

Un clou en or, marquant l'achèvement du chemin de fer du désert, est maintenu par J. H. Gildea, ingénieur américain, tandis que le prince héritier Saoud l'enfonce dans une traverse, dans la ville de Riyadh.

Chemin de Fer américain en Arabie



CINQ cent cinquante kilomètres d'un chemin de fer américain moderne sillonnent aujourd'hui le désert d'Arabie, du Golfe Persique à l'antique capitale de Riyadh.

A l'échelle américaine, une voie ferrée de cette longueur ne constituerait vraiment pas une réalisation impressionnante; mais, dans les sables croulants d'un pays où l'on s'efforce de « condenser » en quelques décades un développement industriel et économique qui prendrait normalement des siècles, c'est un signe surprenant de progrès. En vérité, sa construction n'est pas seulement une réalisation technique remarquable, c'est aussi une manifestation frappante de la philosophie américaine du « Point Quatre »: l'assistance aux pays économiquement arriérés. Dans ce cas seulement, il a été conçu et appliqué par

l'initiative privée longtemps avant de devenir partie intégrante de la politique étrangère américaine.

La genèse du projet de chemin de fer d'Arabie réside avant tout dans la découverte, il y a une vingtaine d'années, de ce fait que la péninsule arabique possède l'un des plus riches gisements de pétrole du monde. L'exploitation de cette richesse naturelle fut placée, par une concession, entre les mains des Américains, dont les intérêts sont représentés aujourd'hui par l'Arabian-American Oil Company, filiale de la Standard Oil of California, de la Standard Oil of New Jersey, de la Socony-Vacuum et de la Texas Company.

Vers la fin de la 2^e guerre mondiale, l'augmentation des expéditions de produits pétroliers, bruts et raffinés, rendit évidente la néces-

Un train chargé de traverses arrive à l'extrémité de la ligne, dans l'est de l'Arabie Séoudite.



Les cheminots arabes se servent de marteaux pneumatiques américains pour fixer les rails le long de la voie du désert. La température atteignait 55 degrés, mais les équipes travaillaient 24 heures sur 24.



sité d'un port en eau profonde sur la côte du Golfe Persique, le long de laquelle la plupart des gisements ont été décelés jusqu'à présent. En même temps, le développement général et le progrès économique du pays rendirent également désirable l'amélioration des transports, tant pour les personnes que pour les marchandises, jusqu'aux villes de l'intérieur, en particulier Riyadh, la capitale.

En 1947, un accord fut conclu entre le roi Abdul-Aziz-Ibn-Saoud et l'Aramco, en vertu duquel le projet serait entrepris et financé principalement par le gouvernement arabe au moyen des redevances perçues pour le pétrole, la construction devant être effectuée sous la direction de l'Aramco et de la Bechtel Construction Company. Au printemps de 1948 commença le recrutement de spécialistes américains de toutes catégories avec, comme chef, James H. Gildea, ancien ingénieur de l'Union Pacific, qui avait fait l'expérience du Moyen Orient durant la 2^e guerre mondiale, alors qu'il était l'un des dirigeants d'explo-

tation des chemins de fer iraniens qui transportaient du ravitaillement depuis le golfe Persique jusqu'aux postes russes de la mer Caspienne.

Le port fut établi à Dammam, à peu près à mi-chemin entre Dhahran, quartier général de l'Aramco et Ras Tanura, où une nouvelle et grande raffinerie avait été achevée un an ou deux auparavant. Le travail, tant pour le port que pour le chemin de fer, commença au cours de l'été 1948, chaque projet présentant des problèmes techniques considérables.

Pour échapper aux hauts-fonds perfides du golfe Persique, les ingénieurs décidèrent que la jetée principale serait construite à près de 11 kilomètres du rivage. Pour atteindre ce point, l'on décida de construire une chaussée en rochers, longue d'environ huit kilomètres, une passerelle d'acier la prolongeant sur 2.500 mètres. Un gisement important de rochers fut découvert à trois kilomètres de l'extrémité terrestre de la chaussée. Les mois suivants, de milliers de tonnes de bon calcaire

L'ambulance, un wagon Pullman transformé, fut remorquée à travers le désert d'Arabie Séoudite, jusqu'au nouveau chemin de fer.





La carte montre les 550 km du chemin de fer du désert, qui relie le Golfe Persique à l'intérieur du pays pétrolier.

furent extraits et transportés sur de lourds camions munis de pneus spéciaux pour le sable. A huit kilomètres, la chaussée dépassait de 1,50 m le niveau de la marée haute et de 4 mètres celui de la marée basse. Les violentes marées du golfe ne permettaient guère d'aller plus loin et la construction métallique commença.

Avec des ouvriers arabes formés sur place et employés pour toutes les phases de l'opération, le travail fut poussé, par journées de 24 heures. Les piliers en acier de la jetée furent enfoncés de 12 mètres dans la vase du golfe, pour atteindre un fond solide, en un endroit où l'eau elle-même avait déjà 12 mètres de profondeur. La jetée a 225 mètres de long et 27 mètres de large, ce qui suffit pour recevoir deux navires-citernes océaniques et une gare de chemin de fer avec voie principale et cinq voies latérales.

Au début de 1950, un Liberty-Ship, long de 130 mètres, le « Lissekerk », battant pavillon hollandais, s'amarrait à la nouvelle jetée avec un chargement de rails, de locomotives et d'autres marchandises livrées à l'Arabie Séoudite.

Entre temps, les travaux du chemin de fer lui-même avançaient encore plus vite malgré les deux importantes difficultés : l'approvisionnement en matériaux sans disposer d'un port convenable et la lutte contre les obstacles techniques que comporte la pose de rails sur du sable qui cède constamment comme de la neige. En fait, c'est cette analogie avec la neige qui fournit le moyen de résoudre le problème. Comme les vents du nord-ouest, fortement prédominants et connus en Arabie sous le nom de « tchamal », maintenaient le sable continuellement en mouvement, les ingénieurs employèrent avec succès les chasse-neige pour niveler et déblayer les dunes ondoyantes. On dressa le long de la voie des barrières assez semblables à celles utilisées



Les cheminots arabes, que l'on voit sur une locomotive Diesel, ont adopté le costume occidental pour leur travail.

contre la neige. L'on appliqua d'épaisses couches de pétrole brut et la croûte ainsi obtenue maintint le sable immobile en-dessous tout en fournissant une surface sur laquelle le sable amené par le vent ne pouvait tenir.

Dès 1949, le premier tronçon de voie achevé, allait de Dhahran à Abqaiq, emplacement de l'un des premiers et des plus importants gisements de l'Aramco. Le deuxième fut le tronçon Dhahran-Dammam.

Tandis que la ligne progressait, un train-campement fut mis en service afin de réduire le temps perdu en déplacements. Improvisé et monté sur place, ce train comportait quatre wagons-lits avec placards, couchettes, salles de lecture et installations sanitaires, construits sur des wagons plats en bois. Un ancien wagon-ambulance de l'armée américaine fut converti en réfectoire, un wagon-citerne fut utilisé pour la réserve d'eau et un wagon frigorifique pour la conservation des vivres. Un wagon de marchandise fut transformé en atelier. Vu la température du désert, qui atteint souvent 55°, il fut nécessaire de conditionner l'air dans tout le train.

Les mois qui suivirent nécessitèrent de l'ingéniosité, mais ne soulevèrent aucun obstacle dépassant la faculté d'improvisation déployée tant par les Américains que par les Arabes. Aujourd'hui, la ligne est terminée de Dammam à Riyadh.

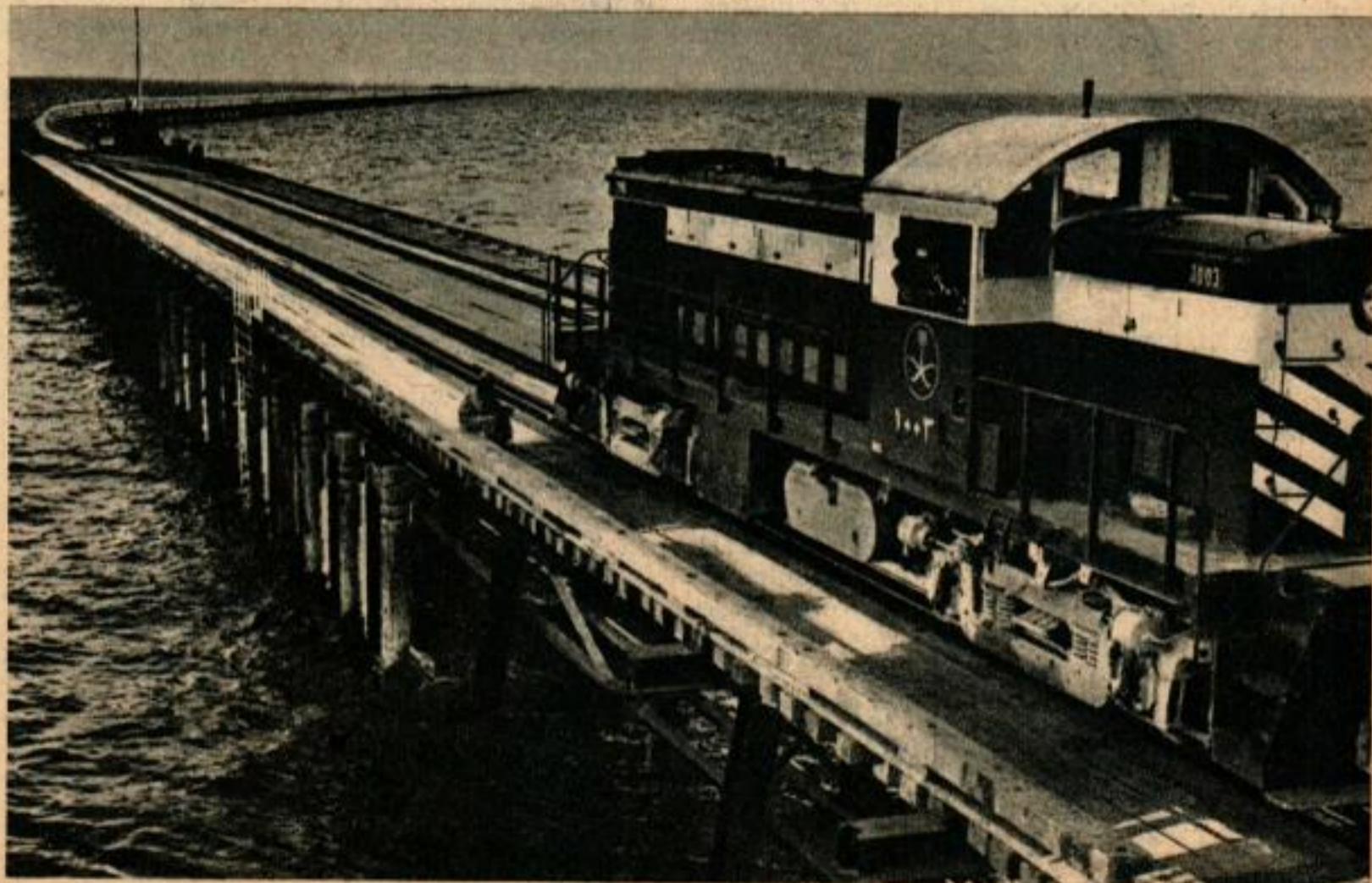
La ligne, une voie normale simple, comporte de nombreuses voies latérales avec des installations de tête de ligne à Hofuf, Ak Kharj et en plusieurs autres points intermédiaires le long des 550 km. Tout le matériel et tous les matériaux sont conformes aux normes américaines. C'est le seul chemin de fer d'Europe ou d'Afrique qui fonctionne avec accouplement automatique sur tout le



Les installations de manutention sont situées à l'extrémité de la chaussée de Dammam et de la jetée du Golfe Persique.

matériel roulant. La traction est assurée par des Diesels utilisant le carburant extrait presque le long de la voie elle-même. Le matériel comprend déjà à peu près tous les types de wagons connus en Amérique (à part les Pullmans de luxe) et son fonctionnement suivra un horaire adapté aussi bien au trafic des voyageurs qu'à celui des marchandises. Dans une mesure sans cesse accrue, des Arabes qui n'ont été formés que depuis trois

La jetée de Dammam s'étend sur plusieurs kilomètres dans les eaux du Golfe Persique, en raison des hauts fonds situés près du rivage.



ans, prennent en main le fonctionnement et l'entretien. Tandis que cette tendance se poursuit, le contrôle exercé par l'Aramco et la Bechtel est graduellement abandonné en faveur de l'administration ferroviaire du gouvernement arabe, dirigée par M. Gildea.

Depuis le début, le roi et son fils aîné, le prince héritier Saoud, s'intéressent de très près au projet. Le prince a parcouru presque toute la ligne et a pu éprouver l'ivresse de voyager dans la cabine de l'une des locomotives Diesel de 1000 cv.

On fait déjà des plans pour prolonger la ligne dans toute la péninsule, reliant le Golfe Persique à la mer Rouge. A titre d'essai, l'on propose que la voie évite la ville sainte de La Mecque, mais atteigne Médine, la seconde ville sainte de l'Islam, après avoir tourné vers le nord depuis le terminus de Jidda, sur la mer Rouge.

Finalement, la ligne pourrait continuer jusqu'à Ma'an, en Jordanie, utilisant probablement ce qui reste des fondations du chemin de fer qui reliait Ma'an à Médine, avant la première guerre mondiale. Construite en 1908, cette ligne à voie étroite amenait des milliers de pèlerins de Damas et d'autres centres musulmans du nord jusqu'aux sanctuaires du Hedjaz.

Pendant la première guerre mondiale, ce fut Lawrence qui lança ses pillards du désert à l'assaut de la ligne, alors propriété de l'Empire ottoman et leur fit enlever les rails entre Médine et Ma'an. Il y a près de 40 ans de cela et il pourrait s'en écouler davantage avant que la route d'acier d'aujourd'hui ne reprenne le chemin du nord, mais le début est solide et prometteur.