



La construction de routes dans le Sahara algérien : une véritable terre d'apprentissage pour l'Administration française et l'industrie routière en général (1955-1962)

Arnaud BERTHONNET

Université de Paris-Sorbonne (Paris IV)

Centre Roland Mousnier

a.berthonnet@wanadoo.fr

Les sources principales

- Publications spécialisées et revues techniques, notamment la *Revue Générale des Routes et Aérodrômes (RGRA)*
- Archives de l'Administration ;
- Archives des entreprises et des groupements d'entreprises ;
- Mémoire des acteurs.

Problématique générale

"Dans ce pays étrange, le problème routier comportait des aspects étranges".

Présenter les différents aspects de l'œuvre gigantesque de **construire dans le plus grand désert du monde un réseau moderne d'infrastructures routières et de pistes d'aérodromes.**

Cette phase intense de développement du Sahara algérien est très mal connue.

Ce papier se donne donc pour objectif de combler cette lacune de l'histoire économique, politique, sociale et technique de l'Algérie.

Une route moderne achevée dans le désert



Les principaux acteurs

- L'Organisation Communes des Régions sahariennes (O CRS)* ;
- L'Administration algérienne au travers de la Direction des Travaux Publics de l'Algérie ;
- Les militaires, en particulier les Compagnies Sahariennes du Génie ;
- Les sociétés privées, les entrepreneurs et les groupements d'entreprise.

* La loi du 10 janvier 1957 crée l'O CRS. Sa mission est d'établir et de mettre en œuvre un plan d'infrastructure des zones sahariennes, notamment pour les transports et les communications, en fonction des programmes généraux de mise en valeur établis dans les domaines : énergétique, minier, hydraulique, industriel et agricole.

Vue aérienne d'un cantonnement. La route des Palmeraies



Les bases vie dans le désert



Pourquoi une telle œuvre ?

- Pour les promoteurs de cette politique, **la création de l'OCRS** marque un véritable tournant dans l'histoire de l'aménagement et de la mise en valeur des territoires du Sud.
- Cette prise de conscience de réaliser un programme d'une telle ampleur résulte d'abord **des premières découvertes gazières et pétrolières**, à partir de 1954.
- Il s'agit dès lors de développer une infrastructure routière et aérienne moderne au Sahara.

Utilisation de techniques pionnières

- Après la Tunisie dans l'entre-deux-guerres, la technologie routière française **va connaître en Algérie dans les années 1955-1962 une nouvelle heure de gloire.**
- Sur place, **l'Administration coloniale incite entrepreneurs, ingénieurs et techniciens** à tester de nouveaux matériaux, à appliquer des techniques de construction pionnières et à utiliser des matériels de génie civil modernes (mécanisation poussée des chantiers).
- **Le rôle tenu par l'Administration dans l'organisation des chantiers est capital dans le processus de réussite** : une collaboration précise et efficace se met en place entre tous les acteurs, notamment en matière de recherche fondamentale.

Couche de roulement de la route Ghardaïa - El Goléa



La réalisation des chantiers

- L'ampleur des chantiers sahariens et leur conception *ex nihilo* nécessitent **une réorganisation totale de l'activité de constructeur de routes**, bien différente des méthodes adoptées alors en métropole.
- Il faut **extraire**, concasser, **mettre en œuvre des matériaux inconnus**, adapter les techniques à la géologie du sol, **trouver de l'eau**, tester des matériels nouveaux, **embaucher des hommes volontaires** et bien formés, entretenir un matériel important et parfois nouveau, **travailler et vivre dans des conditions très difficiles loin de tout**, etc. dans un climat politique de guerre.
- Le challenge à vaincre est cyclopéen : **construire en quatre ans environ deux mille kilomètres de routes** alors que l'on n'en construit dans la colonie depuis 1948 en moyenne que 165 kilomètres par an.

Une entreprise dans le désert, Razel. La route Ghardaïa - El Goléa



Les groupements d'entreprises

- Des concours sont lancés par l'OCRS, qui exigent non plus la participation d'entreprises isolées mais leur réunion dans des groupes d'entreprises au management pointu (Création de six groupements d'entreprises).
- Ces grands chantiers sahariens nécessitent pour la première fois de faire chevaucher les études et la réalisation : de commencer l'exécution avant d'avoir achevé de concevoir.
- Le groupement doit répondre à tous les problèmes en un temps record, tout en suivant l'Administration dans ses projets et l'aider à maintenir l'économie des programmes, après 1959.
- Surtout, le groupement doit assurer la triple question de la gestion du personnel, du matériel de chantier et des transports en général.

Groupement GEDARS

La route Ghardaïa - El Goléa





Les principales questions

L'Algérie va se révéler être une excellente école d'apprentissage pour tous les opérateurs qui vont tirer de ces grands chantiers de travaux publics une expérience extraordinaire et inédite.

Un sujet très riche : les principales questions

- Le Sahara n'aurait-t-il pas constitué une terre inconnue ou tout est légitimé pour répondre aux défis des contraintes naturelles très particulières (climat, géologie, ressources en eau, etc.) ?
- Quels ont été les choix techniques retenus ?
- Comment le désert est-il devenu un véritable champ d'expérimentation technique pour les entreprises françaises de travaux publics ?
- La contrainte financière à partir de 1959 a-t-elle été un frein à la réussite des programmes ?
- Les risques pris n'ont-ils pas été, avec le recul du temps, à la limite du raisonnable dans l'audace ?
- Y a-t-il eu des transferts de technologie d'Algérie vers la métropole ? Si oui, lesquels ?

Couche de roulement au Barber-Greene. La route Ghardaïa - El Goléa



L'exposé en trois parties

- **1er partie** - Les fondements de cette politique de mise en valeur du Sahara : les découvertes pétrolières et gazières
- **2ème partie** - Le Sahara : une véritable école d'apprentissage pour l'Administration et la profession routière
- **3ème partie** - Des choix techniques audacieux et pionniers du fait d'une coopération de tous les acteurs

Première partie

Les fondements de cette politique de mise en valeur du Sahara : les découvertes pétrolières et gazières

1.1. Des Services Algériens à la création de l'OCRS (1957), un outil d'aménagement

1.2. Un tournant (1959) : tirer meilleur parti des crédits et adapter la technologie aux caractéristiques géologiques du Sahara

Terrassement de la route Ghardaïa - El Goléa



Deuxième partie

Le Sahara : une véritable école d'apprentissage pour l'Administration et la profession routière

- 2.1. Le rôle majeur tenu par les entreprises*
- 2.2. Répondre à ce défi cyclopéen : les groupements d'entreprises*
- 2.3. Gérer une main-d'œuvre nombreuse et qualifiée dans des lieux inhospitaliers et hostiles*

Une entreprise dans le désert, SGE. La route Ghardaïa - El Goléa



Troisième partie

Des choix techniques audacieux et pionniers du fait d'une coopération de tous les acteurs

3.1. Deux monographies de grands chantiers sahariens

3.1.1. La "Route des Palmeraies" (1955-1958) : le gypse,
matériau routier de l'Est saharien

3.1.2. Le Gassi-Touil ou "Route des Sables" (1957-1960) :
utilisation de sables stabilisés chimiquement

3.2. Le rôle fondamental du laboratoire et des essais in situ

3.3. Bilan de l'œuvre accomplie

Exploitation d'une carrière de Gypse. La route des Palmeraies



Centrale de malaxage de gypse. La route des Palmeraies



Les routes construites



Un bilan de l'œuvre accomplie

- Entre 1958 et 1962, la progression de la construction des routes et des pistes protégées a été remarquable : l'OCRS a construit, en cinq ans, 1.100 kilomètres de routes de modernes et 672 kilomètres de pistes protégées.
- Le rôle des ingénieurs et des techniciens de cet organisme a été prépondérant dans cette réussite.
- À la construction de ces pénétrantes, il faut ajouter la création d'un réseau de voies secondaires totalisant 232 kilomètres ainsi que la construction d'environ 5.500 kilomètres de pistes améliorées et, enfin, le balisage de près de 3.500 kilomètres de pistes à travers le Grand Erg Oriental, le Djado, le Ténéré et le Tibesti.
- Les crédits totaux consacrés par l'OCRS à l'infrastructure routière du Sahara entre 1958 et 1962 s'élève à 340 millions de francs, soit 34 milliards d'anciens francs.

L'embranchement, vers Hassi Messaoud



Conclusion

Algérie, terre d'apprentissage

- De 1957 à 1962, l'œuvre herculéenne des travaux conduits par l'OCRS **crystallise une part significative de l'activité et les moyens des entreprises routières françaises**, au détriment parfois même de leur expansion économique en métropole et sur les marchés extérieurs.
- **Le Sahara s'avère être un vaste champ d'expérimentation** où les entreprises et l'Administration participent, pour la première fois, main dans la main, et à parité en matière de responsabilités, à cette œuvre.

Transfert méthodologique d'Algérie vers la métropole

- À l'indépendance de l'Algérie, un grand nombre de ces firmes routières et la plupart des agents de l'Administration des Ponts et Chaussées et de l'OCRS rentrent en France avec armes et bagages. **Ces hommes détiennent un savoir-faire inédit et original.**
- Ils ont désormais les moyens de répondre en métropole à un autre défi technique d'ampleur tout aussi considérable : les grands chantiers autoroutiers alors en phase de véritable lancement **(technique différente mais l'organisation des chantiers et la mécanisation des tâches présentent de fortes similitudes à celles adoptées dans le Sahara).**

Merci bien de votre attention.



Un bilan de l'œuvre accomplie (suite)

- Une étude sur l'évolution des coûts des transports et des constructions réalisées a démontré, qu'entre 1959 et 1961 l'industrie pétrolière, à elle seule, **à réaliser une économie de 60 millions de (nouveaux) francs** sur ces transports, grâce à la création du réseau routier desservant Hassi Messaoud et se dirigeant vers In-Aménas.
- Pour l'année 1962, c'est une somme d'économie **de 32 millions de francs** qui est estimé et d'au moins 40 millions de francs pour l'année suivante (1963).
- La construction de ces infrastructures routières a participé aussi directement **à l'amélioration du niveau de vie des populations du désert par les salaires versées** ainsi que **le développement des échanges économiques et sociaux**.
- Enfin, la construction ou l'aménagement de ces pénétrantes répond alors au dessein de développer les liaisons routières transsahariennes vers le Niger et le Tchad.