CHARLES POURCHER

COLON ALGÉRIEN
Originaire de Berry-Touraine

Souvenirs

ET

Impressions recueillies

Au cours d'une période d'Action Coloniale de Cinquante-cinq ans (1867-1922)

MÉMORIAL COLONIAL, CULTURAL, CLIMATÉRIQUE — TOURISME ARCHÉOLOGIE — RAPPELS HISTORIQUES — LES RACES.

Nouvelle édition



PARIS

ÉDITIONS SANSOT

R. CHIBERRE, ÉDITEUR

7, Rue de l'Éperon, 7

MCMXXIV



XLIV Mai 1912 VOYAGE À TIARET à 416 Km d'Alger et 246 Km d'Oran

À ZEMMORAH – À ORAN

On peut lire dans cet ouvrage, page 353 et suivantes

u commencement de mai 1912, je fus invité à passer quelques jours chez ma fille et mon gendre, Monsieur Paul Barbaroux, conducteur des Ponts et Chaussées, en résidence à Zemmora, chargé des travaux de la 2^{ème} section de la construction de la nouvelle ligne de Relizane à Tiaret. Ce voyage me permit d'envisager la visite depuis longtemps désirée, de la région et de la ville de Tiaret, d'où depuis trente ans, j'avais tiré presque tous mes troupeaux de moutons à pousser à l'engrais à la ferme d'Inkermann.

emmorah est un centre agricole important, situé en bonne altitude de 300 mètres, en climat plutôt chaud. C'est presque une ville, dont le commerce et les cultures étendues, pratiquées par maints propriétaires avisés, assurent la prospérité. C'est aussi le siège d'une petite garnison chargée de recevoir les engagements des nombreux indigènes de la région, désireux de s'engager dans nos régiments de tirailleurs, et de les préparer à la discipline et aux marches militaires, avant de les incorporer définitivement dans les régiments.

Engagés provenant en grande partie de la turbulente et nombreuse tribu des Flittas – qui avoisine Zemmorah – et dont l'insurrection mordante, en 1869, a été si sévèrement réprimée avec un faible contingent, par le général Cérès.

En compagnie de mon gendre, je fus intéressé de parcourir la ligne en exécution et de visiter à pied d'œuvre, les importants travaux d'art dont, en suite de ses projets, on lui avait confié la direction de la construction (plusieurs viaducs, grands remblais et développe en multiples lacets superposés avec des rampes très fortes, des contours étroits, qui imposent aux trains montant une vitesse de trot de cheval et qui s'opposent à la traction d'un convoi de marchandises capable de rémunérer l'entreprise. Il faut, en effet, 1 heure 30 pour franchir cette faible distance de 34 kilomètres de Prévost-Paradol à Tiaret ; et le profil en pente de la ligne impose aux trains descendants cette faible vitesse pour cause de sécurité. Parlons un peu de cette première ligne de Relizane à Tiaret par Uzès-le-Duc et Prévost-Paradol, construite en prolongement de celle de Mostaganem à Relizane, par la même compagnie. Elle suit la vallée supérieure de la Mina, rivière dangereuse à allure torrentielle parce que soumise à des crues brusques et violentes, puisqu'elle reçoit la masse des eaux que lui amènent, dans le parcours de la voie ferrée, trois gros affluents dégageant trois bassins hydrographiques montagneux. Cette ligne a été plusieurs fois l'objet d'une dévastation profonde ayant causé des arrêts absolus de suivis d'une circulation précaire avec transbordements marchandises. Établie avec un manque de prévision et de prudence techniques, au moyen de remblais variant de 2,50 mètres à 3,50 mètres au-dessus du cours de la rivière, non assez protégés, avec nombre de ponts métalliques peu élevés au-dessus de ses eaux normales, elle s'est vue abominablement traitée par cette Mina grossie et furieuse, qui avec une désinvolture brutale, a pourfendu remblais, arraché ponts métalliques hors de leurs appuis, les projetant dans son lit, et achevé sa victoire en roulant sur ces énormes débris métalliques ses eaux ruisselantes et tapageuses, en polluant de ses vases ces appareils qui prétendaient la dominer de si peu.

'est donc après ces avertissements précis qu'on s'est décidé en 1910 à construire solidement cette ligne nouvelle desservant une région agricole autrement intéressante, par Zemmorah, Mendez et Montgolfier. Sur cette ligne Relizane-Mostaganem, autre surprise pas agréable : sur ce parcours aucun effort pour éviter de fortes rampes, les longs circuits épousant complaisamment les *accidentations* du sol pour éviter, là un remblai, ici un tunnel, les ponceaux d'écoulement des fossés réalisés parfois tout simplement avec de gros tuyaux en ciment accolés. Je me souviens toujours de ma stupéfaction et de mon impatience en supportant la lente et pénible progression de ce petit train tortillant à travers les contours étroits et multiples d'un profil incliné, ornements de cette

glorieuse voie ferrée Mostaganem-Relizane.

Enfin, depuis quelques années, sous la réprobation réitérée des usagers de ce parcours, ces ridicules contours ont été rectifiés. Disons pour tout expliquer et c'est le comble, que la construction de cette ligne avait été allègrement concédée, traitée à forfait, à la tâche et au kilomètre. Alors on pense si les entrepreneurs s'en sont offert des allongements kilométriques bien payés, évitant d'autre part, malicieusement, des ouvrages d'art clairement indiqués, mais si coûteux !

Extraits du livre de Monsieur Charles Pourcher

R. Chiderre éditeur - 1924

Accidentations: terme employé. On dirait maintenant dénivellations. NDLR