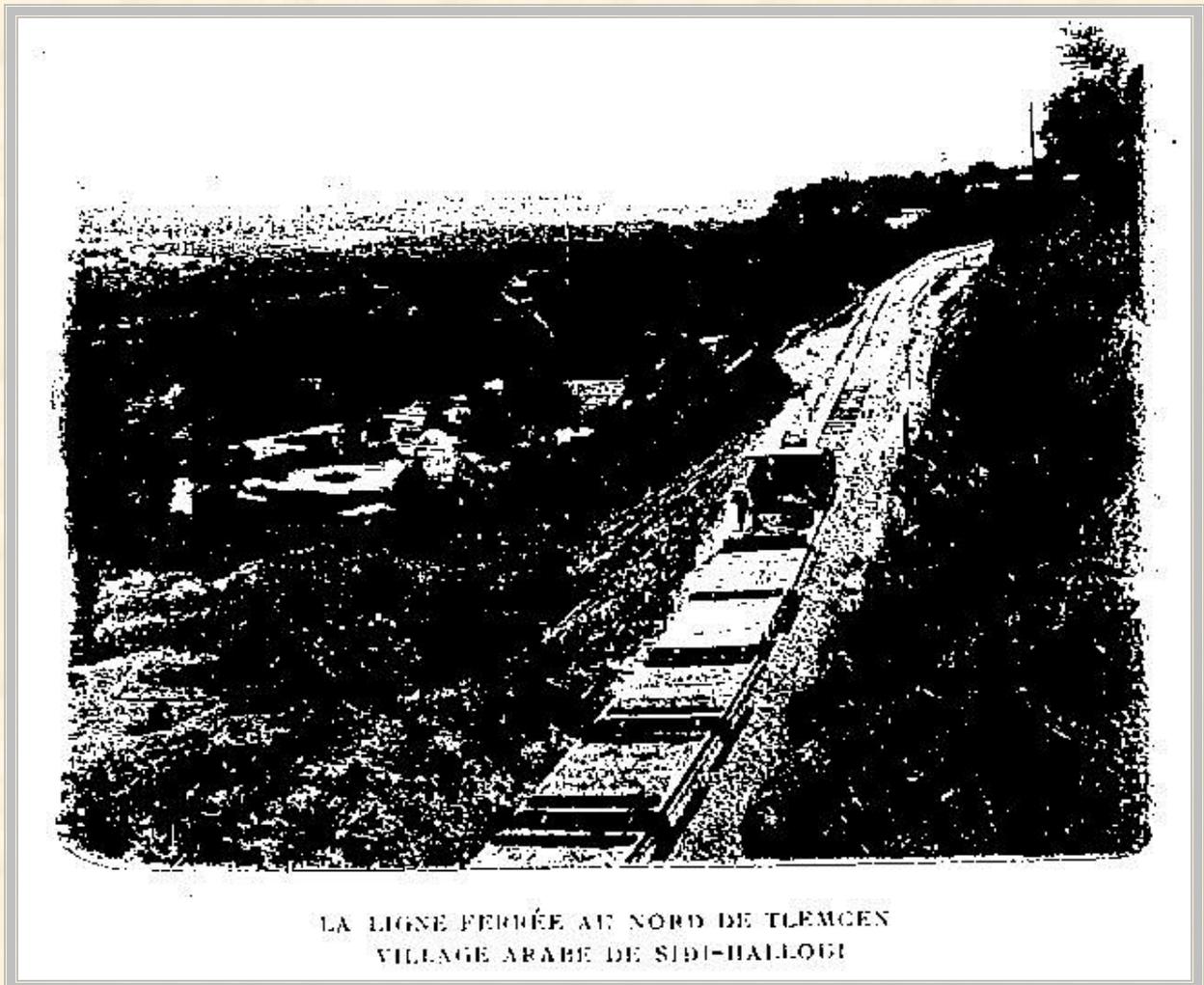
Nous empruntons à notre éminent confrère la Dépêche Coloniale Illustrée les documents ci-après, ayant trait à la ligne, en construction, de Tlemcen à la frontière marocaine :

« Tous ceux qui ont souci de nos intérêts économiques et politiques au Maroc considèrent, non sans raison, la ligne ferrée de Tlemcen à la frontière marocaine, actuellement en construction, comme le principal facteur de notre pénétration dans le pays des sultans.

« On a longtemps ajourné le prolongement de cette ligne déclarée d'utilité publique. La France a compromis ses intérêts en ne dotant pas plus tôt l'Ouest- oranais d'une voie de communication rapide assurant les transactions commerciales et permettant de transporter rapidement sur nos avant-postes les effectifs que les incidents de frontière commandaient.

« La Compagnie de l'Ouest-Algérien a à surmonter de grandes difficultés pour établir son ruban de fer dans ces contrées sauvages, au milieu de rocs abrupts, de montagnes arides et de ravins profonds.

« Cette ligne a été divisée en plusieurs sections : la première, Tlemcen-Turenne, était, le 19 octobre 1907, livrée au service de l'exploitation elle est des plus pittoresques.



« Nous ne nous étendrons pas sur la description de Tlemcen, depuis 1885 tête de ligne du réseau ferré de l'Ouest-Algérien vers le Maroc. Par sa situation unique. Tlemcen, perdue au milieu de la luxuriante végétation, de ses oliviers centenaires, de ses magnifiques orangeries, séduit le touriste dès son arrivée.

« Tlemcen n'a d'ailleurs rien perdu, sous la domination française, de son cachet musulman. L'antique Pomaria des Romains a conservé ses quartiers populeux aux ruelles tortueuses, où grouille une population cosmopolite et bigarrée, ses fondoucks, ses souks ; ses quarante minarets dressent encore majestueusement, vers le ciel d'azur, leur élégante silhouette couronnée de nids de cigognes.

« Et, tout comme autrefois, les muezzins appellent les fidèles à l'heure de la prière, du haut de ces minarets.

« La ligne se déroule d'abord dans l'admirable vallée, au nord de Tlemcen, vaste jardin potager de la ville, où l'abondance d'eau fait produire au sol jusqu'à cinq récoltes dans l'année.

« Elle traverse ensuite les ruines de Mansourah, derniers vestiges de l'ancienne enceinte fortifiée, élevée par les Arabes, au XVI^e siècle, qui en avaient fait un vaste camp retranché, d'où ils assiégèrent Tlemcen pendant trente années. La tour géante, qui leur servait de mirador, s'élève encore à gauche de la ligne.

« Ici, la première station, la gare de Mansourah, léger bâtiment faisant contraste avec les murs puissants de l'enceinte séculaire.

« Quelques kilomètres plus loin commence la conquête de la montagne par deux tunnels dans le calcaire dur d'une longueur de 200 mètres chacun. Et nous arrivons à la halte d'Aïn-Douz, halle établie pour desservir un petit village arabe du même nom, perché sur le flanc de la montagne et abritant une centaine de feux.

« De nombreux aqueducs et ponts construits sous les remblais énormes assurent l'écoulement des eaux des oued. Les tranchées, percées également dans le calcaire le plus dur, s'intercalent parmi les remblais et nous font parvenir à la station de Zelboun, troisième arrêt de la ligne. Toute cette partie domine la route nationale et l'admirable vallée des Beni-Mester, qui, malgré sa culture à la façon arabe, n'en présente pas moins une étonnante fertilité.

« Vient le troisième tunnel, suivi bientôt de remblais établis sur l'oued Harda et l'oued Tlet, ravins profonds dont la réunion forme l'oued Zitoun, traversant la route nationale de Relizane au Maroc.



Clichés de
la *Depeche Coloniale Illustrée*

L'OUED KSOR - GOUVERNEMENTS DE TRAVAILLEURS ESPAGNOLS ET MAROCAINS

Photos Deshoumet, Tlemcen.

« Ici de sérieux tassements se sont produits ; le terrain, de nature argileuse, a occasionné des glissements ; on a dû murailles les tranchées et l'une d'elles est constamment surveillée ; les trains sont pilotés. La Compagnie étudie un nouveau tracé qui, sur un kilomètre, modifie sensiblement le premier.

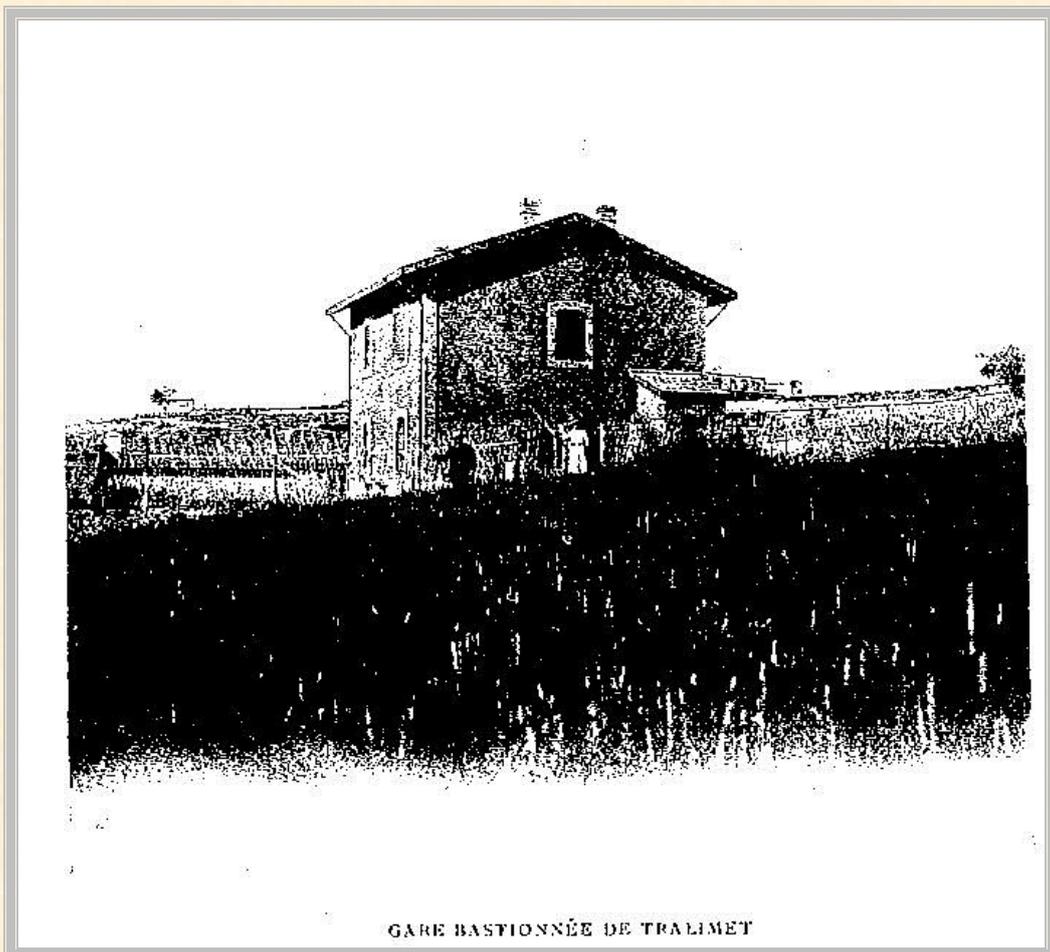
« Nous arrivons ensuite au quatrième tunnel du tronçon et au magnifique pont lancé sur l'oued Afair.

« Ces nombreux et difficiles travaux ont été exécutés sous la haute direction de MM. Clerc et A. Cholet, ingénieurs de la Compagnie de l'Ouest-Algérien, par l'entreprise Dollfus et Merlo.

« Le long ruban ferré, quittant enfin la pittoresque région montagneuse, atteint le centre de Turenne, créé sous le nom d'Aïn-Sabra (source des Aloès) pour rester dans la couleur locale.

« Ce village, sans aucune importance il y a quelques années, est aujourd'hui en pleine prospérité. C'est là que s'embarquent les troupeaux descendant des hauts plateaux d'EI-Aricha, de Berguent et autres points de l'Est Marocain, à destination d'Oran.

« Le deuxième tronçon, Turenne-Marnia, comporte aussi de nombreux ouvrages d'arts courants, des ponts et des viaducs. La partie la plus accidentée est la région de Sidi-Medjaed. Ces travaux sont activement menés par l'entreprise Colomiès et Lacchio.



«En quittant Turenne, la ligne se tient au sud de la route nationale, franchit l'oued ksob sur un immense viaduc et traversera un peu plus loin, sur un pont de 180 mètres, la Tafna à Sidi- Medjaed, tout près de la Smalah. Après la station du même nom et celle de Tralimet, la ligne atteint le cercle de Lalla-Maghrnia. Marghnia fut longtemps le grand marché de la frontière orano-marocaine : son trafic diminua sensiblement depuis que nous occupons Oudjda qui est vite devenu le centre d'approvisionnements de toutes les tribus de la frontière, des Beni-Snassen et des bords de la Moulaya. Maghrnia ne sera pas tête de ligne : la voie ferrée continue à courir à travers la plaine et atteint la station frontière de Zoud j-el-Beral.

« L'importance de cette ligne et son intérêt stratégique n'ont pas échappé à nos lecteurs. Appelée à gagner les villes marocaines de Taza el Fez et à relier, dans quelques années, Tunis aux côtes de l'Atlantique, cette voie ouvrira à la civilisation et au progrès cet empire d'occident qui, jusqu'à nos jours, est resté si obstinément fermé.

« Cette voie nous permettra de mettre en valeur les riches plaines de Angads et des Triffas et l'exploitation de gîtes miniers très importants.

« L'Afrique est un paon et le Maroc en est la queue », écrivait un historien arabe. »

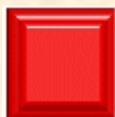


A. ELLEUR.

Source :

4 septembre 1909.

Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France



Accueil



Afrique du Nord Illustrée