

PLAN D'EQUIPEMENT ET DE RECONSTRUCTION

DE L'OUTILLAGE PUBLIC (1)

LES COMMUNICATIONS (suite)

II. — LES CHEMINS DE FER

Le programme de modernisation des chemins de fer, tel qu'il a été établi, est basé sur les principes suivants :

a) le matériel roulant est, sur tous les réseaux, à la limite d'usure et périmé. Il doit être à peu près entièrement renouvelé;

b) à l'occasion de ce renouvellement, il convient d'unifier au maximum le matériel en service sur les réseaux (C.F.T. voie normale T.G.M., C.F.T. voie étroite Sfax-Gafsa) et, de raccrocher ce matériel à des types en service sur la S.N.C.F. ou les C.F. Algériens pour faciliter les commandes, les réparations et les échanges;

c) assurer la soudure avec la mise en service des nouveaux matériels et, pour cela, consentir des achats de matériels livrables très vite, mais non conforme aux spécifications du plan idéal;

d) rechercher la compression systématique des prix de revient de l'exploitation pour briser le cycle infernal du déficit des réseaux. C'est pour cela que le problème du renouvellement du matériel roulant et des voies est une chose essentielle;

e) consentir des dépenses d'infrastructure permettant soit une sécurité supplémentaire, soit une exploitation plus aisée. En particulier, profiter des destructions de guerre pour modifier l'assiette de certaines grandes gares.

Le programme adopté peut donc s'énoncer comme suit :

A. — MODERNISATION DE LA TRACTION

1. — *Renouvellement des engins de traction :*

a) réseau C.F.T. — voie normale — généralisation de la traction diesel électrique avec des engins de 1.500 CV.;

b) réseaux C.F.T. — voie étroite et Sfax-Gafsa — généralisation de la traction diesel électrique par locotracteurs de 750 CV couplables, d'un type identique;

c) transports voyageurs C.F.T. et S.G. — généralisation de l'autorail rapide, à départs fréquents. En principe le train classique ne devra plus subsister que pour la liaison Tunis-Alger;

d) transports de banlieue — renouvellement du matériel T.G.M. en adoptant le modèle Autorail 600 CV. Diesel Electrique.

2. — *Renouvellement des wagons* — avec généralisation du tamponnement axial sur les réseaux voie métrique.

3. — *Généralisation du frein-continu Westinghouse*, déjà en service sur le Sfax-Gafsa.

4. — *Amélioration des ateliers et dépôts*, y compris achat de machines-outils et d'appareils de maintenance mécanique dans les gares.

5. — *Equiperment des voies principales*, pour supporter les trains lourds et rapides, que permettent de lancer les locotracteurs diesel, avec récupération des rails moyens déposés sur ces lignes, pour améliorer les voies secondaires; générali-

(1) Voir les numéros 12 et 13 du Bulletin Economique de la Tunisie.

sation de la pose sur traverses métalliques.

B. — MODIFICATION DES GARES

Bizerte. — Déplacement de la gare pour dégager le quai maritime et développer les triages et dépôts.

Tunis. — Déplacement de la gare voyageurs pour permettre son extension et le développement des voies de banlieue.

Sousse. — Déplacement de la gare marchandises.

Gabès. — Déplacement de la gare pour permettre l'extension de la ville.

C. — AMELIORATION DE L'INFRASTRUCTURE

1. — *Tous réseaux* : contribution à la suppression de 20 passages à niveau.

2. — *Ligne Tunis-Alger* : doublement de la voie Tunis-Djedeïda; protection de la voie à la traversée de la Medjerdah entre Béjaoua et Tébourba; déviation de Sidi-bel-Hasen, pour éviter le tunnel de La Manoubia.

3. — *Ligne Tunis-Sfax* : déviation de Kalaa-Srira à Sousse P.V.

4. — *T.G.M.* : doublement de la voie entre Sidi-bou-Saïd et La Marsa; déviation de La Goulette.

A l'occasion de la mise au point du programme de modernisation des réseaux, les services ont étudié le problème de l'amélioration des transports de banlieue.

L'amélioration définitive du Service de la Banlieue-Sud ne pourrait résulter que de la généralisation de la traction électrique sur voies normales. On étendrait ainsi à la Banlieue-Sud ce qui existe déjà sur la Banlieue-Nord, reprenant ainsi une vieille idée.

Il ne faut pas se cacher qu'une telle réalisation représente à l'heure actuelle une dépense de plus d'un milliard et demi. Par ailleurs, la commande du matériel spécial (au-

tomotrices, sous-stations, *feeders*) est extrêmement difficile à placer dans l'industrie française et étrangère, et les livraisons ne pourraient être envisagées avant 1953 ou 1954.

Il ne semble donc pas raisonnable d'envisager présentement l'électrification des voies de la Banlieue-Sud. Toutefois, l'idée ne doit pas être abandonnée définitivement. Il est possible que cette électrification devienne réalisable et rentable dans un délai de cinq ou six ans. Mais une solution provisoire, aussi peu coûteuse que possible et réalisable rapidement doit être recherchée.

Les études faites en liaison avec la S.N.C.F. et les constructeurs métropolitains ont montré qu'une solution très acceptable et relativement économique pouvait être obtenue par l'adoption d'auto-rails Diesel à transmission électrique (moteurs de 600 CV) et pouvant tracter des rames comprenant une ou plusieurs remorques.

Les délais de livraison de ces autorails sont raisonnables à condition de commander l'appareillage électrique à l'étranger. Dans ces conditions, la solution transitoire consiste à affecter au Service de Banlieue six autorails 600 CV à transmission électrique dont la commande a pu être placée, qui permettront d'assurer le service avec la souplesse nécessaire.

Ultérieurement, si l'électrification de la Banlieue-Sud était décidée, les autorails en question seraient affectés au service des grandes lignes.

ETAT D'AVANCEMENT

ET DE REALISATION DU PROGRAMME

Le réseau de la C.F.T. a acquis et mis en service :

— 4 locomotives Diesel-électriques à voie normale Baldwin, reçues des U.S.A. en mars 1947;

— 8 locomotives à vapeur à voie étroite type Mikado reçues des U. S. A. en août 1946;

— 6 locomotives Austerlitz à voie normale (au titre de la reconstruction).

Des commandes ont été passées et la construction est en cours en France pour :

— 600 wagons, dont la construction se poursuit suivant la cadence de mise à disposition des monnaies-matière.

La livraison s'échelonne en 1948 et 1949.

— 33 locomotives Diesel-électriques à voie étroite. Livraison prévue : septembre 1948 à juillet 1949.

En ce qui concerne les autorails, une commande de principe a été passée en mai 1946, chez Renault et chez Decauville pour 12 appareils de 600 CV d'un type qui était alors en étude à la S.N.C.F. La Tunisie, avait en effet, un intérêt évident à disposer d'un matériel d'un type aussi répandu que possible, afin de faciliter son approvisionnement en pièces de rechange.

Depuis cette date, la S.N.C.F. a abandonné l'étude de ces nouveaux autorails, et l'achat d'appareils d'un type existant déjà a dû être envisagé.

Par ailleurs, le problème de la desserte de la Banlieue-Sud, exposé précédemment, conduit à compléter la commande qui était prévue de 12 autorails, par des appareils capables d'assurer un service de banlieue attelés à des remorques : c'est-à-dire des autorails à transmission électrique.

La commande initiale prévue a donc été, dans cet objet, remplacée par une commande de :

— 6 autorails de 300 CV à transmission mécanique chez Renault;

— 6 autorails de 300 CV à transmission électrique (grande ligne);

— 6 autorails de 600 CV à transmission électrique (banlieue) chez Decauville.

On notera que les douze appa-

reils 300 CV ci-dessous ont un prix de revient et une capacité de transport sensiblement égaux à ceux de six des autorails 600 CV. prévus initialement.

Les autorails de 600 CV, avec 12 remorques, assureront le service de la banlieue. Les appareils de 300 CV destinés à l'origine au service des grandes lignes, ont été également prévus à transmission électrique, pour permettre leur interchangeabilité avec ceux de la banlieue. Livraison probable à partir de fin 1949.

Le renouvellement du matériel de traction exige un remaniement profond des ateliers et dépôts, ainsi que la modernisation de l'outillage. Des acquisitions de machines-outils nouvelles sont en cours.

Enfin, la modernisation du matériel roulant comprend la généralisation du frein continu Westinghouse. L'acquisition du matériel nécessaire a été limitée jusqu'à présent par l'insuffisance des dotations en monnaie-matière.

D'importantes commandes de rails et de traverses métalliques ont été placées :

— 200.000 traverses à voie étroite (U.S.A.);

— 10.000 tonnes de rails 36 kg. correspondant à 133 km. de voie neuve;

— 100.000 traverses à voie normale.

Ce matériel dont une partie a déjà été livrée et dont le solde est attendu dans le courant de 1948, permettra d'achever le renforcement de la ligne de Tunis à Kalaa-Djerda en rails neufs de 36 kg. sur traverses métalliques, et de resserrer le tracé sur la ligne d'Algérie, en conservant les rails actuels de 38 kg.

Ultérieurement, il sera nécessaire de commander du rail de 46 kg. pour renouveler certaines sections de la ligne d'Algérie (5.000 tonnes en première urgence) et en deuxième ur-

gence, de poursuivre la pose sur traverses métalliques, de la ligne de Tunis à Sfax.

Il ne faut pas se cacher d'ailleurs que le programme énoncé ci-dessus constitue un strict minimum. Il faudra, dès la réalisation des fournitures envisagées, une deuxième tranche de commandes comprenant en particulier :

- des autorails,
- un millier de wagons de modèles divers,
- 300 ou 400 km. de voies lourdes.

III. — ROUTES

Dans l'ensemble, le réseau tunisien était sorti de la guerre en moins mauvais état que les réseaux algériens ou métropolitains, parce qu'il avait été conçu avec de bonnes chaussées. C'est un des rares compartiments de notre outillage public qui ait résisté à la guerre, parce qu'on avait su voir durable.

Il ne fallait toutefois pas s'illusionner; le défaut d'entretien depuis 1939 avait rendu cette situation très précaire et ce réseau menaçait de s'effondrer si on n'y effectuait pas un effort d'entretien massif.

Cet effort était conditionné par une reconstitution de nos moyens en matériel spécialisé. En effet, l'équipement de la Tunisie (administration des Travaux Publics et des entrepreneurs locaux) était pratiquement nul, le matériel existant en 1939 ayant été détruit ou usé. Par ailleurs, la main-d'œuvre étant devenue chère, on devait résolument abandonner

des méthodes d'exécution archaïques et adopter des techniques modernes.

Un programme d'achat de matériel fut fixé. Il comprenait : des motor-graders, des angle-dozer, des scrapers, des niveleuses, des cylindres, des pelles mécaniques, des tracteurs à chenilles, etc., etc..

Le matériel commandé en 1946, qui représentait une première tranche du programme d'ensemble, est en majeure partie arrivé à Tunis.

Une commande complémentaire doit être passée pour l'achat de matériel spécialisé destiné au transport et répandage du bitume en vrac.

D'autre part, nous manquons encore de matériel très spécial comme les « motor graders » que les usines américaines livrent à cadence réduite.

La Direction des Travaux Publics étudie la question des relations entre le continent et Djerba. Deux solutions sont possibles :

— l'achat d'un bac neuf capable de porter un camion de 10 tonnes et sa remorque;

— l'amélioration des conditions existantes en augmentant la fréquence des passages et la durée journalière de fonctionnement du bac actuel.

Les considérations budgétaires influeront pour l'adoption de l'une ou l'autre solution.

Enfin, il est proposé de lancer un concours relatif à un procédé de franchissement du canal de Bizerte.