

5. - EQUIPEMENT ET RECONSTRUCTION

LA RECONSTRUCTION DU RÉSEAU DES CHEMINS DE FER TUNISIENS

I. — LES DESTRUCTIONS

La Tunisie a subi, pendant l'occupation, d'importants dégâts; ses installations ferroviaires tout particulièrement.

Sur le seul réseau C.F.T. d'une longueur de 1.695 kms :

175 kms de voie, soit 10,3 % ont été détruits,

58 ponts, dont 26 de grande ouverture (20 à 320 m.) ont sauté et 42 autres ponts ont subi de graves avaries,

31 postes d'alimentation d'eau, soit plus de 50 % du total, ont été rendus inutilisables,

108 logements et 96 bâtiments de service ont été détruits et presque toutes les maisonnettes isolées le long des voies brûlées ou dévastées. Sur un total de 80.000 m² de bâtiment, 30.000 environ étaient hors d'usage.

25 % de l'outillage avait disparu et 29 locomotives, 3 autorails et 309 voitures ou wagons étaient inutilisables.

Si ces destructions n'ont pas présenté l'aspect de dévastation complète de certains grands centres ferroviaires de France, il n'en reste pas moins que, par rapport à la longueur des lignes ou à la surface des bâtiments, le réseau C.F.T. a au moins autant souffert de la guerre que la S.N.C.F.

II. — LES REPARATIONS

Le ravitaillement du pays et la préparation de la campagne de Sicile imposaient des réparations rapides, provisoires au besoin.

Aussi, dès la libération, la reconstruction fut-elle entreprise, en accord entre les États Majors Alliés, l'Administration des Travaux Publics et la Direction des Chemins de Fer, à une cadence très rapide, avec le souci de réparer au plus tôt les nombreuses brèches et permettre, sans délai, le passage des trains. Et c'est ainsi que, grâce aux efforts conjugués du Réseau et des Génies Militaires américain, anglais et français, on put, dès le 30 mai, soit 3 semaines après la libération de Tunis, circuler partout, sur toutes les voies de la Compagnie Fermière.

Le 15 août suivant, on disposait, en outre, dans toutes les gares, de deux pièces au moins pour loger le personnel et de dortoirs sommairement aménagés pour le personnel roulant.

La mise au point du programme de réparations définitives et son exécution étaient entrepris, entre temps, sans attendre l'achèvement des réparations provisoire. On craignait en effet les crues d'automne pour certains passages sommairement rétablis ; en outre, il fallait loger convenablement le personnel, soumis à des tâches particulièrement pénibles.

L'exécution du programme n'allait pas sans difficultés : on ne disposait, à l'époque, d'aucun moyen mécanique à grand rendement, ni de personnel spécialisé en maçonnerie, ponts métalliques ou béton armé. Quant aux matériaux, les bois, les fers, les vitres, la quincaillerie, dont la Tunisie ne dispose pas en temps normal, ne se trouvaient pas sur place.

Il fallut donc fréquemment recourir à des moyens de fortune et procéder à des récupérations, partout où on le pouvait.

En accord avec l'Etat Major et l'Administration, on enleva 40 kms de voie sur la ligne Mateur-Nebeur fermée au service, en vue de récupérer les rails, les traverses et les ponts. On récupéra systématiquement les bois, fers et quincailleries dans les bâtiments trop détruits pour être réparés rapidement. Un appoint très appréciable fut enfin fourni par les autres réseaux Nord-Africains et par les Alliés grâce à qui l'on put disposer de quelques ponts supplémentaires et de plusieurs kilomètres de voie.

Pour la mise en œuvre, les entreprises locales étaient, elles aussi, très pauvres en outillage et main-d'œuvre spécialisée; le réseau dut organiser lui-même des chantiers en régie directe : son service de la Voie et des Travaux vit ses effectifs passer de 1.600 avant la guerre à 4.000 pendant plus d'un an.

Sur un total de 150 millions de travaux exécutés en 1944, 120 millions furent ainsi effectués en régie directe à une époque où la mobilisation avait largement amoindri les effectifs des cadres du réseau. Aux prix de l'époque, la reconstruction rapide des chemins de fer a certainement procuré, entre autre choses, d'importantes économies pour le budget de la Tunisie.

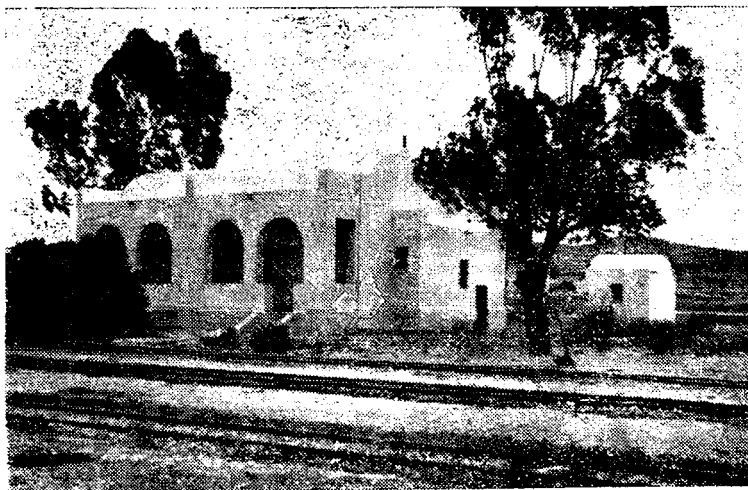
III. — DISPOSITIONS TECHNIQUES ADOPTEES

En raison de la pénurie de matériaux, le Réseau dut adopter des techniques spéciales à l'occasion des diverses remises en état.

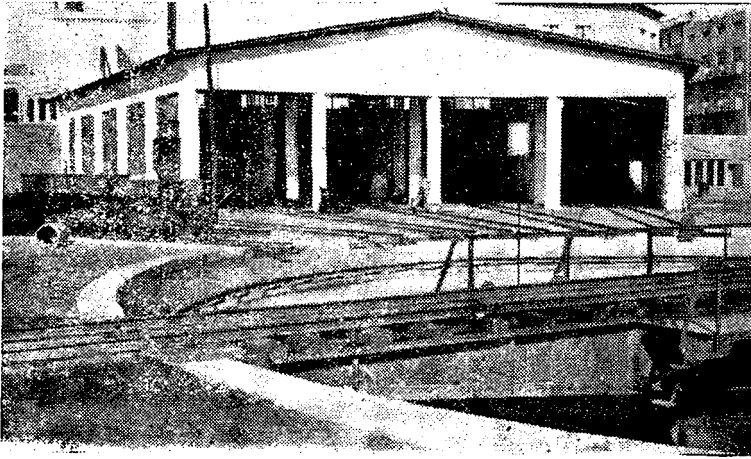
En ce qui concerne la voie, on a intensifié la construction des traverses en béton armé, en utilisant comme entretoises, soit des vieux rails, soit des tubes à fumée réformés.

PONT-DU-FAHS

Logements reconstruits en remplaçant par des rhorfas les anciennes charpentes en bois avec couverture en tuiles détruites.



Une centaine de branchements à 2 voies ont été construits en acier soudé, pour remplacer les pièces en acier moulé généralement utilisées et qu'aucune usine ne fabrique en Tunisie.



S O U S S E

Nouvelle rotonde provisoire avec charpente en rails usagés et tubes à fumée réformés.

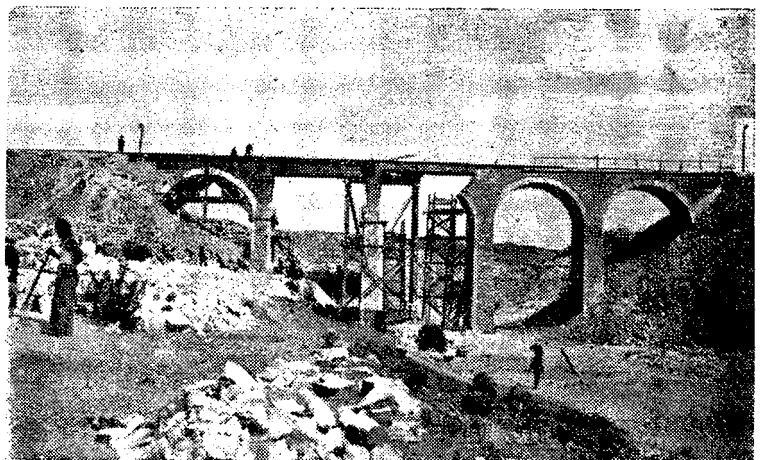
Dans les ateliers, la plupart des charpentes ont été exécutées en vieux rails ou tubes à fumée soudés. Ce procédé s'est révélé rapide et économique; il a permis de construire la rotonde du dépôt provisoire de SOUSSE, 1100m² couverts, exécutés en 3 mois seulement.

Pour les logements, la rhorfa tunisienne a été utilisée en grand parce qu'elle ne demande ni bois de coffrage ni fers; les toitures manquantes ont ainsi été remplacées par des voûtes.

Le problème le plus délicat était celui des ouvrages d'art; des voûtes ont été reconstruites sous le passage des trains.

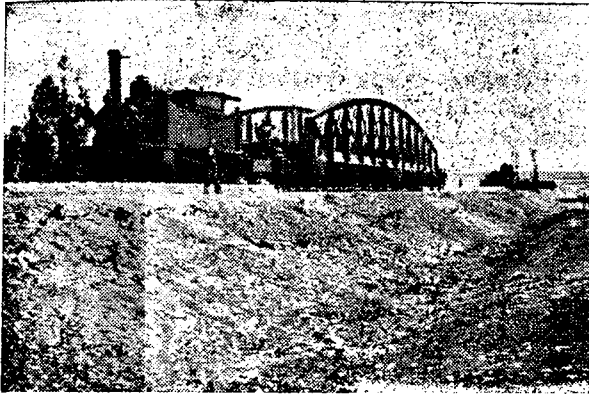
O U E D - F E R I A N A

Pont provisoire et reconstruction définitive des voûtes sous le passage des trains.



De nombreux ponts en béton armé ont été construits pour des portées variant de 4 à 15 m. Un certain nombre d'entre eux ont été préfabriqués dans des gares voisines, transportés par chemin de fer à pied d'œuvre et mis en place entre le passage de deux trains; d'autres ont été construits à côté de la voie et ripés latéralement après séchage, également entre le passage de

deux trains. C'est ainsi, en particulier, qu'un ouvrage de 15 m. d'ouverture et d'un poids de 200 tonnes situé à la sortie de PONT-DU-FAHS a été mis en place en 6 heures seulement, sans qu'il en résulte des perturbations dans le trafic de la ligne.

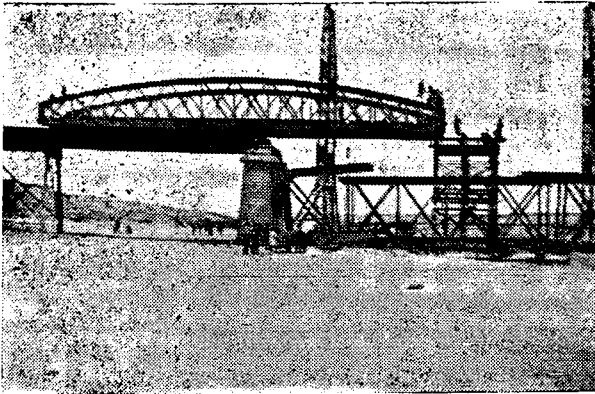


OUED-SBEITLA
Transport à pied d'œuvre d'une travée de 30 m.
pesant 90 tonnes

ligne de NEBEUR, après transformation; c'est ainsi qu'ont été refaits les ponts sur l'Oued TINDJA près de la gare du même nom (2 travées de 30 m.) sur l'Oued LAYA, près de KAALA-KEBIRA (1 travée de 30 m.), sur l'Oued SBEITLA près de la gare du même nom (2 travées de 30 m.) et sur l'Oued AKARIT près des AOUINETS, (ce pont se trouve sur le réseau Sfax-Gafsa; une travée de 40 m.). Le pont sur l'Oued SBEITLA a été entièrement monté dans la gare voisine, à plus d'un kilomètre du lieu d'emploi; chacune

Faute de ronds à béton, des rails usagés ont dû, très souvent, être employés comme armatures principales; toutes précautions ont été prises, lors des calculs, pour assurer une bonne adhérence des fers et l'expérience a montré que ce procédé donnait satisfaction.

des deux travées pesait 90 tonnes et elles ont pu être transportées par chemin de fer, puis descendues sur place entre le passage des trains réguliers.



OUED-SBEITLA
Mise en place d'une travée

Sur ces ponts, dont certains pour voie normale, devaient être transformés en vue de leur utilisation en voie métrique, les longrines en bois habituelles ont été remplacées par des supports métalliques sur lesquels le rail repose par l'intermédiaire de selles en caoutchouc pour assurer l'élasticité.

IV. — AVANCEMENT DES TRAVAUX

En 1943, on s'est surtout attaché à faire rapidement du provisoire ou du semi-définitif, c'est-à-dire des travaux permettant le passage des trains à faible vitesse. Au 31 décembre, 13 ponts sur 58 étaient réparés définitivement et tous les autres provisoirement; 50 km. de voie étaient refaits défi-

nitivement sur 175 kms à faire; 5.000 m2 de bâtiment étaient réparés définitivement sur 30.000, et 15.000 provisoirement; une vingtaine d'alimentations en eau sur 31 étaient réparées définitivement et 9 provisoirement.

Au 31 décembre 1944, il ne restait plus à réparer définitivement que 17 ponts, 75 kms de voie et 15.000 m2 de bâtiment.

Début 1946 enfin, la reconstruction était pratiquement achevée, sauf celle de 2 ponts situés sur des lignes à faible trafic et celle des gares de TUNIS, SOUSSE et BIZERTE; pour lesquelles il était nécessaire d'attendre des mises au point de plans d'urbanisme.

Le bâtiment voyageurs de SOUSSE est en cours d'achèvement et le chemin de fer pourra, dans moins d'un an, mettre à la disposition des usagers de cette région, des locaux d'une conception à la fois moderne et respectant l'architecture du pays.

Les gares de TUNIS et BIZERTE qui ne sont pas encore entreprises suivront, pensons-nous, à brève échéance.