

tives diesel, 58 voitures de voyageurs et 1 540 wagons de marchandises. Elles assurent annuellement le transport de 1,2 million de voyageurs et l'acheminement de 5,1 millions de tonnes de marchandises sur une distance moyenne de 378 kilomètres. Le matériel est équipé du frein à vide et la vitesse est limitée à 50 km/h.

## EGYPTE

Voir la carte pp. 218-219.

### CHEMINS DE FER EGYPTIENS

*Ramses Square,  
Cairo (Le Caire).*

L'idée d'une ligne ferroviaire qui reliait la Méditerranée à la Mer Rouge fut lancée pour la première fois en 1834, mais ce n'est qu'en 1858 que fut ouverte une ligne à écartement métrique entre Alexandrie, Le Caire (atteint en 1856) et Suez. Avant cette époque, le transport s'effectuait à dos de chameau et la « Peninsular Oriental Steam Navigation Company » (souvent plus connue sous le sigle de P. & O.) possédait 3 000 chameaux destinés à cette fonction. Les chemins de fer, eux, étaient propriété de l'Etat.

Robert Stephenson occupait en personne le poste d'ingénieur en chef lors de la mise en service de la première section, au départ du Caire, en 1854. C'était la première voie ferrée d'Egypte mais aussi d'Afrique. Après l'ouverture du Canal de Suez en 1869, la section Le

Caire-Suez vit diminuer son trafic et fut bientôt fermée. Le réseau s'étendit dans toutes les régions fertiles du pays : il se développa autour du Nil et de son delta.

Asyrît, située à 370 kilomètres au sud du Caire, fut reliée en 1874, et Louksor (à 550 km), en 1878. On pouvait alors atteindre El Shellal, située à proximité de l'actuel terminus de Sadd-el-Ali (à 902 km du Caire), grâce à une ligne militaire à écartement de 1,067 mètre, qui partait de Louksor. Elle fut convertie à l'écartement normal en 1926.

L'Egypte occupa une position stratégique au cours de chacune des deux guerres mondiales, ce qui valut à son réseau d'être temporairement prolongé jusqu'en Palestine et en Libye.

Les locomotives à vapeur, livrées soit par l'Angleterre, soit par la France, étaient remarquablement esthétiques et bien proportionnées. Cette caractéristique s'appliquait surtout aux 221 et aux 230, modèles tout à fait appropriés à la circulation sur terrain plat. Moins connues, les 30 nobles 231 fabriquées par la France en 1955, consommaient du mazout et pouvaient gravir les pentes les plus raides. Leurs roues motrices mesuraient 2,05 mètres de diamètre. Il est triste de devoir rapporter que huit ans plus tard, ces machines superbes devaient céder la place aux locomotives diesel. En 1963 tout le réseau était dieselisé et seule une ligne de la banlieue du Caire, de 24 kilomètres de long, avait été électrifiée (ligne d'Helwan).

Les Egyptiens apprirent à rendre leurs trains confortables, auprès du maître de l'art,

la Compagnie Internationale des Wagons-Lits, qui mit en circulation en Egypte, pendant plusieurs années, des voitures-lits, des voitures-restaurants et des salons Pullman.

Les automotrices diesel assurèrent l'essentiel du trafic de la grande ligne et de ses embranchements pendant plusieurs années. Il y en a aujourd'hui 430. Le parc comprend aussi 620 locomotives diesel, 1 350 voitures de voyageurs et 17 500 wagons. Ils transportent annuellement environ 230 millions de voyageurs et 13,6 millions de tonnes de marchandises. Les dépenses représentent environ 103 % des recettes.

Une compagnie anglaise avait construit un vaste réseau de voies à écartement de 0,762 mètre, dans le delta du Nil. Il compta jusqu'à 965 kilomètres de lignes. Il fut nationalisé en 1955. Il est aujourd'hui fermé.

*Page de droite, en haut : l'une des 140 anglaises conçues pour le LMS (classe 8 F), importées en Egypte par le Ministère de la Guerre, au cours de la Deuxième Guerre mondiale.*

*Page de droite, au milieu : un train électrique égyptien de la ligne d'Helouan au Caire, construit en Allemagne. Du matériel de construction française est maintenant livré.*

*Page de droite, en bas : 1910, en gare de Djibouti.*

*En bas : une 130 de construction britannique, à Geneifa, dans la zone égyptienne du Canal, en 1950.*

