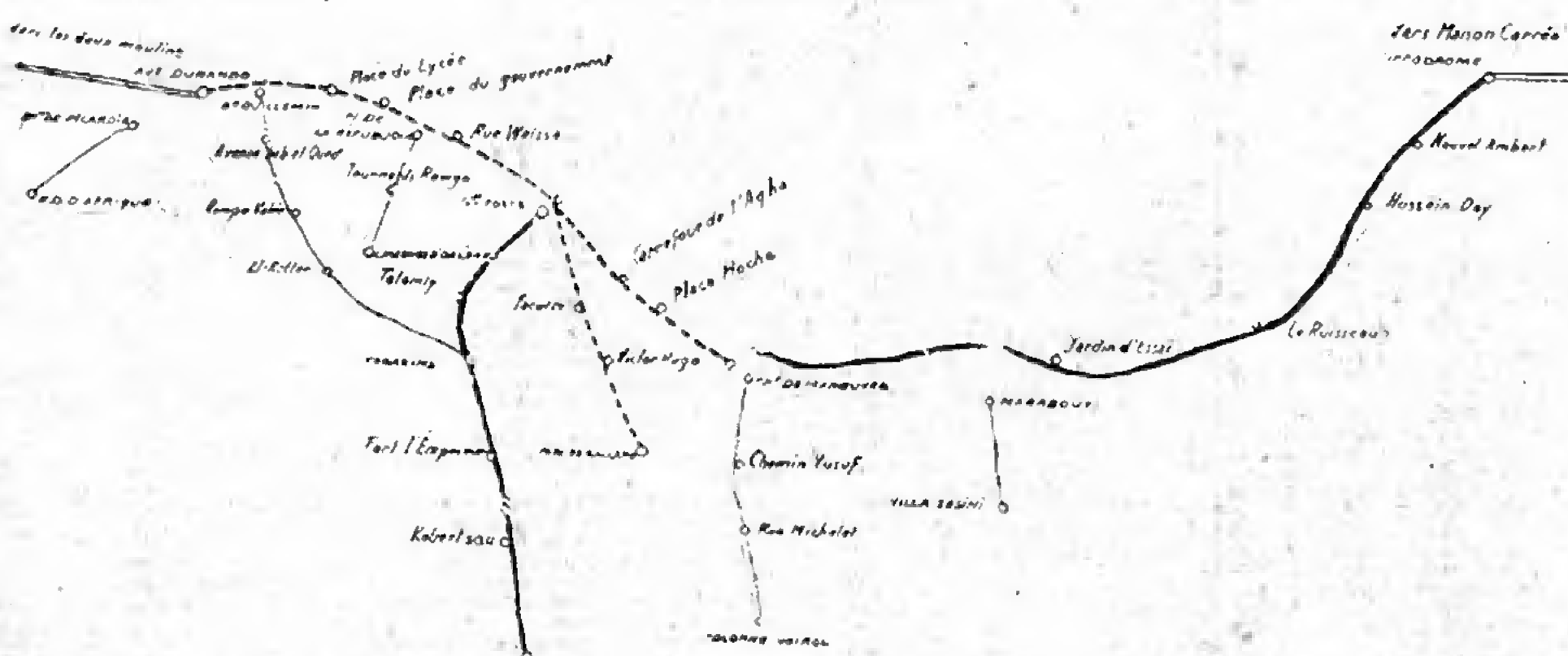


LA CONSTRUCTION D'UN CHEMIN DE FER SOUTERRAIN S'IMPOSE A ALGER

M. Brunel nous dit pourquoi et il explique comment est née l'idée de cette entreprise et comment elle sera réalisée



SCHEMA DU FUTUR RESEAU DE COMMUNICATIONS DE L'AGGLOMERATION ALGEROISE
La ligne en pointillé indique la partie souterraine, les lignes pleines les crémaillères et les lignes à adhérence

III

Que sera le futur réseau algérois de transports en commun ? Le projet tel qu'il se présente après les études de base

Après avoir vu comment était née la conception d'un nouveau réseau de transports urbains et interurbains et les raisons qui en font une nécessité impérieuse, et avant d'étudier les contingences financières qu'entraînera la modification totale des services actuels, il nous a paru nécessaire de donner au public les grandes lignes du projet. Nous dirons « grandes lignes » sans vouloir jouer sur les mots, car il ne peut s'agir, bien entendu, d'une organisation entièrement décidée et réglée dans ses moindres détails.

M. Brunel nous a expliqué que c'est avec beaucoup de diligence que les compagnies ont fait établir par M. l'ingénieur Gadot un plan primitif. Celui-ci constitue, oserez-vous dire, une possibilité, une base, une étude cependant assez complète pour permettre d'apprécier de façon saine le coût des travaux, de servir d'aussi près que possible les chiffres, de bâtir, en somme, sur des prévisions de dépenses et de recettes, sans risquer de lourdes erreurs, une combinaison financière.

Ce ne sont donc pas les itinéraires définitifs que nous devons aujourd'hui à l'obligeance du maire d'Alger, président du syndicat d'études, ce sont seulement les tracés des lignes de l'avant-projet adopté par ce groupement à la suite du rapport de M. l'ingénieur en chef Scotto di Vettimo et qui pourra être modifié dans certaines de ses parties par le projet définitif qui sera prochainement mis au concours.

Le croquis schématique que nous donnons ci-dessus en donne une idée très approchée.

Dans l'ensemble, on peut remarquer trois parties distinctes :

- Le chemin de fer souterrain ;
- Les funiculaires ou chemins de fer à crémaillère ;
- Les lignes annexes prolongeant vers le nord et le sud le « métro » proprement dit.

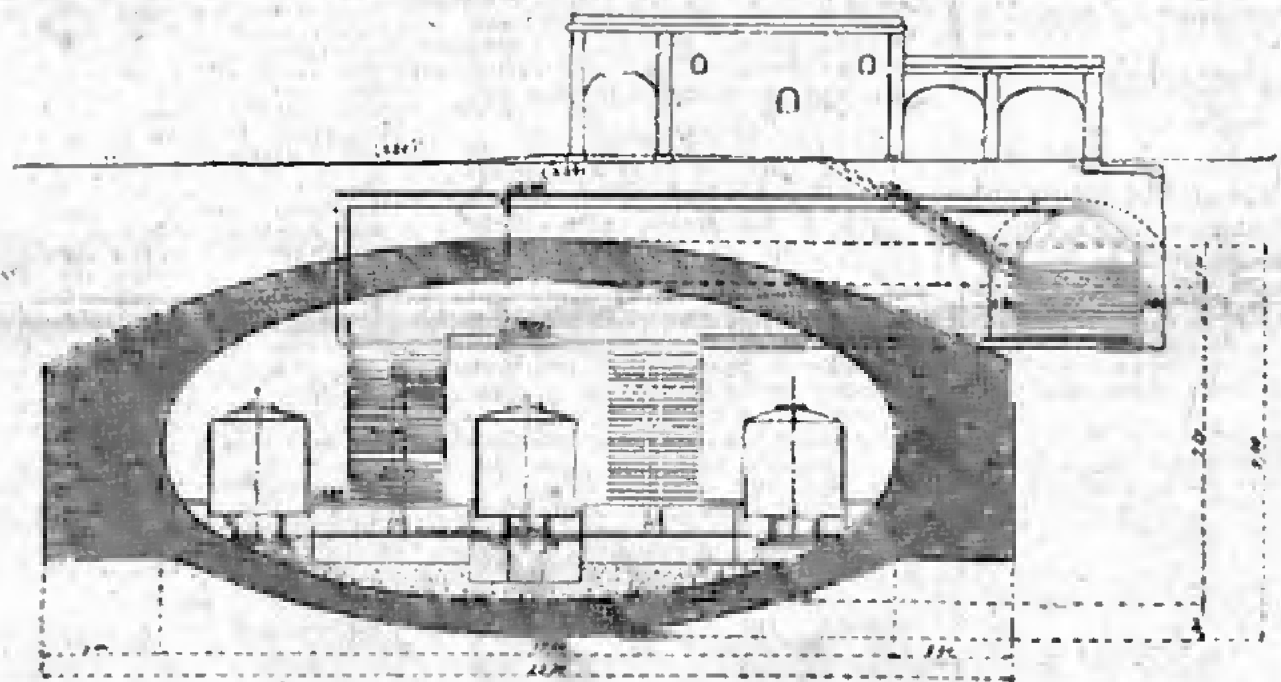
de réparation se trouveraient à proximité.
La ligne suit l'avenue Durando, l'avenue de la Bouzaréa, l'avenue de la Marne, la place du Lycée (station), la rue Bab-el-Oued, la place du Gouvernement (station), la rue Bab-Azoun, la place de la République (station), la rue de Constantine (station rue Waïsse), la rampe Bugeaud, la grande poste (station).
A la grande poste, une partie des trains bifurquera par la rue Michelet

lions de voyageurs produisant au kilomètre une recette de 10 millions et demi, trafic comparable à celui des lignes métropolitaines de Paris.
Les lignes sont à double voie, les stations ont soixante mètres de longueur. Dans les rues de moyenne largeur, les stations sont décalées et les deux quais superposés.
Les trains seront composés de deux ou de quatre voitures dont la moitié automotrices. Ces voitures auront 14 mètres de longueur et transporteront 80

près la rue Michelet (station) et débouche à la Colonne Voïrol en surface, le long du bois de Boulogne.
Deux automotrices mixtes sont prévues, qui se croiseront à peu près au milieu du tracé.

DE BAB-EL-OUED A NOTRE-DAME D'AFRIQUE

De l'avenue de Picardie à la basilique, la ligne, à voie unique, a 735 mètres. Elle passe à flanc de coteau. Une automotrice semblable à celles des autres lignes à crémaillère permettra



Plan de la future station souterraine du Champ-de-Manœuvre

(stations aux Facultés et au boulevard Victor-Hugo) pour aboutir au parc de Gailland ; l'autre partie empruntera l'antenne allant au Champ-de-Manœuvre par la rue Charrias (arrêt au carrefour de l'Agha), la rue Clauzel (arrêt place Hoche) et contournera l'ancienne usine à gaz descendra au Champ-de-Manœuvre par la rue Bichat.

La longueur totale à construire est de 6.200 mètres, dont 2.812 mètres pour le tronçon commun. Le parcours Bab-el-Oued-Parc de Gailland sera de 4.316

personnes chacune. Un service à deux minutes sur le tronçon commun et à quatre minutes sur les embranchements sera assuré par 32 automotrices et 30 remorques.

LES CRÉMAILLÈRES ET LES FUNICULAIRES

Une ligne à traction mixte, et à double voie est prévue

DU FORT BAB-AZOUN A EL-BIAR

Elle est à crémaillère jusqu'aux Tagarins, puis à adhérence jusqu'à El-Biar. Souterraine sous le boulevard Laferrrière actuel et son prolongement futur, elle passe à ciel ouvert un peu avant les Tagarins. Des arrêts sont prévus à la grande poste, au Télény et aux Tagarins où vient se souder la ligne à crémaillère venant du boulevard Guillemain. La ligne continue à ciel ouvert, puis en souterrain avant de rejoindre le boulevard Gallieni. Des arrêts sont prévus au Fort-l'Empereur, à la Robertsau, au boulevard Gallieni.
La traction se fera par des automotrices électriques pouvant contenir 100 voyageurs. La durée du trajet de la grande poste à El-Biar sera de 17 minutes. Quatre voitures de type mixte circulant indistinctement à crémaillère ou sur la section à adhérence suffiront pour assurer un voyage toutes les 12 minutes.

DU BOULEVARD GUILLEMIN AUX TAGARINS

Cette ligne, à simple voie, de deux kilomètres de longueur part de l'angle de l'avenue Malakoff et va rejoindre la ligne précédente aux Tagarins. Elle passe en souterrain sous le boulevard Guillemain, actuel et son prolongement futur, coupe la rampe Valée (arrêt) et débouche à la cote 100 près du cimetière d'El-Kettar (station), elle est ensuite à ciel ouvert jusqu'aux Tagarins. Deux automotrices mixtes sont prévues pour assurer le service.

DU CHAMP-DE-MANŒUVRE A LA COLONNE VOIROL

Cette ligne, à voie unique, a une longueur de 1 km. 730. Elle est à adhérence sur 390 mètres et ensuite à crémaillère, elle suit la rue Margueritte, le chemin de Gascogne, croise le chemin Yusuf en souterrain (station),

à effectuer le trajet en deux minutes et demie.

DE LA PLACE DE LA RÉPUBLIQUE A LA CASERNE D'ORLÉANS

Ce funiculaire, à voie unique, avec voie d'évitement au milieu de son parcours, rachète une différence de niveau de 116 mètres. Il part de la place de la République, en souterrain le long du côté nord de l'Opéra, sous le marché de la Lyre et débouche à la cote 50 dans l'axe de la rampe Gambetta, passe au-dessus des tournants Rovigo (station) et arrive devant la caserne d'Orléans.
La durée du trajet total sera de cinq minutes. Les deux voitures pourront contenir chacune 100 voyageurs.

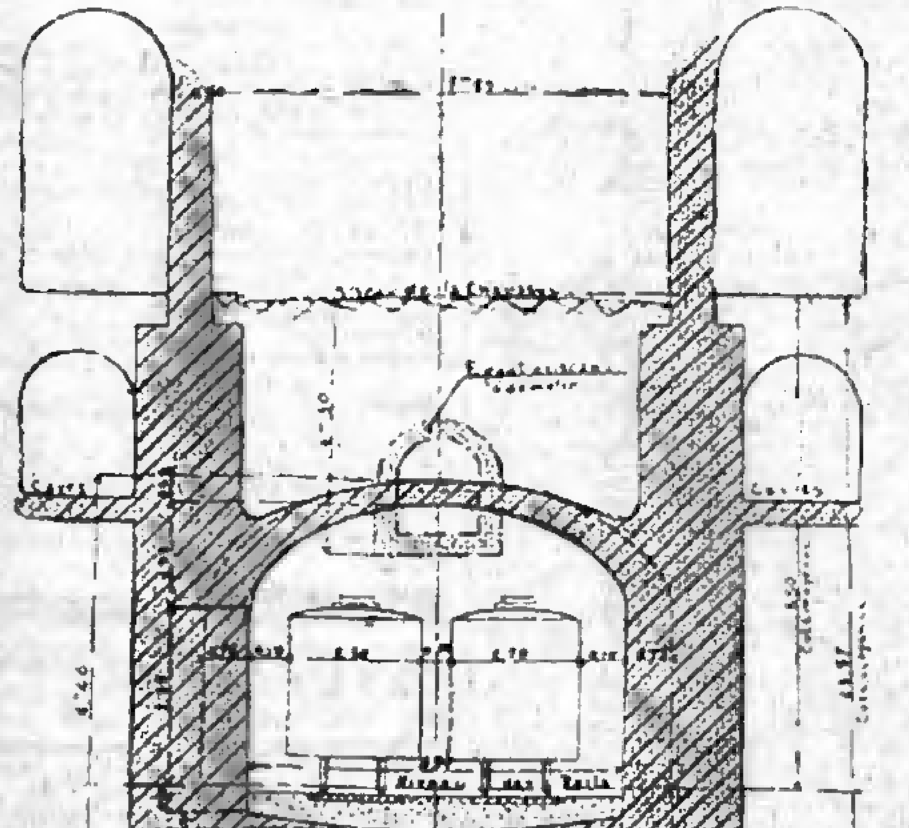
DU MARABOUT A LA VILLA SESINI

La ligne, rectiligne, part de la rue de Lyon, longe le cimetière du Marabout, à ciel ouvert, puis franchit la falaise en souterrain. La station est près du chemin de Béagle. La longueur de ce funiculaire est de 326 mètres pour une différence de niveau de 115 mètres.
La durée du trajet sera inférieure à deux minutes. Avec un service toutes les cinq minutes, les deux voitures prévues pourront transporter dans chaque sens 1.200 voyageurs à l'heure.

LES PROLONGEMENTS

Le souterrain sera prolongé par la modification en lignes rapides de surface des lignes desservant Maison-Carrée et les Deux-Moulins, ce qui permettra de dégager les routes nationales n° 5 d'Alger à Constantine et n° 11 d'Alger à Mostaganem.
Les études ont été faites d'un métro de surface continuant la branche Grande Poste - Champ-de-Manœuvre jusqu'à l'hippodrome en passant par l'axe du Champ-de-Manœuvre, l'Arseanal, le Ruisseau, Hussein-Dey et Nouvel-Amberit. A partir de l'hippodrome, c'est la ligne actuelle des C.F.R.A. qui serait vraisemblablement utilisée.

Sur le parcours avenue Durando, Saint-Eugène, les Deux-Moulins, les études ne sont pas terminées.
Pour les études aujourd'hui suffisamment poussées afin de permettre de chif-



Plan du métro sous la rue Bab-Azoun, l'égout actuel (en grisaille, au milieu), étant reconstruit quelques mètres plus bas

LE SOUTERRAIN

Les lignes souterraines comprennent un tronçon commun et deux antennes.
Le tronçon, c'est Bab-el-Oued-Grande Poste, les deux antennes seront Grande Poste-Parc de Gailland et Grande Poste-Champ-de-Manœuvre.
L'origine prévue est avenue Durando, à l'angle du boulevard de Provence — le garage et les ateliers

mètres, celui de Bab-el-Oued au Champ-de-Manœuvre de 4.313 mètres.

Le trafic, par rapport à celui de 1928, des T.A. et des C.F.R.A. sur le même parcours peut être évalué à 42 millions de voyageurs chaque année, donnant une recette de 6.800.000 francs environ par kilomètre de ligne. D'après les calculs de M. Gadot, il atteindra certainement en 1949, 65 mil-

QUELS SONT LES PRIX DE REVIENT ?

Les lignes souterraines sur 6.200 mètres coûteront :

Infrastructure .. .	98.000.000
Superstructure .. .	7.750.000
Matériel roulant .. .	18.900.000
Dépôt-atelier .. .	8.200.000
Au total .. .	132.850.000

La ligne Fort Bab-Azoun - El-Biar .. .	32.830.000
La ligne boulevard Guillemain-Tagarins .. .	12.004.000
La ligne Champ-de-Manœuvre - Colonne Voïrol .. .	11.791.000
La ligne de Notre-Dame d'Afrique .. .	3.581.000
La ligne place de la République - Caserne d'Orléans .. .	3.694.000
La ligne Marabout-Villa Sesini .. .	4.269.000
Le dépôt et les ateliers des lignes à crémaillère .. .	1.800.000

A ces chiffres, s'ajouteront ceux des prolongements de surface non encore calculés de façon précise.

Il est certain que les études définitives entraîneront la modification de ces prix pour permettre les raccordements des diverses lignes et des funiculaires qui n'ont pas été prévus dans l'avant-projet, mais l'on peut constater que celui-ci a déjà permis d'envisager dans son ensemble la transformation complète du réseau actuel en obtenant ce double but : dégager les artères principales actuellement embouteillées par la circulation des tramways sur rails et en réduisant considérablement les durées de trajet entre les différentes parties de l'agglomération algéroise.

Nous dirons demain comment les groupements intéressés envisagent la solution financière qui permettra d'obtenir ces résultats.

C
par
Jan
V
san
879
E
don
E
591.

L
suo
Ch
ver.
frai

L
cen
nel
pas
à l
nar
Rui
lég
L
N
d'at
lien

D
Gif
arr
28
ven
ter
Mét
C
fiar

S
un
coc
ron
mul
Pat
cha
L
a é
avo

Ka
rue
mol
A
liér
au
doc
de

tra
hle
sol
Gal
B
de
été

L
vol
Mu
con
au
dan
de
han
seri

de
Hal
les
Pag

E
Fré
mer

L
AC
tru
o
chr
leu
que
L
ava
est
de