

LES PHOSPHATES
du
DJEBEL ONK

par

M. le Docteur CARTON

correspondant de l'Institut

Octobre 1921

Bibliothèque Maison de l'Orient



134320

LES PHOSPHATES

du

DJEBEL ONK

PREMIÈRE PARTIE

I. — SES CARACTERISTIQUES, SON IMPORTANCE

Le Djebel Onk est situé en Algérie, dans la province de Constantine, à une centaine de kilomètres au sud de Tebessa, à 200 kilomètres du golfe de Gabès et à 300 kilomètres du port de Bône.

Les bancs de phosphates, épais de 30 à 60 mètres, sans intercalation de silex ou de marnes, s'étendent sur une longueur de plus de 10 kilomètres et une largeur de 3 kilomètres. Ils sont recoupés de ravins tous les 300 à 500 mètres, ce qui permettra de les exploiter en *carrière* pendant *plusieurs siècles*, la puissance du tonnage reconnue étant d'environ *un milliard de tonnes*. Il doit y en avoir le triple. Les études faites dans les régions voisines permettent de penser que ce gisement se relie à d'autres pour lesquels des permis de recherches ont été demandés, et on peut admettre que le tonnage de l'ensemble est encore plus considérable.

On y a trouvé des teneurs dépassant parfois 80 %, mais variant généralement de 60 à 69. On a reconnu l'existence de 500 millions de tonnes ayant 66 %.

La pureté en est remarquable. Ils ne contiennent que des traces de fer ou d'alumine. L'absence de silice en rendra le broyage et les transformations faciles et celle d'eau dispensera de manipulations coûteuses pour le séchage.

II. — SON EXPLOITATION IMMEDIATE EST D'UN INTERET NATIONAL PRESSANT

RELEVEMENT DU CHANGE. — Le phosphate de chaux est une *matière commerciale* dont la France possède par ses colonies africaines, presque le monopole en Europe, et qui lui donne une situation mondiale prépondérante.

L'Espagne, l'Angleterre, la Sicile et la Norvège lui en prennent d'importantes quantités. Les États-Unis eux-mêmes, malgré les riches gisements de la Floride, ont, en 1920, demandé 170.000 tonnes à la France. Le Japon, qui est à proximité des phosphates du Pacifique, vient pourtant en chercher un fort tonnage aux ports de Bône et de Sfax. La Belgique et l'Italie ont passé avec la France d'importants contrats d'achat et la dernière n'a pu obtenir que 250.000 tonnes, alors qu'elle en demandait beaucoup plus. Tout récemment, la Pologne vient d'en demander à l'Algérie. Quand sa situation économique se sera stabilisée, il lui en faudra beaucoup plus et il en sera de même des immenses régions agricoles baltiques et russes.

Des sociétés anglaises et italiennes cherchent à acquérir des gisements de phosphates en Algérie et en Tunisie.

Le million de tonnes, minimum actuel de phosphates que le Djebel Onk pourra exporter presque immédiatement, peut donc faire entrer en France une somme considérable et contribuera au relèvement de notre change.

RELEVEMENT DE L'AGRICULTURE FRANÇAISE. — Il aura lieu grâce en grande partie à l'abondance des phosphates sur le marché et à l'abaissement de leur prix. L'agriculture, non seulement dans les régions libérées, mais aussi dans toute la France et les pays agricoles du monde entier a besoin de cet engrais, dont l'emploi deviendra d'autant plus général que le prix en sera moins élevé, entraînant ainsi *l'abaissement du prix du blé* et une *atténuation de la vie chère*.

III. — LA SORTIE PAR UN PORT ALGERIEN SERAIT IMPOSSIBLE OU DESASTREUSE

Au cours de la session des Délégations financières de novembre 1920, le tracé Onk-Chéria-Meskiana-Khémissa-Medjez Sfa-Bône a été reconnu comme étant le moins défavorable de ceux

qui emprunteraient les ports algériens, et le Gouvernement algérien invité à en demander au plus tôt la déclaration d'utilité publique au Parlement.

On a, dans ces derniers temps, proposé le passage par Tébessa et Chéria, ou, par Chéria directement, puis Meskiana, Aïn Beïda, Oulad Ramoun, Constantine et Philippeville. Il suffira de remarquer que ce tracé aurait 397 à 408 kilomètres de longueur, soit 180 à 191 de plus que le précédent, et que la somme des hauteurs à franchir serait (aller et retour) 2.350 et 2.640, au lieu de 1.889 par Khemissa-Bône. Il n'y a qu'à lire ce qui va être dit du tracé Onk-Meskiana-Khemissa-Medjez Sfa-Bône pour conclure que celui-ci est, à *fortiori*, encore plus impraticable.

Il doit être déclaré ici, à ce propos, que si, à la session des Délégations financières de novembre 1920, les inventeurs du Djebel Onk ont accepté et même soutenu le tracé proposé par l'Administration, c'est uniquement parce qu'ayant déjà obtenu que celle-ci abandonne le tracé Onk-Tébessa qu'elle avait soutenu jusque-là avec obstination, ils se rendaient bien compte que la majorité de l'assemblée, mal renseignée, n'aurait jamais voulu entendre parler du passage par la Tunisie. Depuis, la foi d'un grand nombre de délégués a été éclairée et beaucoup reconnaissent que vouloir le transport par le port algérien équivaldrait à un étouffement de l'affaire.

Quelle RESPONSABILITE pour les représentants de la colonie qui, de bonne foi, sans doute, mais par une profonde méconnaissance de ses véritables intérêts, l'auraient engagée dans une voie dont on leur a pourtant assez montré les dangers.

Aux termes des propositions faites par le Gouvernement algérien en vue de la déclaration d'utilité publique, il s'agit de construire une voie normale comprenant deux parties : l'une, entre l'Onk et Aïn Madjen (Khemissa), l'autre entre Aïn Madjen et Medjez-Sfa, cette dernière étant le tronçon d'une ligne à construire entre Medjez Sfa et Oued Damous, que l'on désigne sous le nom de *central minier*, où elle rejoindrait la ligne Souk Ahras-Duvivier-Bône.

A. — Le premier tronçon, passant par Onk-Chéria-Meskiana-Aïn Madjen serait construit par l'amodiatiaire, mais exploité par l'Etat algérien. Sa longueur serait de 213 *kil.* 500, son profil entraînerait une ascension de la cote 741 (Dj. Onk) à celle de 1.160 (col de Djebel Kamellel), soit un total de 1.889 mètres à franchir (aller et retour).

En s'appuyant sur de récentes études, on calcule que la construction reviendrait à 173 *millions* pour la seule partie à

faire par l'adjudicataire. D'après un récent rapport administratif sur cette question, ce chiffre devrait être abaissé à 123 millions et même moins. Cela ne change rien, du reste, aux conclusions de ce travail, les autres chiffres auxquels il est comparé devant être diminués d'autant, et l'élévation en étant encore assez grande pour effrayer l'adjudicataire, comme il va être dit.

La voie normale ne présente pas d'avantages suffisants pour la faire préférer à la voie étroite, la capacité de transport n'en étant pas très différente. L'obligation de l'employer ici puisque ce tronçon doit se raccorder à une voie normale entraîne donc une dépense *inutile* pour l'exploitation du Djebel, Onk, tandis que pour les autres lignes qui seront comparées à celle-ci on n'envisagera que la voie étroite.

Si on ajoute à ce chiffre la somme nécessaire pour la mise en exploitation du gisement, l'adjudicataire devra trouver un capital supérieur à 200 millions pour le mettre en production.

Il a fallu, dit-on, 150 millions pour les installations du Gafsa, qui aurait un matériel de 400 millions, et qui a construit lui-même sa voie, alors que les prix étaient bien moins élevés que de nos jours, et qui en est propriétaire, alors que l'exploitant du Djebel Onk ne le serait pas de celle qu'on veut lui faire construire. Il a fallu 30 millions pour l'Ouenza, qui a construit 25 kilomètres.

De l'avis général, il serait *tout à fait impossible*, dans les circonstances actuelles, de réunir une somme aussi considérable pour une affaire même moins aléatoire que ne l'est celle de l'Onk exportant par Bône.

ADOPTER CE TRACÉ, C'EST DONC VOUER L'ADJUDICATION A UN ÉCHEC CERTAIN, ou admettre qu'aussitôt après celle-ci il faudra en modifier les conditions par des concessions qui seront faites au détriment de la redevance à verser à l'Algérie.

En outre, de l'avis des plus optimistes, la construction de cette voie devra durer un minimum de 7 ans et probablement 10 ans, c'est-à-dire que l'affaire serait mise sur pied **BEAUCOUP TROP TARD** pour répondre aux besoins urgents de la nation. Et, l'éventualité de cette échéance est elle-même sujette à caution, comme on va le voir.

B. — La seconde partie, entre Aïn Madjen et Medjez Sfa, doit être construite par la colonie. En sorte que, l'exploitant, eut-il achevé en temps voulu la voie ferrée Onk-Madjen, il devrait attendre que l'administration ait terminé celle-ci avant

de pouvoir exporter. Or, la construction de cette ligne offrira des difficultés considérables.

Longue de 45 *kilomètres*, elle doit faire partie d'une voie de largeur normale, le *central minier*, destiné à drainer l'excédent des produits des mines de l'Ouenza, du Bou Khadra, du Kouif, etc., que la ligne Tebessa-Souk Ahras ne pourra transporter, ainsi que ceux du Djebel Onk et de la région de la Meskiana, amenés par le tronçon dont il vient d'être parlé.

On sait que les travaux considérables qui ont été exécutés entre Oued-Kébérit et Souk Ahras pour corriger l'erreur initiale qui a fait passer par ces points la voie de Tébessa à Duvivier. Quelque coûteux qu'ils aient été, on a prétendu qu'ils ne serviraient à peu près à rien, à cause de la hauteur du seuil à franchir (de la côte 615 à la côte 869 à Mdaourouch, à celle de 545 à la Medjerdah, puis 672,30 à Souk Ahras, et de la quantité considérable des produits à exporter.

M. Morinaud a écrit, à ce sujet : « Si les délégués financiers avaient été exactement renseignés, ils n'auraient jamais voté cette transformation ridicule de la ligne Souk Ahras-Tébessa. Cette ligne ne pourra jamais transporter plus d'un million de tonnes, alors qu'avec ce qu'elle a déjà coûté, nous aurions pu exécuter le grand central minier... Un crédit de 55 millions fut voté pour la transformation de cette voie qui devait demander 3 ans ; on en a mis 8 ; il aurait fallu à une société privée 10 mois... les dépassements sont si formidables que le D^r Pantaloni, délégué financier, a demandé une enquête pour justifier les dépenses et établir les responsabilités. »

D'autres ingénieurs, parmi ceux qui, sur place, ont été le mieux à même d'étudier la question soutiennent que la construction du central minier est tout à fait inutile, la région de la Meskiana étant, ou pouvant être reliée le plus facilement aux lignes qui la traversent ou la longent. La ligne Tébessa-Souk Ahras pourrait, en outre, transporter tous les produits qui y arriveront, la capacité en étant, non pas d'un, mais de deux millions, après sa transformation. En tout cas il suffirait de l'électrifier pour faire face à tous les besoins, ce qui offrirait l'avantage, inestimable avec un tel profil, de récupérer la force motrice à la descente par le freinage.

La construction de ce tronçon présentera de telles difficultés que, pour indiquer l'importance de celles-ci, un ingénieur qui l'a étudiée, faisant allusion aux travaux d'art qu'elle entraînerait, a dit qu'elle serait *presque entièrement en maçonnerie*. Aussi évalue-t-on son prix de revient à 80 millions, soit 590.000 francs le kilomètre.

L'autre partie du central minier, entre Aïn Madjen et Oued Damous

(qui, non utilisée par le Djebel Onk, servirait au Kouif, à l'Ouenza, comme trop-plein du Tébessa-Bône) longue de 52 kilomètres reviendrait à 14.400.000 francs, soit à 270.000 francs le kilomètre, et un total de 94 millions pour toute cette ligne. La colonie trouvera-t-elle jamais *une telle somme* pour une affaire dont *l'utilité* est aussi *contestable*!

On se demande comment l'Algérie, qui sort à peine de l'*AVENTURE* du Souk Ahras, dans le département de Constantine, accepterait de s'exposer immédiatement à celle-ci, dans le même département...

Si le central minier n'est nécessaire ni à la région de la Meskiana, ni aux exploitations desservies par le Tébessa-Souk Ahras, l'est-il du moins au Djebel Onk? Deux alternatives découlent de ce qui précède. Ou le Tébessa-Souk Ahras électrifié sera suffisant, et le central minier inutile, ou, étant insuffisant, il déversera là une grande partie des produits reçus par lui vers ce dernier. Dans ce cas, ceux-ci s'ajoutant à ceux de la Meskiana et provenant, comme eux, de régions situées plus près du port d'embarquement que le Djebel Onk, encombreront la voie, et les phosphates de ce dernier seraient totalement voués à *l'embouteillement*.

On ne sait donc pas quand les travaux seront commencés, ni même s'ils le seront jamais, on ne sait pas, par conséquent, quand les phosphates de l'Onk, transportés à Khémisssa pourront continuer jusqu'à Bône.

QUELLE EST LA SOCIÉTÉ QUI AURAIT LA FOLIE DANS CES CONDITIONS D'ACCEPTER DE CONSTRUIRE LE TRONÇON ONK-MADJEN ?

C. — Après avoir étudié séparément les deux parties de la ligne à construire, examinons-la dans son ensemble.

La longueur totale en sera de 312 *kilomètres*, le coût de sa construction d'environ 253 *millions*.

Ces prix de revient ont été établis en multipliant par 3 les chiffres d'une étude faite en 1913 pour deux tronçons du central minier, l'un étant celui dont il vient d'être question, l'autre étant comparable au tracé Onk-Madjen.

Le profil, quoique moins mauvais que celui de la ligne Tébessa-Souk Ahras est, on l'a vu, encore bien défectueux, et c'est d'après une estimation très modérée qu'on évalue ici les frais de transport de phosphates pour une tonne à **32 fr. 80** la tonne, soit, pour le transport d'un million de tonnes, 32.800.000 francs.

On sera édifié sur l'éloquence de ce chiffre en le comparant à ceux de 22,20 et 16,90 donnés plus loin pour les tracés tunisiens.

On a pris, pour base de ces évaluations, les prix de 1913, où le charbon valait 38 francs la tonne. En 1920, il a valu 400 et 450 francs (sans que la main-d'œuvre ait subi le même accroissement puisqu'elle n'a dépassé que 3 ou 4 fois les prix d'avant-guerre). On est donc resté dans des limites modérées et plutôt inférieures à la réalité en multipliant par 3 les prix de 1913. Voir, pour les diverses évaluations faites à ce sujet, les comparaisons schématiques ci-jointes.

On a vu enfin **qu'on ne sait**, ni quand, ni même si jamais ce tracé sera terminé.

Donc, une somme nécessaire à la construction, si élevée qu'elle empêchera l'adjudication d'aboutir; — la certitude que les phosphates ne pourront arriver au port avant 7 à 10 ans, ou n'y arriveront peut-être jamais; — l'embouteillement par les produits des mines situées en aval de l'Onk; — une exploitation grevée de charges énormes, la rendant peut-être impossible maintenant et sûrement quand les cours fléchiront; — la nécessité s'il faut alléger ces charges, de faire des concessions au détriment de la redevance, c'est-à-dire un gros sacrifice, consenti par la colonie à l'avantage du département de Constantine, alors qu'il peut être évité par l'emploi des voies tunisiennes.

IV. — LA SORTIE PAR LA TUNISIE REPOND SEULE AUX INTERETS SI PRESSANTS DE LA NATION

A. — **PAR SOUSSE.** — La ligne d'*Henchir Souatir à Sousse*, à voie étroite, exploitée par la Compagnie Bône-Guelma, prolonge celle du Sfax-Gafsa, qui part de Metlaoui.

Un simple **raccord, de 48 kilomètres, en terrain facile, entre le Djebel Onk** et la station de **Sidi-bou-Baker** permettrait aux phosphates de ce gisement d'arriver au port de Sousse.

La construction peut en être évaluée à **23 millions, au lieu des 253 millions** (dont 173 à la charge de l'amodiatore) que coûterait la voie algérienne.

On a pris pour base de ce calcul le prix qu'a coûté avant la guerre la construction des voies étroites en Tunisie, soit 120.000 francs le kilomètre majoré par la nécessité d'employer ici des rails plus lourds et des tabliers plus résistants, soit $150.000 \times 3 = 450.000$ francs le kilomètre.

• Plusieurs autres tracés ont été envisagés pour raccorder l'Onk à cette

ligne, notamment celui qui, pour éviter aux trains de descendre de la côte 860 à celle de 584 vers Sidi-Bou-Baker, puis de remonter à 793, aboutit à Thélépte. Mais l'économie sur les frais de traction en résultant ne compenserait pas ceux de construction et d'amortissement du tronçon à créer qui offrirait une longueur de 89 kilomètres, soit près du double de l'autre, forcerait à réunir, au lieu de 23 millions, une somme de 40 millions et prolongerait d'une année la durée de la construction. On verra, en outre, que ce dernier offrirait l'inestimable avantage de constituer un des tronçons de la ligne entre l'Onk et la Skirra, dont il va être question.

La longueur de la voie entre Sidi Bou Baker et Sousse est de 275 *kilomètres*, soit, de l'Onk à la mer, un total de 324 *kilomètres*, c'est-à-dire la même distance qu'entre l'Onk et Bône par Chéria et Aïn Madjen. Les aménagements à faire à la voie déjà existante, peu importants, pourraient être exécutés en un an.

Ils consisteraient en quelques stations supplémentaires avec croisements pour réduire à 8 ou 10 kilomètres la distance moyenne des gares.

La construction de la ligne Henchir Souatir-Sousse, qui remonte à déjà longtemps, ayant coûté trois fois moins cher qu'elle ne coûterait maintenant et que ne coûterait celle de l'Onk à Medjez Sfa, l'exploitation du Djebel Onk pourra bénéficier de l'application de tarifs de transports moins élevés.

Le port de Sousse pourrait être mis en état d'embarquer les premières 100.000 tonnes avant un an, et tout ce que la voie apporterait avant deux ans.

Après ces travaux, la capacité de la ligne serait de 1.500.000 *tonnes*, sur lesquelles la compagnie de Gafsa a l'obligation de transporter annuellement 250.000 *tonnes* de phosphates d'Aïn-Moularès, charge dont elle aurait intérêt à voir adopter la suppression et à laquelle, du reste, elle n'a fait que rarement face.

La voie n'ayant aucun autre trafic, la Société du Djebel Onk pourrait donc exporter par elle environ 1.250.000 tonnes par an.

En 1913, année qui a vu le plus fort trafic fait sur cette ligne, il y a été transporté 290.000 tonnes, y compris les phosphates.

On voit sur le graphique ci-joint que le profil de ce tracé est bien meilleur que celui Onk-Aïn Madjen (total des hauteurs à franchir : 1.665 au lieu de 1.889). Le prix de transport d'une

tonne de phosphates, calculé sur les bases indiquées précédemment ne serait que de **22 fr. 50** la tonne, au lieu de **32 fr. 80** par l'Onk Meskiana-Bône soit pour un million de tonnes, une **ECONOMIE** de **10.300.000 francs** à l'avantage du tracé tunisien.

Donc, prix de construction de 23 millions, soit 230 millions de moins que par la voie algérienne; — possibilité d'embarquer annuellement 1.250.000 tonnes un an après l'adjudication, au lieu d'attendre 8 ans; — prix du transport revenant A 13 MILLIONS DE MOINS que par l'autre ligne. Tels sont les incommensurables avantages que présente cette ligne sur la précédente.

B. — PAR LE GOLFE DE GABES. — Seul, le passage des phosphates de l'Onk par Sousse répond à la nécessité de produire *immédiatement* des phosphates pour la nation. Mais, malgré ce grand avantage momentané, il est de beaucoup inférieur à celui qui, aboutissant au golfe de Gabès, permettrait, à un moment donné, d'obtenir un prix de revient assez économique pour résister à un abaissement considérable des cours.

Le point le plus favorable au chargement, et en même temps le plus rapproché, est le petit port de la *Skirra*, qui est à 217 kilomètres du gisement, distance inférieure de 107 kilomètres aux deux autres.

En outre, le profil de ce tracé est infiniment supérieur, le total des hauteurs à franchir étant de 1.009 au lieu de 1.665 à 1.889. Ce caractère est si remarquable qu'il a inspiré à un Directeur général des Travaux publics de Tunisie cette phrase lapidaire : *Les matériaux transportés par une ligne reliant le Djebel Onk au golfe de Gabès arriveraient à la mer par le seul jeu des lois de la pesanteur.*

Il n'y a, du reste, pour s'en convaincre, qu'à jeter un coup d'œil sur les graphiques si frappants joints à cette étude.

Quant aux frais de construction, ils seraient de *97 millions*. Mais si on admet le projet préconisé ici, de l'emploi, durant les premières années de l'exploitation, de la ligne vers Sousse, le raccord Onk-Sidi-bou-Baker étant déjà construit, le prix de la voie ramenée à *169 kilomètres* reviendrait à **77 millions**.

Il est vrai que l'embarcadère serait tout entier à construire. Mais on peut estimer que si on se borne à l'établissement d'un simple wharf à la *Skirra* le prix en serait, au maximum, de 5 millions.

Il faut remarquer encore que la construction de la ligne pourrait être poussée dans cinq directions différentes, en partant du golfe et des deux points où le tracé croise les voies Henchir Souatir-Sousse et Sfax-Gafsa. Elle pourrait donc être achevée en trois ans.

Sa capacité de transport serait de 1 million et demi à 2 millions de tonnes.

Grâce à toutes ces excellentes conditions, le prix de transport de la tonne de phosphates reviendrait à **16 fr. 90** soit une **ECONOMIE** de **5.600.000 francs** par rapport à l'embarquement à Sousse et de **15.900.000 francs** par rapport à l'embarquement à Bône.

Est-il nécessaire d'indiquer, après ces chiffres, de quelle somme considérable la redevance revenant à l'Algérie pourrait être supérieure, par ce tracé, à celle que les autres pourraient lui valoir ?

Donc facilité de trouver les capitaux nécessaires grâce au gage fourni par la mine en exploitation et exportant déjà par Sousse ; — possibilité de construire la voie en trois ans, économie de transport, pour un million de tonnes, de 16 millions de francs sur celui par Bône et de 5 millions 400.000 francs sur celui par Sousse entraînant la possibilité de supporter l'avilissement des prix.

D'après ce qui précède, UNE SEULE SOLUTION pratique existe et s'impose :

1° Pour répondre aux besoins immédiats de la nation et de l'agriculture, la SORTIE, après UN AN, par SOUSSE ;
2° Pour obtenir des prix de revient aussi bas que possible et par suite pouvoir vendre à très bas prix à l'Agriculture, tout en résistant à l'avilissement des prix, construire la voie Onk-La Skirra qui, après trois ans, permettra une économie de transport de **6** et **16 millions** par rapport aux autres voies.

En raison de la nécessité de fournir au plus tôt à la France et à l'Agriculture ces phosphates, de la possibilité de trouver de suite les sommes nécessaires pour exécuter ce projet, de l'absence de tout aléa causé par des difficultés matérielles d'exécution pour éviter les pertes de temps que produiraient les études détaillées de différents tracés, enquêtes, etc..., la solution la plus prompte à adopter serait la **MISE EN ADJUDICATION IMMEDIATE** avec faculté pour l'amodiatraire de sortir les phosphates par où il voudrait, mais obligation de commencer à exporter dans un an les phosphates de l'Onk, avec minimum annuel d'un million, et, redevance calculée d'après le transport le moins coûteux.

DEUXIÈME PARTIE

LA SORTIE PAR LES PORTS TUNISIENS FAVORISERA TOUS LES INTERETS MEME ET SURTOUT CEUX DE L'ALGERIE

I. ALGERIE

Les avantages que cette colonie attend de l'exploitation du Djebel Onk sont de deux ordres :

1° En ce qui concerne le département de Constantine, *la construction d'une voie desservant la région de la Meskiana*. Or, on a vu combien l'utilité de cette voie est contestée et, quelles effrayantes charges écartant tout amodiataire, comment l'adjudication serait vouée à un *échec certain*.

Le passage par Sousse, au contraire, demandant une première mise DIX fois moindre, assurerait l'adjudication.

En outre, il procurera la redevance sur 2.500.000 tonnes 7 à 10 ans plus tôt que le passage par Bône, soit, à raison de 5 francs par tonne, 45 à 50 millions grâce auxquels *l'Algérie pourra commencer immédiatement à construire elle-même cette voie*, si elle le désire, et le faire dans de *meilleures conditions* que si elle en chargeait l'amodiataire puisqu'elle n'aura pas à prélever, sur les recettes, les compensations à donner à celui-ci pour les dépenses faites.

2° En ce qui concerne le budget de la colonie, *l'arrivée dans ses caisses d'une redevance importante* qui ne se produira pas si l'adjudicataire, effrayé par les chargés qui pèsent sur la ligne algérienne ne se présente pas. Elle aurait, de toute manière, pour la percevoir, à attendre 7 ou 8 ans, si les phosphates passaient par Bône, tandis qu'elle commencerait à la toucher après un an s'ils sortaient par Sousse. L'embouteillement qui se produirait, entre Aïn Madjen et Medjez Sfa si, par impossible, cette

voie était faite, diminuant la quantité transportée, réduirait d'autant la redevance. *Le passage par Gabès*, à cause de l'économie sur les frais de transport permettrait de percevoir une REDEVANCE DEUX FOIS PLUS ÉLEVÉE que sur des phosphates embarqués à Bône. Et seule, cette économie sur les transports permettra, à la colonie, en cas d'avilissement des prix, de garder un gisement de phosphates en exploitation, si les autres succombaient.

Enfin, la colonie a intérêt à favoriser la création d'une nouvelle société qui, pour chaque million de tonnes produit, lui versera une REDEVANCE DE 4 A 6 MILLIONS DE PLUS que les sociétés existantes (soit 5 à 7 francs par tonne, alors que ces dernières n'en donnent qu'un à deux).

Le passage par Sousse, puis par Gabès est donc une QUESTION DE VIE ou DE MORT pour le gisement le plus important de l'Algérie.

Adjudication assurée; — construction de la ligne désirée avec moins de charges que par les voies algériennes; — redevance triple ou quadruple et obtenue 7 à 8 fois plus tôt; — embouteillement évité, lutte possible contre toute concurrence.

Tels sont les avantages que la sortie par les ports de la Tunisie offre, à l'Algérie, sur la sortie par ses propres ports.

Cette colonie ne peut, *sans utilité*, faire le sacrifice de tous ces avantages au département de Constantine, déjà si favorisé.

II. TUNISIE

La ligne Henchir Souatir-Sousse, qui pourrait transporter un million de tonnes, n'en a pas vu passer 300.000 dans sa période de plus grande activité. L'appoint de 1.500.000 tonnes de phosphates, qu'elle pourra transporter après quelques aménagements *lui apportera donc réellement la vie*, et il en sera de même du port de Sousse, qui n'a aucun trafic.

La Tunisie pourrait en outre mettre à profit les aménagements faits au port de la Skirra pour y permettre l'embarquement des produits du Djerid, des minerais non exploités actuellement faute de moyens de transport, et des céréales de son hinterland.

La France posséderait là un point d'accostage entre la mer

et le Sahara, le Soudan et l'Afrique centrale, sans parler de la sécurité que l'importance stratégique de cette ligne conférerait à tout le Sud tunisien.

Vivification d'une de ses plus grandes lignes et d'un de ses ports les plus importants; — drainage vers le point d'embarquement le plus rapproché des produits du Djerid et autres régions fertiles; — mise en exploitation de celles-ci; — possibilité de créer un grand port de pénétration dans l'Afrique centrale; — sécurité militaire de tout le Sud tunisien.

Tel est le bénéfice que la Tunisie retirera du passage chez elle des phosphates du Djebel Onk.

III. LA DEFENSE DES COLONIES

Actuellement, le réseau des voies ferrées de l'Algérie est complètement séparé des régions centrale et méridionale de la Tunisie. Le transport des unes aux autres ne peut se faire qu'au prix d'un *énorme détour* par la ligne d'Alger à Tunis.

La construction de l'Onk-Meskiana, ou de l'Onk-Tébessa, à l'aide des redevances échues à l'Algérie pendant les 7 ou 8 années d'exploitation avec passage par Sousse et celle du raccord reliant l'Onk à la ligne aboutissant à ce port et plus tard, celle de la voie vers la Skirra constitueront un *réseau stratégique parfait, formant éventail vers les ports de Sousse, Sfax, et le golfe de Gabès.*

IV. LE PORT DE BONE

Seul, le port de Bône perdra au passage des phosphates de l'Onk par la Tunisie. Mais qu'y perdra-t-il? La présence d'une centaine d'ouvriers, celle de quelques employés et la redevance versée pour l'embarquement. On peut voir, à Sfax, combien peu d'animation prête à cette ville le passage des phosphates. D'autre part, on sait quels bénéfices Bône tire déjà de l'« exploitation » d'une frontière antiéconomique et antinationale par l'afflux, vers lui, des minerais de l'Ouenza et du Bou-Khadra.

Cette frontière divisera-t-elle encore une fois les deux colonies? Ne sont-ce pas des fils de la France qui peinent en deçà comme au delà de cette ligne? Les ports de Bizerte et de Sousse ne sont-ils pas des ports français, comme ceux de Bône? Et de quel droit ceux-là, pauvres, seront-ils DE NOUVEAU déshérités au profit de ceux-ci riches?

Pour des intérêts aussi restreints et des prétentions aussi peu justifiées, le port algérien prétendra-t-il s'élever en face de ceux de la Tunisie, de toute l'Algérie, et surtout de ceux, si graves et si urgents, de la mère patrie?

1^{er} août 1921.

Dr L. CARTON,
Correspondant de l'Institut.

Comparez dans les graphiques ci-contre, la longueur et les profils des voies.

Remarquez la montée énorme de la voie qui va vers Bône.

par **BONE**, la voie à construire coûtera **253 Millions**
 la construction durera **8 Ans.**
 le transport d'une tonne coûtera **33 Francs.**

par **SOUSSE**, la voie à construire coûtera **23 Millions**
 la construction durera **1 An.**
 le transport d'une tonne coûtera **23 Francs.**

Grâce au Passage par Soussse :

1° La Nation pourra, après un an, verser sur le marché un million de tonnes de phosphates et les livrer à bon compte à l'Agriculture.

2° L'Algérie touchera, après un an, une redevance annuelle de 5 millions qu'elle attendrait pendant 8 ans par Bône, soit 40 millions, avec lesquels elle pourra construire elle-même les voies ferrées qu'elle désire; le bas prix du transport permettra à l'exploitant de lui payer une redevance plus élevée que si les phosphates passaient par Bône;

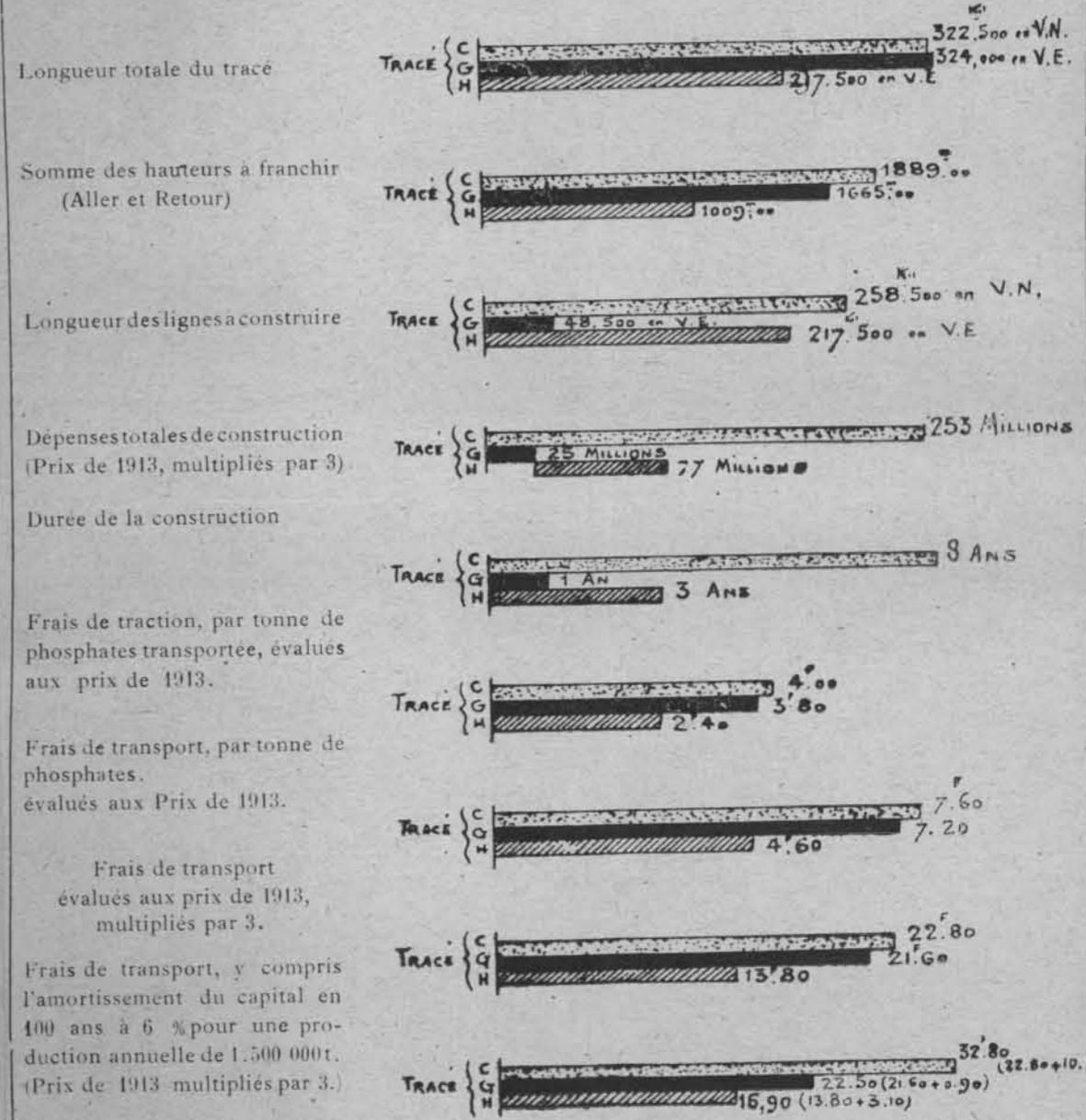
3° La Tunisie verra vivifier une ligne de 250 kilomètres et un port actuellement presque sans trafic.

Seul, de tous les Gisements *Orientaux* de l'Afrique du Nord, le Djebel Onk pourra soutenir l'avilissement des prix. Tous les autres gisements, même les plus riches, ou seront épuisés, ou succomberont d'ici quelques années devant la concurrence *marocaine*; ils peuvent trouver le salut en s'unissant pour tonner le jour au Djebel Onk et profiter de ses qualités.

Le Domaine Phosphatier Africain de la FRANCE offre à chacune de ses extrémités, *Orientale* (Algérie-Tunisie) et *occidentale* (Maroc), un groupe de gisements, faisant face, l'un à l'Atlantique et à la Mer du Nord, l'autre à la Méditerranée et au Pacifique. Grâce au **Djebel Onk**, ces deux gisements ont une valeur pratiquement égale.

COMPARAISON SCHEMATIQUE

DES CONDITIONS D'ETABLISSEMENT ET D'EXPLOITATION DES VOIES PROJETÉES



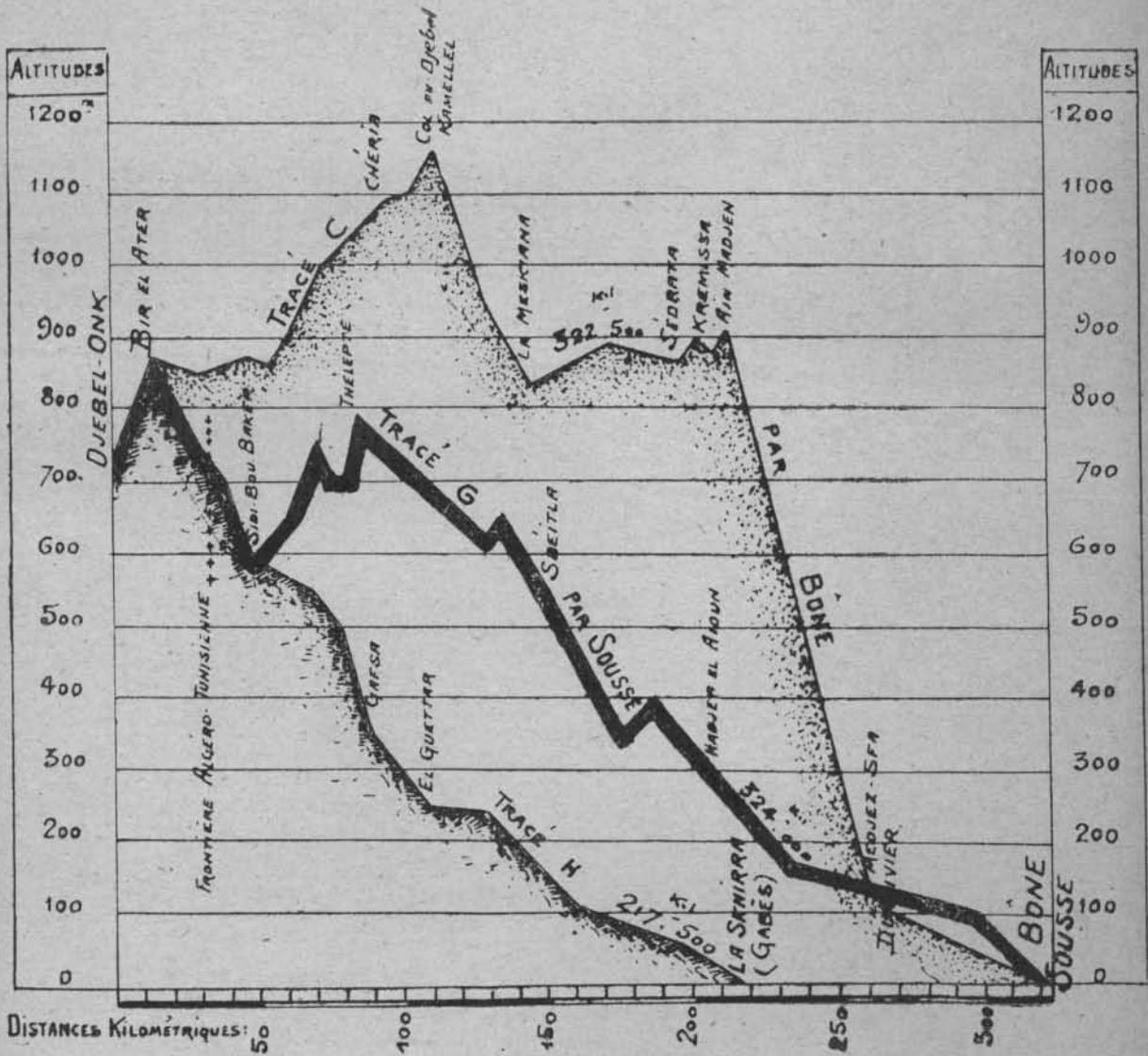
SCHEMA DES PROFILS ENTRE LE DJEBEL-ONK & LE PORT D'EMBARQUEMENT

ALGERIE - Tracé C. Voie normale, par CHERIA, Meskiana, Krémisa, Bône.

Tracé G. Voie étroite, par Bir el Ater, Sidi Bou-Baker, Sousse.

TUNISIE

Tracé H. Voie étroite, par Bir el Ater, Sidi-Bou-Baker, Gafsa, La Skhirra (Golfe de Gabès).

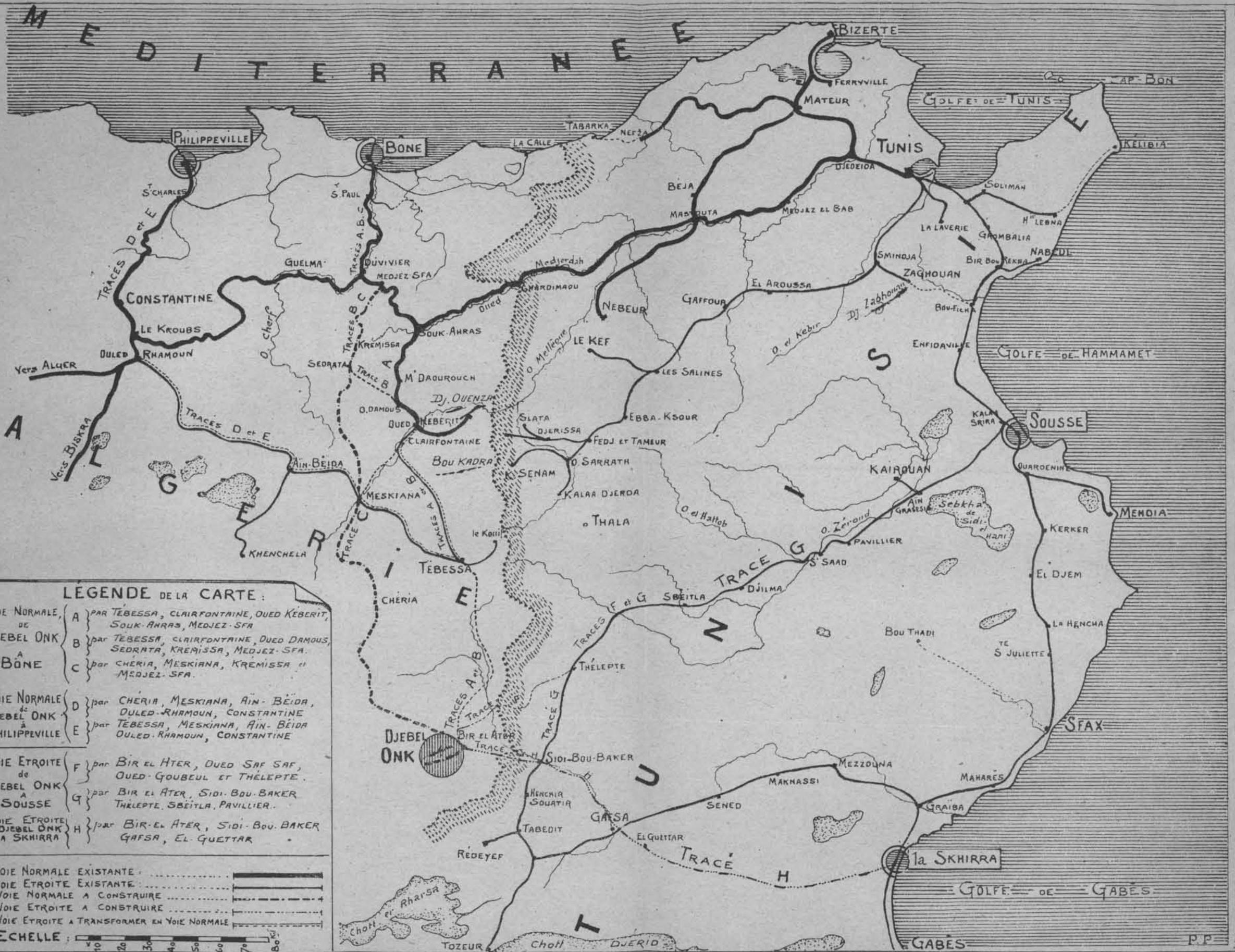


DISTANCES KILOMÉTRIQUES: 50 100 150 200 250 300 350 400 450 500

Echelles

Hauteurs : 1/10.000 (1 m/m = 10 m, 00)

Longueurs : 1/2.500.000 (1 m/m = 2.500 m 00)



LÉGENDE DE LA CARTE :

VOIE NORMALE DE DJEBEL ONK A BONE
 A } par TEBESSA, CLAIRFONTAINE, OUED KEBERIT, SOUK-ARRAS, MEDJEZ-SFA
 B } par TEBESSA, CLAIRFONTAINE, OUED DAMOUS, SEDRATA, KREMISSA, MEDJEZ-SFA.
 C } par CHERIA, MESKIANA, KREMISSA et MEDJEZ-SFA.

VOIE NORMALE DE DJEBEL ONK A PHILIPPEVILLE
 D } par CHERIA, MESKIANA, AIN-BEIDA, OULED-RHAMOUN, CONSTANTINE
 E } par TEBESSA, MESKIANA, AIN-BEIDA, OULED-RHAMOUN, CONSTANTINE

VOIE ETROITE DE DJEBEL ONK A SOUSSE
 F } par BIR EL ATER, OUED SAF SAF, OUED-GOUBEUL ET THELEPTE.
 G } par BIR EL ATER, SIDI-BOU-BAKER, THELEPTE, SBEITLA, PAVILLIER..

VOIE ETROITE DE DJEBEL ONK A LA SKHIRRA
 H } par BIR-EL-ATER, SIDI-BOU-BAKER, GAFSA, EL-QUETTAR

VOIE NORMALE EXISTANTE : ————
 VOIE ETROITE EXISTANTE : - - - - -
 VOIE NORMALE A CONSTRUIRE : - - - - -
 VOIE ETROITE A CONSTRUIRE : - - - - -
 VOIE ETROITE A TRANSFORMER EN VOIE NORMALE : ————

ECHELLE : 0 10 20 30 40 50 60 70 80