



Laurent Escande (éd.)

Avec les pèlerins de La Mecque. Dossiers numériques

Presses universitaires de Provence

Maurice Zimmermann, « Le chemin de fer de Damas à La Mecque ou chemin de fer du Hedjaz », in *Annales de Géographie*

1904, t. 13, p. 281-282

DOI : 10.4000/books.pup.2049

Éditeur : Presses universitaires de Provence, Maison méditerranéenne des sciences de l'homme

Lieu d'édition : Presses universitaires de Provence, Maison méditerranéenne des sciences de l'homme

Année d'édition : 2013

Date de mise en ligne : 26 avril 2013

Collection : La page et l'écran

ISBN électronique : 9782821827707



<http://books.openedition.org>

Référence électronique

Maurice Zimmermann, « Le chemin de fer de Damas à La Mecque ou chemin de fer du Hedjaz », in *Annales de Géographie* : 1904, t. 13, p. 281-282 In : *Avec les pèlerins de La Mecque. Dossiers numériques* [en ligne]. Aix-en-Provence : Presses universitaires de Provence, 2013 (généré le 26 avril 2021). Disponible sur Internet : <<http://books.openedition.org/pup/2049>>. ISBN : 9782821827707. DOI : <https://doi.org/10.4000/books.pup.2049>.

Ce document a été généré automatiquement le 26 avril 2021.

Maurice Zimmermann, « Le chemin de fer de Damas à La Mecque ou chemin de fer du Hedjaz », in *Annales de Géographie*

1904, t. 13, p. 281-282

1. Le tracé de la ligne

- 1 **Le chemin de fer de Damas à la Mecque ou chemin de fer du Hedjaz**¹. Le 1^{er} septembre 1903, a été inaugurée la première section d'une grande voie ferrée qui peut avoir une influence considérable sur l'avenir de la Turquie et de l'Islam : le chemin de fer du Hedjaz, qui doit relier Damas à la Mecque. Cette section, de 123 km, réunit Damas à Derat. La seconde section, de Derat à Amman (120km.), avait été livrée à l'exploitation dès 1902.
- 2 Cette voie ferrée a été suggérée par le second secrétaire du sultan, MEHEHEMET IZZET PACHA, natif de Damas, et décidée par un iradé de juillet 1900. Il avait été résolu, dès le principe, de n'employer à sa construction que des fournitures et des travailleurs d'origine musulmane, et de maintenir son exploitation aux mains du gouvernement ottoman. La ligne doit servir expressément au transport des pèlerins de la Mecque et vise un but religieux avéré. Elle a été saluée par un grand enthousiasme, et, à en croire un journal égyptien, « elle prendra, dans le monde musulman, pour le moins, l'importance du canal de Suez dans le monde économique ». Des souscriptions ont été organisées dans les communautés musulmanes du monde entier pour subvenir aux frais de construction ; même les mahométans de la Chine, de l'Inde, de l'Insulinde, qui ne sauraient pourtant utiliser la nouvelle voie ferrée pour leur pèlerinage à la Mecque, ont témoigné d'une grande générosité. Le sultan a établi d'autre part des taxes spéciales « du chemin de fer du Hedjaz ».
- 3 À l'exécution, il fallut faire fléchir la rigueur des principes posés tout d'abord, renoncer à la voie normale pour adopter la voie étroite de 1 m 05, recourir aux ateliers

métallurgiques étrangers, appeler des entrepreneurs et des ouvriers italiens et autrichiens. On ne put amener la « Société des chemins de fer Beyrouth-Damas-Hauran », qui gère déjà une ligne entre Damas et El Muserib (101 km), à faire l'abandon de ses privilèges, et on fut contraint de construire une nouvelle voie à côté de l'ancienne, en sorte qu'on assiste, dans cette partie du monde turc, à ce phénomène étrange et bien américain de deux voies ferrées concurrentes et parallèles, en exploitation l'une et l'autre, et dont les tracés sont parfois voisins de 600 m.

- 4 Il est impossible, à l'heure actuelle, de donner l'évaluation précise de la longueur du tracé et des frais d'établissement de l'entreprise, parce que l'insécurité du territoire des Bédouins oblige à mener les études section par section. On peut estimer la ligne à 1 700 km, dont 243 sont en exploitation, 164 en construction, et 100 km mis aux mains des entrepreneurs c'est-à-dire jusqu'à Mahan, point approximatif où la voie quittera son tracé syrien N-S, pour prendre le tracé NW-SE, qu'elle gardera jusqu'à la Mecque. On pourrait attendre l'achèvement total de l'entreprise pour 1912 environ, si l'entrée de la ligne dans le désert ne devait pas faire naître des obstacles nouveaux. Hostilité des tribus bédouines, redoutables ouragans du désert, manque d'eau, toutes ces difficultés se présenteront à la fois, et pourraient bien retarder l'échéance des travaux. Jusqu'à présent, la ligne a traversé, dans sa première section, un plateau fertile et cultivé de 520 à 700 m, et n'a rencontré les territoires arides qu'à partir de Derat. Au delà d'Amman, il faut déjà transporter l'eau à dos de chameau sur de grandes distances.
- 5 Des arrangements sont pris pour relier la ligne à la mer, en utilisant la ligne déjà existante qui unit le port de Haïfa au lac de Genezareth. Le port de Haïfa lui-même fera l'objet de travaux d'aménagement. D'autres liaisons sont prévues pour plus tard avec la mer Rouge, par Akaba et Djedda. Ainsi, l'on aurait tout un réseau du Hedjaz, qui ne comprendrait pas moins de 2 000 km de voies.
- 6 L'entreprise ne paraît devoir donner de bénéfices que dans la partie syrienne, où l'on escompte le transport des produits du sol, du charbon de bois, des phosphates, et aussi de l'asphalte, du pétrole, des sels de brome et de potasse de la Mer Morte. Sur le reste du parcours, soit les deux tiers, on ne peut guère compter, jusqu'à présent, que sur le transport des pèlerins.

NOTES

1. J. v. S., *Die Hedjaz-Eisenbahn* (Mitt. Geog. Ges. Wien, XLVII, 1 004, n^{os} 1 et 2, p. 47-55). Note très intéressante datée de Beyrouth, décembre 1903. – Voir aussi : *Annales de Géographie*, XII, 1903, p. 177 et suiv.