

## SOCIÉTÉ D'ÉTUDES POUR LA CONSTRUCTION D'UNE VOIE FERRÉE DE BISKRA À OUARGLA ET PROLONGEMENTS

Louis Léon THAREL, président

Né le 2 juin 1841 à Tôtes (Seine-Inférieure).

Marié avec Madeleine Roche qu'il perd avec l'un de ses deux fils dans le naufrage du Taormina entre Constantinople et Le Pirée le 21 septembre 1891.

Manufacturier à Paris

Sculpteur à ses heures perdues.

Secrétaire de la chambre syndicale des tissus

Président fondateur de la Société d'économie industrielle et commerciale (1888-1900),

Président du Syndicat du Haut-Bénito et de l'Afrique centrale,

de la Société d'études pour la construction d'une voie ferrée

de Biskra à Ouargla (1892)

du Syndicat du Soudan français

[www.entreprises-coloniales.fr/afrique-occidentale/Syndicat\\_Soudan\\_francais.pdf](http://www.entreprises-coloniales.fr/afrique-occidentale/Syndicat_Soudan_francais.pdf)

et du Syndicat français du Laos

[www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Syndicat\\_francais\\_Laos.pdf](http://www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Syndicat_francais_Laos.pdf)

Chevalier de la Légion d'honneur (*JORF*, 1<sup>er</sup> janvier 1892)

Président de la Compagnie française de l'Afrique centrale (1893)

[www.entreprises-coloniales.fr/afrique-equatoriale/CFAC\\_1893-1897.pdf](http://www.entreprises-coloniales.fr/afrique-equatoriale/CFAC_1893-1897.pdf)

du Comité des amis de l'Éthiopie (1897),

etc.

Administrateur de la Société transformée du journal « Le Siècle » (1899)

Il fait faillite le 15 juin 1899 et disparaît de la circulation.

Décédé à Paris le 19 novembre 1901.

### Voie ferrée Biskra-Ouargla (*Le Temps*, 31 mars 1892)

Nous apprenons qu'une société d'études vient de se constituer pour la construction d'une voie ferrée de Biskra à Ouargla et prolongements, conformément au projet de l'ingénieur Georges Rolland<sup>1</sup>. Elle a pour président M. Tharel, président de la Société d'économie industrielle et commerciale de Paris, et pour vice-président M. Dukers, président de la chambre de commerce de Constantine. M. Paul Leroy-Beaulieu, de l'Institut, est conseil économique ; M. Scherer, ingénieur en chef des ponts et chaussées, est ingénieur-conseil. M. l'ingénieur Fock est spécialement chargé des questions de chemins de fer, et M. Édouard Blanc, des questions agricoles et hydrauliques.

---

<sup>1</sup> Georges Rolland : fondateur de la Société agricole et industrielle du Sud-Algérien (SAISA) :  
[www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/SAISA.pdf](http://www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/SAISA.pdf)

Société d'études pour la construction d'une voie ferrée de Biskra à Ouargla et prolongements

Société anonyme au capital de 100.000 francs

Siège social, rue Saint-Lazare, 7.

(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 25 avril 1892)

(*Paris-Capital*, 27 avril 1892)

Cette société a pour objet : 1° la demande et l'obtention de la concession d'une voie ferrée de Biskra à Ouargla et de tous raccordements et prolongements ; 2° la demande et l'obtention de toutes concessions territoriale et autres quelconques ; à cet effet, faire toute recherches, démarches et demandes, se livrer à toutes études et travaux préparatoires ou autres, dresser tous plans, rédiger tous documents et généralement faire tout ce qui sera nécessaire pour obtenir ladite concession ; 3° aliéner ou faire apport, après obtention des dites concessions à telles personnes ou autres sociétés existantes ou à créer pour l'exécution des travaux desdites concessions et leur exploitation.

Le capital social est divisé en 1.000 actions de 100 fr. chacune.

En représentation de son apport, il est attribué à M. Georges Rolland , fondateur, cent parts de fondateur, dont cinquante pour lui et cinquante pour ses divers collaborateurs.

La durée est fixée à dix années.

Ont été nommés administrateurs de la société pour une durée de cinq années : MM. Nancel Dukers, Édouard Lippmann, Octave Maggiar<sup>2</sup> , le vicomte Edmond de Marsay, Léon Tharel.

Acte déposé chez M<sup>e</sup> Péronne, notaire à Paris, et publié dans le *Courrier* du 19 avril.

#### AFFAIRES COLONIALES

Sud-Algérien

(*Le Temps*, 14 avril 1894)

L'extension donnée à notre occupation militaire dans le Sud algérien, la création des postes fortifiés de Fort-Mac-Mahon (Hassi el Homeur) et de Fort-Miribel (Hassi Chebbaba), appellent la solution de deux principaux problèmes : l'un relatif à la garde de ces postes avancés, l'autre à la pénétration politique et économique dans le Sahara septentrional.

L'autorité militaire se préoccupe déjà de modifier la composition des garnisons de nos forts sahariens. Elle a reconnu non seulement que les Européens ne peuvent y résider qu'à la condition d'être fréquemment relevés et d'être assez nombreux pour être soustraits à l'influence débilante d'une existence sédentaire, loin de tout centre de civilisation, mais elle a remarqué que les indigènes originaires du Tell, et qui concourent au recrutement de nos régiments de tirailleurs algériens, résistaient mal au climat sec et brûlant du Sahara. De là, l'idée de constituer un bataillon de troupes spéciales, composé de quatre compagnies de tirailleurs sahariens qui se recruteraient parmi les Harratin, c'est-à-dire les travailleurs noirs des oasis, ou parmi les nègres soudanais depuis longtemps domiciliés en Algérie. L'autorité militaire doit d'autant plus avoir en vue la constitution de ces troupes spéciales que l'occupation éventuelle des principales oasis du Touat exigera la présence de contingents relativement importants, qu'il sera impossible de tirer exclusivement des tribus kabyles de l'Algérie.

---

<sup>2</sup> Octave Maggiar : administrateur délégué du Laurium français : [www.entreprises-coloniales.fr/empire/Francaise\\_du\\_Laurium.pdf](http://www.entreprises-coloniales.fr/empire/Francaise_du_Laurium.pdf)

D'autre part, pour asseoir solidement notre influence dans toutes les régions qui sont déjà ou qui vont être bientôt placées dans notre sphère d'action politique, il est nécessaire d'avancer progressivement nos bases d'opération vers le Touat. Déjà, le gouvernement a commencé les travaux de prolongement du chemin de fer d'Aïn-Sefra vers Djenien-bou-Rezg, et le conseil général du département d'Oran a demandé le prolongement de cette ligne vers Igli, la plus importante des oasis qui tiennent la route du Touat septentrional par la vallée de l'oued Messaoura.

A côté de ce vœu, il importe de rappeler ceux qui ont été émis tant par le conseil général de Constantine que par les chambres de commerce de Paris, de Lyon et de Marseille, pour la construction immédiate d'une ligne de chemin de fer qui joindrait la grande oasis d'Ouargla à Biskra, où s'arrête actuellement la ligne de pénétration passant par Philippeville et Constantine. Le jour où le chemin de fer arriverait à Ouargla, le ravitaillement de nos postes d'extrême Sud, surtout celui qui sera tôt ou tard établi à In-Salah, s'effectuerait dans les conditions les plus avantageuses, car d'In-Salah à Ouargla, on ne compte que 700 kilomètres par la vallée de l'oued Mya. Hassi-Chebbaba (Fort-Miribel), dont la construction vient d'être achevée, est sur cette route à 400 kilomètres d'Ouargla et à 300 kilomètres seulement d'In-Salah.

Voici d'ailleurs, à côté de ces considérations d'ordre général, les raisons d'ordre économique qui ont motivé le vœu favorable que la chambre de commerce de Marseille vient d'émettre ces temps derniers :

« [Le projet de chemin de fer de Biskra à Ouargla, tel qu'il a été dressé par l'ingénieur Georges Rolland et qui fait l'objet d'une demande en concession adressée au gouvernement, présente le plus grand intérêt pour l'avenir des relations de notre port avec l'intérieur du continent africain.](#)

» La ligne projetée, qui s'avancera jusqu'à une distance de 700 kilomètres de la Méditerranée, sera un instrument efficace de pénétration commerciale, ouvrira de nouveaux débouchés à l'exportation française et déterminera une augmentation sensible des transactions entre la France et l'Algérie.

» Elle marque un notable progrès sur les conventions des autres lignes algériennes, la société demanderesse ne sollicitant qu'une garantie, d'ailleurs fort modérée, sur le capital de construction réellement dépensé, et s'offrant à exploiter la ligne à ses risques et périls, sans aucun forfait, de telle sorte qu'elle sera directement intéressée à l'extension du trafic et que les sacrifices de l'État se trouveront limités à un maximum.

» Elle comporte une innovation pouvant servir d'exemple pour les futures lignes à exécuter dans nos colonies, en ce que, au lieu et place d'un forfait d'exploitation, la société demanderesse se contente d'une concession de terrains domaniaux actuellement sans valeur, dans l'intention d'y entreprendre une œuvre de colonisation agricole et de fertiliser, par l'irrigation, des régions jusqu'ici incultes.

» Les prévisions de dépenses pour la construction même du chemin de fer ont été réduites autant que possible ; les charges réelles de l'État, dès les débuts de l'exploitation, ne seront que de quelques centaines de mille francs par an, et le projet de convention règle la manière dont les avances de l'État pourront être graduellement remboursées non seulement à l'aide des excédents éventuels de recettes du chemin de fer, mais encore grâce aux revenus pouvant provenir des opérations agricoles et commerciales de la compagnie.

» Enfin, les avantages politiques et stratégiques depuis longtemps reconnus qui militent en faveur de la ligne projetée sont manifestes.

» C'est à raison de ces diverses considérations que la chambre de commerce émet le vœu que le chemin de fer de Biskra à Ourgla soit déclaré d'utilité publique et exécuté dans le plus bref délai possible. »

La construction de ce chemin de fer a cet avantage qu'elle peut être réalisée en très peu de temps par suite de la situation topographique des régions qu'elle traverse. C'est une considération qui a son importance, étant donnée la situation politique dans

laquelle se trouvent les populations du Sahara algérien. En outre, cette ligne n'exclut pas et ne saurait exclure les autres voies de pénétration qui sont à l'étude et dont l'achèvement assurera, tout comme celle d'Ouargla, la mainmise de la France sur tout le hinterland de l'Algérie.

---

A PROPOS DU « BISKRA-OUARGLA »  
(*Le Temps*, 8 février 1900)

Au directeur du *Temps*

Dans votre numéro du 5 février, vous avez présenté quelques critiques au sujet du projet de chemin de fer de Biskra à Ouargla. Voudriez-vous me permettre de faire appel à votre courtoisie pour préciser certains points de ce projet, pourtant fort intéressant, dont je poursuis depuis longtemps la réalisation, et qui me semble s'imposer avec plus d'urgence encore aujourd'hui que nous occupons In-Salah?

Pour ce qui est du Transsaharien, je comprends fort bien qu'on puisse différer d'opinion. Depuis quelques années d'ailleurs, j'ai cessé toute polémique à son sujet, et je me contenterai de dire ici que je me suis consolé des critiques passées en voyant un homme éminent, tel que M. Paul Leroy-Beaulieu, relever le drapeau de notre école avec l'autorité qui lui appartient. Quant à moi, j'ai jugé plus pratique de concentrer mes efforts sur la ligne, relativement modeste, de Biskra-Ouargla, qui se recommandait en elle-même comme ligne d'intérêt purement algérien, et que M. le gouverneur général Laferrière a comprise dans le réseau des sahariens à exécuter sans plus de retard.

Dieu me garde de chercher à rééditer de fastidieuses comparaisons entre les diverses lignes de pénétration de nos quatre provinces méditerranéennes.

En particulier, nous sommes tous partisans, je l'espère du moins, du prolongement de la ligne de pénétration oranaise au delà de Djenien-bou-Rezg ; mais ce serait presque la diminuer que vouloir la charger de suffire à tout et de répondre seule aux besoins de la sécurité et de la surveillance dans l'extrême sud algérien. Ainsi cette ligne ne pourra, en aucun cas, être utilisée pour la relève et le ravitaillement de nos postes avancés de la région d'El Goléa, ni même, tant qu'elle n'atteindra pas le Touat, des nouveaux postes à installer à In-Salah et dans le Tidikelt. La géographie s'y oppose, et cela en raison de l'interposition des dunes du grand Erg occidental, qui empêchent toute communication pratique — les caravanes indigènes exceptées — au travers de ces montagnes de sable. Pour desservir les divers postes en question, on ne peut accéder que par Laghouat ou par Ouargla. Or, je ne suis inféodé à aucune province algérienne, mais je peux bien dire, car c'est un fait, que du jour où la ligne de Biskra à Ouargla sera ouverte à l'exploitation, elle permettra, si l'on veut bien s'en servir, de réaliser par rapport à la situation actuelle une économie annuelle de 450.000 francs au moins sur les transports militaires de l'extrême sud. Résultat qui peut être obtenu en un très court délai, attendu que notre société d'études a passé, avec les mêmes entrepreneurs qui viennent de s'acquitter si remarquablement de la construction de la ligne de Sfax à Gafsa, un traité ferme par lequel ils s'engagent à exécuter en vingt-six mois les 380 kilomètres de voie ferrée de Biskra à Ouargla. Le rail arrivera ainsi à 710 kilomètres de la Méditerranée et atteindra la vallée de l'oued Mia, route facile et jalonnée d'eau, conduisant directement à In-Salah et suivie de tout temps, pour les communications, entre le Tidikelt et le Sud algérien.

Comme rapidité d'exécution, aucune autre ligne de pénétration algérienne ne saurait rivaliser avec la nôtre. Celle de Laghouat demandera bien cinq ans, et quant à celle de Djenien-bou-Rezg, vers Duveyrier et Igli, on ne peut que souhaiter la voir poussée désormais avec moins de lenteur.

C'est donc en parfaite connaissance de cause que M. le ministre de la guerre a demandé officiellement à son collègue des travaux publics de hâter l'exécution du Biskra-Ouargla, demande appuyée par la commission des chemins de fer de la Chambre, ainsi que par le président de la commission de l'armée.

D'autre part, les chambres de commerce de Paris, Lyon, Marseille et d'autres villes de la métropole ont apprécié la valeur économique du projet. Assurément il ne s'agit pas là d'une ligne à grand trafic.

Néanmoins, elle passera au travers ou à proximité des seules régions du Sahara algérien qui, en l'état actuel, possèdent des populations sédentaires, s'adonnant à l'agriculture ou au commerce l'Oued Rir, Ouargla, le Suuf et le Mزاب. Je vous ferai grâce des évaluations de tonnage à prévoir, tout en vous assurant qu'elles ont été supputées très sérieusement (15.000 tonnes de dattes fines et communes à transporter vers le Nord, autant de céréales vers le Sud, 6,000 tonnes de denrées coloniales, de cotonnades, etc. mouvement des voyageurs indigènes, Mozabites, Souafâ et autres, sans parler des transports militaires). Je signalerai seulement la création d'un grand marché franc à Ouargla, terminus de la voie ferrée, le décret du 17 décembre 1896 accordant la détaxe aux marchandises françaises qui transitent en Algérie à destination de l'intérieur d'où, comme conséquences, la suppression de la contrebande qui se fait aujourd'hui par le Sud tunisien et la Tripolitaine, le rétablissement graduel des courants d'échanges de Ouargla vers Ghadamès, le Sahara central, In-Salah, le rayonnement pacifique de l'influence française car, aux colonies, les échanges commerciaux ne sont-ils pas les meilleurs fils conducteurs de l'action politique ?

Somme toute, et d'après des estimations très modérées, en ne tenant compte que des éléments de trafics actuels des régions directement desservies, on trouve que cette ligne de Biskra-Ouargla — si elle est construite et exploitée économiquement, et nous n'y manquerons pas — doit faire ses frais. Oserai-je même ajouter que nous avons lieu d'espérer qu'elle offrira des excédents de recettes ?

Enfin, avec le projet de Biskra-Ouargla tel que je l'ai conçu, il est un autre élément qui viendra ultérieurement en déduction de la garantie de l'Etat : il sera fourni par les exploitations agricoles que nous nous proposons de créer dans diverses régions limitrophes de la ligne et, en particulier, au pied de l'Aurès. Nous devons, en effet, inaugurer là un nouveau système de concessions, dont le gouverneur général de l'Algérie a signalé l'intérêt et la portée dans son récent discours à l'ouverture du conseil supérieur de l'Algérie : c'est la combinaison d'une concession territoriale avec la concession de la voie ferrée. Les avantages qui en découleront sont multiples, aux divers points de vue de la colonisation française, de l'amélioration du sort des tribus indigènes, de la diminution des charges éventuelles de l'État.

Sous ce rapport, notre chemin de fer de Biskra-Ouargla n'est pas comparable aux autres lignes de pénétration algérienne, pas plus qu'il ne fait double emploi avec la ligne oranaise, sous prétexte qu'il lui est parallèle.

J'ai la ferme confiance que les raisons si diverses qui militent en faveur du projet ne laisseront pas indifférents les pouvoirs publics, et que nos efforts aboutiront enfin dans un délai prochain.

Veillez agréer, etc.

GEORGES ROLLAND.

6 février.

---

#### DISSOLUTIONS

Société civile d'étude pour la construction d'une voie ferrée  
de Biskra à Ouargla et prolongements  
(Cote de la Bourse et de la banque, 15 mai 1909)

Décision de l'assemblée extraordinaire du 23 mars 1909. Liquidateur : M. G. Holland, demeurant à Paris, 60, rue Pierre-Charron. — *Petites Affiches*, 10 mai 1909.

---