

Transsaharien: projet économique ou mirage colonial ?

Résumé

Le projet du transsaharien était un rêve des décideurs et des capitalistes, voire des aventuriers européens, depuis le XIX^e siècle. Il était question d'établir une liaison routière et ferroviaire qui ferait la jonction entre les pays d'Afrique du Nord -à partir d'Alger- et le Soudan français puis les colonies de l'Afrique Occidentale Française (A.O.F.).

Le Ministère des Colonies, des financiers, des industriels et de « grandes maisons de commerce » adressaient des requêtes aux institutions afin d'entamer les grands travaux de réalisation. Ainsi, en 1930, une mission des Chambres de Commerce, se déplaça de la Métropole en Algérie en utilisant plusieurs avions puis s'envola vers l'A.O.F. en vue de promouvoir le Transsaharien.

Cependant, les moyens techniques d'alors, le financement jugé onéreux, amenèrent l'ajournement du projet *sine die*.

Dr. M. HADDAD

Département d'Histoire
Université Mentouri
Constantine (Algérie)

ملخص

إن مشروع السكة الحديدية إنطلاقاً من الجزائر إلى المستعمرات الفرنسية في إفريقيا السوداء شغلت جيلاً من السياسيين خلال القرن التاسع عشر وبعده، و قد كتب عنه الكثير من الدراسات الميدانية و التقارير التقنية. و قد ساهم المغامرون و المستكشفون إلى جانب رجال الأعمال و صناع القرار في المطالبة بتنفيذ المشروع، إلا أن كل ذلك بقي سراباً لحقبة ماضية، و لم يشق الطريق العابر للصحراء-طريق الوحدة الإفريقية-إلا بعد إستقلال الجزائر في السبعينات من القرن العشرين.

L'idée de relier l'Afrique du Nord au Soudan français a germé depuis la deuxième moitié du XIX^e siècle. Les rapports établis à la fois par le Ministère des Colonies et le Gouvernement Général de l'Algérie de la période coloniale considérée nous met face à une masse de projets restés toutefois à l'état théorique. Aux yeux des Pouvoirs publics, les commerçants et négociants qui ne peuvent entreprendre des voyages de plusieurs mois pour visiter le Soudan, le Niger ou le Tchad, en passant par Dakar (1), n'hésiteraient plus, si la durée du voyage était réduite, à aller étudier sur place de nouveaux débouchés, assurés qu'ils seraient par la suite de pouvoir surveiller facilement leurs affaires et faire transporter rapidement leurs marchandises, et ainsi d'envisager un service régulier transsaharien. Le but visé serait, d'une part, de procurer aux Européens les objets de première nécessité qu'ils hésitent à demander par la voie de Dakar, trop longue, et d'autre part, de stimuler " l'ardeur des Indigènes " par des

facilités plus grandes

d'exportation des produits de leur industrie locale et la possibilité d'acheter des objets manufacturés. En conséquence, il n'est d'ailleurs pas d'exemple que la pénétration par le chemin de fer ou l'automobile n'ait été suivie d'un développement économique (2).

En effet, les lobbies coloniaux (3) ont depuis cette époque proclamé la nécessité d'établir une passerelle entre l'Afrique du Nord et l'A.O.F., voire même l'A.E.F. Le Conseil de la Défense Nationale (4), instauré au cours de la Première Guerre, considère ce projet comme étant primordial pour la stratégie de la défense de la France Métropolitaine et l'Outre-Mer. Le projet de la Transsaharienne s'inspirait notamment d'autres expériences en matière de construction ferroviaire d'envergure, telle la construction de la Transcaucasienne entreprise par les Russes en Asie Centrale et la conquête de l'Ouest américain par le rail ainsi que celle du Canada.

En ce sens, l'Algérie était souvent la pièce maîtresse - vu sa situation Centrale - dans l'ensemble nord-africain et vis-à-vis du Soudan sahélien. Il a été question d'une grande « voie impériale » destinée à assurer la cohésion de "l'Empire africain" et son exploitation économique efficiente ainsi que l'écoulement des marchandises du continent vers la Méditerranée, de permettre enfin le cas échéant, le transport rapide sur le sol métropolitain des troupes d'Afrique noire que pourrait réclamer la défense métropolitaine. Cependant, les rivalités des puissances européennes en Afrique amènent des officiels métropolitains à émettre des réserves sur l'extension des embranchements routiers et ferroviaires, à l'exemple d'un possible raccordement de la Tripolitaine au réseau nord-africain.

LE PROJET DE TRANSSAHARIEN ET LE RACCORDEMENT DE TRIPOLI

Vers la fin du XIX^e siècle, les puissances coloniales qui dominent l'Afrique émettaient deux autres projets concurrents au Transsaharien ; il s'agit de l'établissement de deux lignes à voie étroite : l'une reliait le Cap au Caire et la seconde Tripoli au Le Cap par Toha, et au sujet de laquelle des accords auraient déjà été conclus entre l'Allemagne et l'Italie. Tripoli se trouve en face de tous les débouchés de l'Europe Centrale sur la Méditerranée, en particulier Trieste et Salonique. " Cette tête de ligne est donc parfaitement placée pour recueillir les voyageurs du bloc germanique et austro-hongrois ". Mais, vu de l'Administration française, le tracé de Tripoli permet d'aborder le Sahara dans sa partie la plus resserrée et de réduire d'au moins 1000 kilomètres l'étendue des parcours de "faible production". Enfin, Tripoli pourrait être rattachée à Alger par une grande ligne à voie large qui se séparerait de la voie de Constantine au coude de cette ligne aux abords de Bordj-Bou-Arredj, se dirigerait directement sur Biskra en traversant le Hodna, longerait ensuite le versant méridional de l'Aurès, passerait à Négrine vers Tozeur (Tunisie) et pourrait atteindre Tripoli, soit par Gabès, soit plus directement par Kébili et Médenine. Cette grande artère pourrait ensuite être continuée à l'Ouest sur Fès et Casablanca (Maroc), à l'Est, sur le Caire, continuant la ligne côtière méditerranéenne destinée à faire passer par l'Algérie une grande partie du trafic voyageurs de l'Angleterre vers l'Egypte.

Dans sa partie algérienne, le raccordement Alger - Tripoli serait en outre appelé à bénéficier du développement important que l'on peut attendre de la région de l'Aurès (5).

Le Transafricain peut être entrepris immédiatement sur plusieurs points de son parcours avec les amorces partant en même temps d'Alger, de Gabès et de Tripoli.

Un nouveau projet dont une mission d'étude est chargée de déterminer un canevas bien arrêté était alors décrit comme étant " une œuvre qui n'était pas seulement intercoloniale française mais d'une grandiose entreprise d'intérêt mondial " (6).

Au début du siècle, il a été question d'un projet de grande envergure : relier Alger au Cap (Afrique du Sud) par une grande ligne qui traverserait l'Afrique dans sa plus grande longueur et aurait surtout en vue le transport rapide des voyageurs et des marchandises à destination des pays de l'Union Sud-Africaine et du Congo belge. Ainsi, un embranchement routier se dirigerait sur le Sénégal, un autre sans doute sur Mombassa (Kenya) dans l'Afrique orientale alors anglaise, desservant l'un et l'autre des contrées en voie de développement et qui permettrait de réduire considérablement l'étendue des parcours sur mer pour les voyageurs à destination, soit de l'Afrique du Sud d'un côté, soit de l'Australie de l'autre.

Pour remplir ce rôle, un chemin de fer projeté serait à voie large, à matériel lourd et à tracé peu accidenté susceptible, par conséquent, de fournir des liaisons rapides nécessaires à attirer un trafic de voyageurs et concurrencer utilement les lignes maritimes des régions considérées (7).

La ligne partirait d'Alger pour atteindre le Hoggar (Algérie), centre du Sahara par un tracé qui sera déterminé. Il pourrait cependant emprunter soit la vallée de la Saoura au Sud du département d'Oran, soit celle de l'Igharghar, dans le Sud-Constantinois, vers le Hoggar. Elle enverrait un embranchement sur le Niger tandis que le tracé principal se dirigerait sur le Congo Brazzaville et Zémio, par l'Est du Tchad. De Zémio sur le M'Bomou, partirait l'embranchement de Mombassa. La grande artère poursuivrait son cours à travers le Congo belge où elle s'attacherait sans doute au chemin de fer des grands lacs puis à celui de Katanga pour atteindre enfin la ligne anglaise de Fort Salisbury et Bulawayo au Cap (8).

Il est à noter, par ailleurs, que le grand capitalisme européen représenté par d'importantes firmes financières et métallurgiques étaient intéressées. Toutefois, ces promoteurs déclarent être en face d'une entreprise soumise à des aléas et donc ne pourrait être productible qu'à longue échéance. En conséquence, ils exigeraient la nécessité de s'assurer la garantie de l'Etat pour le capital investi.

De nombreux rapports établis par les services techniques de la Métropole et du Gouvernement Général de l'Algérie déclarent pouvoir réaliser ce projet avec le recours à des entreprises mondiales "et de ne pas se draper dans un orgueilleux isolement et consigner nos intérêts et ceux de nos puissants rivaux ". Mais la réalisation du Transsaharien reste cependant un plan abstrait dans les administrations et le recours à d'autres moyens de locomotion poussent Pouvoirs publics et Compagnies à prendre part à l'activité économique du transport et de la conquête du Sahara.

LES DEUX TRAVERSEES DU SAHARA PAR LES VEHICULES DES SOCIETES CITROËN ET RENAULT (1924-1925)

La première traversée du Sahara en automobile était célébrée comme étant " une victoire sur le désert ". Après la décision d'André Citroën de l'entreprendre, de Touggourt (Algérie) à Tombouctou (Mali) (9), la course est bien lancée.

Les voitures qui exécutèrent la première traversée du Sahara étaient au nombre de cinq. La Mission emportait également un armement dont trois mitrailleuses d'aviation. Deux missions de ravitaillement préparèrent le terrain. L'une partit du Nord, approvisionna Ouargla, Inifel et In Salah. L'autre gagna Tombouctou par Dakar et constitua des dépôts à Bourem, Kidal et au puits de Tin-Zaouaten (Algérie).

Partie de Touggourt le 17 décembre 1922, l'expédition remettait le premier courrier postal par automobile à travers le Sahara aux autorités de Tombouctou le 7 janvier 1923 (10). La Mission reprenait la piste le 10 février à partir de Bourem. Le 24 février, elle rencontra, au puits de Tadmout dans le Mouydir, M. et Mme Citroën accompagnés du Général Estienne et de M. Kégresse qui étaient venus à leur rencontre avec le même type de véhicule. Le 26 février 1923, une réception « grandiose » eut lieu à In Salah (Algérie) à l'arrivée des autochenilles qui, le 7 mars suivant, faisaient leur entrée à Touggourt, après avoir franchi 7000 kilomètres de désert (11).

L'année suivante, le 24 janvier 1924, une mission automobile organisée par la firme Citroën, dirigée par Audouin-Dubreuil partit de Colomb-Béchar avec cinq autochenilles pour gagner le Niger par Adrar, Ouallah et Tessalit. Elle passa à Adrar le 26 janvier, à Ouallen le 28, atteignit Tessalit le 29 et Bourem le 31 janvier 1924. De cette dernière localité, elle se dirigea sur Tombouctou où elle séjourna quelques temps. La Mission revient ensuite vers l'Algérie en empruntant le même itinéraire qu'à l'aller et franchit en sept jours les 2000 kilomètres qui séparent le Niger de Colomb-Béchar.

A la même époque, Gaston Gradis, (fondateur et membre du Conseil d'Administration de la Compagnie Transsaharienne), organisait une nouvelle traversée au Sahara avec les automobiles à six roues, spécialement étudiées, et réalisées par la firme Renault en vue d'assurer le service de dépannage de la future ligne d'aviation Algérie-Niger. La firme se proposait de gagner Bourem par la Saoura, Adrar, Ouallen et Tessalit, voie déjà empruntée précédemment. Cette mission partit de Colomb-Béchar le 25 janvier 1925 avec trois autos à six roues, atteignit Tessalit le 28 janvier et parvint à Bourem le 31 janvier. Elle se rendit ensuite dans la région de Gao où elle séjourna quelques temps, puis quittant Gao, le 12 février, elle revint vers l'Algérie par le même itinéraire, arriva à Adrar le 21 février et rentra à Colomb-Béchar.

La firme Citroën a organisé en octobre 1924 une nouvelle mission en vue de l'étude de liaisons rapides entre les différentes régions de l'Afrique Centrale. Cette mission, dont la direction a été confiée à M. Haardt et Audouin-Dubreuil compte 21 voyageurs transportés par huit autochenilles munies de remorques. L'itinéraire qui leur a été assigné comporte la traversée du Sahara selon la direction déjà suivie par les précédentes, le trajet Bourem-Fort-Lamy, Bangui puis, de ce dernier point situé en Afrique Equatoriale Française à proximité du Congo Belge, la traversée de l'Afrique Centrale, de l'Ouest à l'Est jusqu'à Djibouti. Cette mission a quitté Colomb-Béchar le 28 octobre 1924 et est arrivée à Bourem le 17 novembre. Elle atteint le Tchad le 14 décembre 1924 et se trouvait le 11 janvier 1925 à Bangui. Mais des conférences, des

réunions se succèdent pour discuter davantage sur le projet du Transsaharien qui tarde à se concrétiser.

CONFERENCE INTERCOLONIALE SUR LE TRANSSAHARIEN, TUNIS 1931

Le chemin de fer transsaharien, objet de plusieurs études, notamment celles de l'Organisme du Transsaharien en 1928-1929, ne paraît pas devoir être réalisé à moyenne échéance. Toutefois, la Conférence intercoloniale de Tunis, après proposition du Gouverneur Général d'Algérie, émet le vœux "que le développement économique des possessions françaises de l'Afrique prenne une nouvelle ampleur lorsque les relations rapides et régulières seront créées entre la Métropole et l'Afrique Centrale par la voie transsaharienne, que le moment paraît venu étant donné l'état déjà avancé de la colonisation de ces régions, de permettre aux Métropolitains de venir rapidement en Afrique Centrale et aux fonctionnaires de se rendre plus rapidement en France ; que la création d'un transsaharien automobile apporterait en Afrique Centrale, des ferments d'activités qui permettraient à un chemin de fer transsaharien d'avoir dès son ouverture à l'exploitation un trafic voyageurs et marchandises important...".

Ainsi, vers la fin du XIX^e siècle, nombreux documents et études ont été consacrés à la Transsaharienne dans le but de réunir les colonies du Nord de l'Afrique à celles de l'A.E.F. et de l'A.O.F., par le biais d'une transversale ferroviaire avec des embranchements qui pourraient couvrir les principaux axes utiles de ce bloc afin de dynamiser l'échange des produits manufacturés européens et ceux de l'Afrique. Cependant, en attendant la réalisation hypothétique de cette entreprise, c'est l'automobile qui fait irruption sur la scène saharienne partant vers le Soudan et l'A.E.F. C'est au cours des années soixante dix que l'Algérie indépendante et socialisante engagea des milliers de jeunes du Service national, secondés par l'arsenal du Génie militaire, afin de travailler par vagues de classes d'âge pour achever le vieux rêve de la Transsaharienne, mais dans sa version route carrossable asphaltée jusqu'aux frontières du Mali et du Niger. Ces derniers pays ont entrepris à leur tour de continuer le tracé jusqu'à la façade atlantique du Nigeria.

Notes et références

1. La Cie Générale Transsaharienne a organisé, depuis le 1^{er} octobre 1927 avec l'appui financier de l'Algérie et de l'AOF, un service automobile entre Colomb-Béchar et Gao, après diverses modifications commandées par la nécessité d'organiser un service de sécurité entre Colomb-Béchar et Béni-Abbès et la substitution aux voitures légères de camions sur roues.
2. Note sur les retombées économiques du projet du Transsaharien (s.d.).
3. Le 7 mars 1927, E. Morinaud, Député-maire de Constantine, déclare devant la Chambre des Députés "un pays qui a dépensé 90 Milliards pour la restauration de ses départements dévastés ne pouvait pas reculer devant l'effort financier qu'impose l'exécution du Transsaharien".
4. Le Président de la Commission de l'Armée à la Chambre des Députés déclare que le Conseil Supérieur de la Défense Nationale donne la preuve d'une grande vigilance en insistant fortement depuis 1923 pour la construction du Transsaharien.

5. Ce vaste massif est couvert de forêts de cèdres qui "périclitent" faute d'exploitation et renferme de nombreux gisements miniers susceptibles de donner un fret important en une voie ferrée. Enfin, son versant saharien donne le passage à des cours d'eau qui, convenablement aménagés, permettraient d'irriguer d'immenses étendues de bonnes terres et de mettre en valeur une région qui pourrait devenir une des plus intéressantes de l'Algérie.
6. AGG. Rapport du Gouv. G^{al} de l'Algérie, Territoires du Sud, datant du début du siècle.
7. Rapport préliminaire établi au cours des années 1918-20, indique que la mise en service d'un train journalier avec une contenance d'une cinquantaine de voyageurs payant 0,10 f le mètre permettrait de réaliser une recette kilométrique brute de 3600 à 4000 F suffisante pour couvrir les frais d'exploitation. GGA 24 H 73.
8. Le coût de l'entreprise est évalué à 100 000 environ de kilomètres dans la région sèche où l'absence de cours d'eau permettra de réduire considérablement l'importance des ouvrages d'art à 12 000 F dans la zone équatoriale que traversent de nombreuses rivières.
9. Grâce aux véhicules équipés du propulseur Kégresse (ces derniers avaient notamment été testés sur la dune du Pilat près d'Arcachon). Des premiers essais furent effectués au cours de l'hiver 1921-1922, huit voitures à chenille partirent pour Touggourt sous le commandement de Louis Audoin-Dubreuil où elles furent affronter à tous les types de terrains sahariens. (CAOM.-L'automobile à la conquête de l'Afrique 1898-1932).
10. CAOM. -L'automobile à la conquête de l'Afrique 1898-1932.
11. Dans la préface qu'il rédigea pour le Journal de route de la Mission, André Citroën note :
" La liaison entre l'Algérie et l'A.O.F. vient de recevoir une solution pratique. De plus, nos postes sahariens ne seront plus isolés les uns des autres et pourront désormais coordonner leur action. C'est la sécurité du désert. L'autochenille permettra en outre de procéder au relevé topographique encore incomplet et d'achever les études relatives à l'établissement de la voie ferrée " in CAOM. Exposition : " L'automobile... ". ☐