

Mise en ligne : 27 décembre 2016.
Dernière modification : 17 décembre 2018.
www.entreprises-coloniales.fr

LIGNITES DU CAP BON

Mise en exploitation par
le Bône-Guelma

www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Bone-Guelma+prolong.pdf

et les Tramways de Tunis

www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Tramways_de_Tunis.pdf

[Le traitement des lignites de Tunisie]
(*Les Annales coloniales*, 10 mars 1917)

La *Tunisie Française* annonce qu'un ingénieur, M. Teissier, vient de trouver un procédé destiné à révolutionner l'industrie de l'extraction des lignites en Tunisie, et à doter celle-ci d'une véritable fortune.

M. Teissier transforme les lignites en très bon charbon équivalent à la meilleure des houilles par un traitement à tout venant sur le carreau de la mine, avec peu de matériel et une installation peu coûteuse.

Des expériences faites en France ont donné des résultats magnifiques.

Des essais de fabrication du gaz avec les lignites transformées par le procédé Teissier ont été pratiquées en France et ont donné un gaz au pouvoir éclairant équivalent à celui de la houille.

Actuellement, la Direction générale des Travaux publics, la Compagnie Bône - Guelma, la Compagnie des Tramways de Tunis, la Compagnie du Gaz examinent avec attention le procédé Teissier ; on va l'expérimenter et si, réellement, il est véritablement aussi bon qu'il paraît l'être, on n'hésitera pas à l'employer.

TUNISIE

Le résident général Alapetite aux gisements de lignites du cap Bon

(*Le Journal général de l'Algérie*, 12 juillet 1917)

De *La Dépêche tunisienne* du 11 juillet :

C'est une industrie considérable qui a complètement transformé la vie économique dans le cap Bon que la mise en exploitation des importants gisements de lignite d'El-Oudiana.

L'effort énorme fourni par l'industrie particulière sous forme de création de chantiers d'extraction, la collaboration efficace du gouvernement, manifestée par les ordres donnés par lui pour la construction immédiate et rapide de la partie de la ligne de Menzel-bou-Zelfa à Kélibia dans le but de transporter le nouveau combustible, tout cela justifiait pleinement le projet du résident général de se rendre, sur place pour voir l'état d'avancement des exploitations et des chantiers de la ligne.

Parti hier matin de Nabeul, à 5 heures, avec M. Merlin, son secrétaire particulier, le ministre s'est rendu en automobile à l'oued Lebna, où l'attendait M. Mocqueris, ingénieur de la Compagnie Bône-Guelma, chargé de la direction des chantiers de la mine.

A l'oued Lebna, le résident a trouvé :

MM. Mathieu, directeur général adjoint des Travaux publics, et Gresse, ingénieur, M. Herrmann, directeur de la Compagnie Bône-Guelma, concessionnaire de l'une des exploitations.

M. Bourbeau, directeur de la Compagnie des tramways, concessionnaire d'une autre exploitation, et M. Courrat, directeur d'une troisième exploitation située entre les deux premières.

MM. Pelletier et Pellet, présidents des chambres d'agriculture et de commerce, représentant les intérêts généraux de leurs mandants.

Avant de se rendre aux exploitations, le ministre a assisté, en y prenant part, à une intéressante discussion sur des projets de modification du tracé d'emplacement de gares et de point terminus provisoire.

Les hauts fonctionnaires du gouvernement ont fait valoir les raisons techniques ou financières qui militaient en faveur de leurs projets ; les concessionnaires ont développé leurs points de vue particuliers, et les deux présidents des corps élus sont entrés en lutte courtoise avec les représentants des Travaux publics, en indiquant des solutions qui leur paraissent devoir donner plus de satisfaction aux agriculteurs et aux commerçants. Nous aurons l'occasion de revenir sur cette discussion technique.

Le résident général est ensuite monté, avec tous ses compagnons d'excursion, dans un délicieux petit chemin de fer Decauville, à voie de 0,60, dont la locomotive « Lebna », toute pavoisée, est partie comme un fringant coursier pour transporter les voyageurs, après un parcours de quinze kilomètres à travers une région cultivée, jusqu'au pied des exploitations.

A El-Oudiane, le khalifat de Menzel-Temime a présenté ses coreligionnaires et adressé au ministre une allocution très bien inspirée et tout à fait de circonstance. M. Alapetite a longuement répondu, faisant allusion à la transformation économique de la région, et ses paroles, aussitôt traduites, ont été très applaudies.

La visite des trois exploitations a occupé ensuite toute la matinée jusqu'à midi, heure fixée pour le déjeuner.

Après-midi, le résident est allé à Menzel-Temime pour rendre aux indigènes de la région leur visite. Avec les personnes qui l'accompagnaient, il s'est ensuite rendu à Hammamet et est rentré dans la soirée à Tunis.

L.-J. TR.

A propos de lignites
(*Le Journal général de l'Algérie*, 4 octobre 1917)

.....
Nous ne connaissons pas exactement les calories fournies par les lignites du cap Bon (Tunisie), mais s'il faut s'en rapporter aux travaux de chemin de fer effectués par la Direction des Travaux publics de la Régence pour leur transport, l'on est fondé de croire que leur utilisation est entrée dans la période active.

En effet, la Compagnie Bône-Guelma et la Société des Tramways tunisiens surtout en font une consommation importante.

.....

LE GAZ D'ÉCLAIRAGE PAR LE LIGNITE
par PIERFONT
(*Le Journal général de l'Algérie et de la Tunisie*, 31 janvier 1918)

Le défaut de charbon, dont la pénurie s'accroît constamment au grand détriment de toutes les industries et usines utilisant ce combustible, commence à causer de sérieux préjudices à ces dernières en entravant leur marche régulière.

C'est ainsi que, sans mentionner les nombreux particuliers souffrant industriellement *[sic]* de l'absence de combustible, les chemins de fer et tramways ont dû réduire dans de très grandes proportions le nombre de voyages ; la Compagnie du gaz d'Alger s'est trouvée également dans la nécessité de fermer les robinets à ses abonnés.

Ces diverses mesures ne sont pas sans porter une assez grande perturbation dans les communications et partant, dans les affaires, ainsi que dans l'ensemble de la population, privée de gaz pour ses besoins domestiques, et de lumière dans la ville.

C'est là, on en conviendra, une situation bien regrettable, avec cette aggravation qu'elle menace de s'empirer davantage dans la suite. .

Malheureusement, le remède n'est pas facile à appliquer, car il dépend surtout des événements que nous subissons et dont nous sommes à la merci.

Malgré les énormes sacrifices consentis par les compagnies et les particuliers pour s'approvisionner du précieux combustible, nous connaissons tous les raisons qui ont fait avorter ces tentatives.

Néanmoins, nous n'irons pas jusqu'à dire que l'on eût pu obvier complètement à ces inconvénients, mais tout au moins en atténuer les proportions.

Voici, à ce sujet, ce que nous lisons, il y a quelques jours, dans *La Dépêche de l'Est*, qui se publie à Bône :

« Notre éclairage de guerre. — Depuis mercredi soir, la ville de Bône est éclairée au gaz de lignite. Un premier essai avait été fait mardi soir, avec un mélange de lignite et de houille. Il avait donné de bons résultats.

Le lendemain, les cornues étaient remplies exclusivement de lignite, et le nouveau gaz était lancé dans les canalisations. Il donne une lumière très vive dont le pouvoir éclairant n'est guère inférieur à celui du gaz de charbon de terre. Voilà, du reste, cinq soirées que nous nous éclairons avec le nouveau gaz et peu de personnes se sont aperçues du changement.

Il y a cependant un léger inconvénient à signaler : c'est l'odeur de soufre qu'il répand. M. Compain, conseiller municipal, qui a procédé aux expériences et à la fabrication de ce gaz, nous a déclaré qu'il parviendrait à faire disparaître cette odeur ou, tout au moins à l'atténuer considérablement.

Félicitons-nous donc de l'heureuse idée qu'a eue le docteur Bulliod de se procurer des lignites du cap Bon.

Cette acquisition lui a permis, au moment où l'usine à gaz allait fermer faute de combustible, de nous donner un « éclairage de guerre », très acceptable en attendant le charbon promis par le gouvernement. »

Pour rendre hommage à la vérité, nous croyons devoir compléter l'information de notre confrère :

En effet, des renseignements qui nous ont été fournis, il résulte que les premiers essais ont été faits par l'usine à gaz de Bône avec le lignite de Marceau (Alger).

Malgré les préventions prohibitives maintes fois manifestées par bien des techniciens à l'encontre de l'utilisation possible du lignite, non seulement pour le gaz d'éclairage, mais encore pour tout usage, industriel, les résultats de l'expérience ont été très concluants.

C'est à la suite de ces essais satisfaisants que l'usine à gaz de Bône s'est décidée à employer ce combustible pour l'éclairage de la ville et que notre confrère mentionne dans son information, ajoutant que « peu de personnes se sont aperçues du changement ».

Dans les circonstances actuelles, cette démonstration acquiert une valeur assez importante, en ce sens qu'elle accrédite de toute son autorité, au point de vue combustible, un nouvel élément susceptible de diminuer bien des difficultés momentanées. »

La chose devient d'autant plus intéressante, que notre Afrique du Nord est assez grandement pourvue de lignite pour atténuer sensiblement les ennuis de la situation inquiétante où nous nous trouvons.

L'on sait que, tant en Tunisie qu'en Algérie, des mines de lignite sont en exploitation et commencent à donner des résultats assez satisfaisants pour avoir déjà attiré l'attention des consommateurs.

L'on sait également que l'exploitation des mines de lignite de Tunisie permet d'alimenter les services de tramways usines électriques et à gaz et même, proportionnellement, la ligne du Bône-Guelma, et cela parce que cette exploitation a été secondée par toutes sortes d'encouragements et facilités.

La prévention prohibitive contre l'utilisation du lignite dont nous parlons plus haut était presque devenue légendaire dans le monde technique, c'est celui fait que son emploi au point de vue pratique, n'avait point été envisagé. D'après l'expérience ci-dessus, et nombre d'autres que nous pourrions citer, beaucoup d'industriels se servent aujourd'hui assez couramment de ce combustible et en sont très satisfaits.

On reste vraiment surpris que dans les sphères autorisées et intéressées, l'on n'ait pas songé à examiner pratiquement ce succédané de la houille, car il est fort probable que la question du charbon, sans être complètement résolue, prendrait actuellement moins d'acuité et que les difficultés du moment seraient, non pas tout à fait aplanies, mais très sensiblement amoindries.

Cela est d'autant plus à regretter que, si nous devons nous en rapporter aux bruits mis en circulation, et si la situation ne se modifie pas immédiatement, nous sommes menacés d'un arrêt complet dans nos industries locales¹.

Cette perspective n'est pas sans présenter une gravité exceptionnelle, car en arrêtant le travail, elle provoquerait une perturbation dont il est facile de prévoir les conséquences.

Pendant, nous a-t-on fait remarquer, le charbon ne manque pas à Alger, autant qu'on veut bien le faire croire. Un simple coup d'œil sur les quais et sur les chalands amarrés aux jetées du port démontrera, en effet, qu'il existe là des approvisionnements considérables. Pourquoi donc ne les utilise-t-on pas, au moins en partie, pour les besoins immédiats ?

Nous laissons à d'autres le soin de répondre à cette question.

Quoi qu'il en soit, les difficultés du moment sont assez sérieuses pour justifier la nécessité de mesures opportunes de nature à apporter un remède aussi immédiat que possible à la pénible situation qui existe. Il y a urgence absolue car notre situation économique est déjà suffisamment compromise par la question des transports.

Nous ne saurions terminer sans adresser nos bien vives félicitations aux initiateurs bônois, lesquels, faisant, bon marché de la théorie admise, ont su, non seulement et à la satisfaction de leurs concitoyens, mener à bien leur tentative, mais encore affirmer la nouvelle et concluante démonstration de l'efficacité de l'emploi du lignite, contrairement à la légende admise, bien à tort, comme on le voit.

Les lignites tunisiens

¹ Cet article, composé pour paraître dans notre dernier numéro, n'a pu être inséré faute de place. Notre prévision s'est malheureusement accomplie. En effet, suivant une communication de la Compagnie centrale d'énergie électrique, la fourniture du courant a été supprimée à sa clientèle à partir du 28 janvier. Elle a été, heureusement, rétablie depuis le 31, mais avec des tempéraments.

(Le Sémaphore d'Algérie, 24 août 1923)

La raréfaction de la houille pendant la guerre a conduit la Tunisie à exploiter les gisements de combustible pauvre négligés jusque là. Ces gisements se trouvent surtout dans la région du cap Bon, en bancs de 15 à 25 centimètres juxtaposés représentant une couche utile d'un peu moins d'un mètre.

De 1916 à 1921, le tonnage exporté des lieux d'extraction s'est élevé à 171.000 tonnes, en grande partie utilisées par la centrale électrique des Tramways de Tunis*.

Perspectives charbonnières nord-africaines

La Tunisie, parente pauvre
(L'Économie, 6 février 1947)

La voie ferrée Oudjda-Kénadsa devient, de plus en plus, l'axe charbonnier de l'Afrique du Nord. La Tunisie, en effet, est jusqu'ici complètement dépourvue de gisements charbonniers exploitables, tandis qu'elle est riche en minerais et phosphates. Seul un gisement important de lignite, dans le cap Bon au sud-est de Tunis, apporte un appoint non négligeable aux besoins de l'industrie naissante : de quelque 20.000 tonnes en 1940, sa production a passé à 700.000 tonnes en 1945. Elle alimente la grande centrale électrique de la Goulette. Les quantités de houille nécessaires à la reconstruction et au démarrage industriel sont estimés à 22.000 tonnes par mois, importées en totalité. La Tunisie dépend maintenant des États-Unis (1/2 du tonnage en août 1946, presque la totalité en octobre), de la Turquie (1/4 en août, 1/3 en septembre), du Maroc dans une plus faible proportion.
