

# ATLAS

international des chemins de fer



# MOYEN-ORIENT

1:15 000 000  
100 0 100 200 300 400



## TURQUIE

Voir la carte pp. 250-251.

### CHEMINS DE FER DE L'ETAT TURC T.C.D.D.

*Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryollari,  
Isletmesi,  
Ankara.*

construisit, avec l'aide de l'Allemagne, le Chemin de Fer de Bagdad, traversant Alep, la capitale actuelle. La ligne atteignit le port de Tripoli entre les deux guerres.

Depuis l'indépendance du Liban (1945) le réseau a été prolongé dans plusieurs directions et notamment le long de l'Euphrate, vers la frontière irakienne, à 120 kilomètres à peine de la ville de Bagdad. Une autre ligne vient d'être terminée; elle relie Alep au port de Latakia sur la Mer Méditerranée. Un projet de chemin de fer qui devrait offrir une ligne entièrement syrienne, à écartement normal, est actuellement en cours de réalisation. Le plan quinquennal actuel prévoit la construction de 5 630 kilomètres de lignes supplémentaires.

Nous avons déjà évoqué la façon dont les Allemands appuyèrent, avant 1918, tous les projets de construction ferroviaire en Turquie, qui était alors un pays sous-développé, afin d'étendre leur influence vers l'Orient. L'Etat turc dut après 1918, rendre aux Anglais et aux Français les lignes (surtout d'intérêt local) qui leur appartenaient. Ils purent cependant conserver les anciens chemins de fer allemands d'Anatolie et de Bagdad. La ligne de 1 920 kilomètres qui reliait Haydarpasa à la

*Page de gauche, en haut : une 141 syrienne quitte Damas, pour un parcours local.*

*Page de gauche, en bas : un express remorqué par une locomotive à vapeur quitte Smyrne, en Turquie. Le matériel est d'origine allemande.*

*Ci-dessous : à Smyrne, un train pour Afsyonkarahisar. On notera qu'outre le matériel roulant, les signaux sont également allemands.*



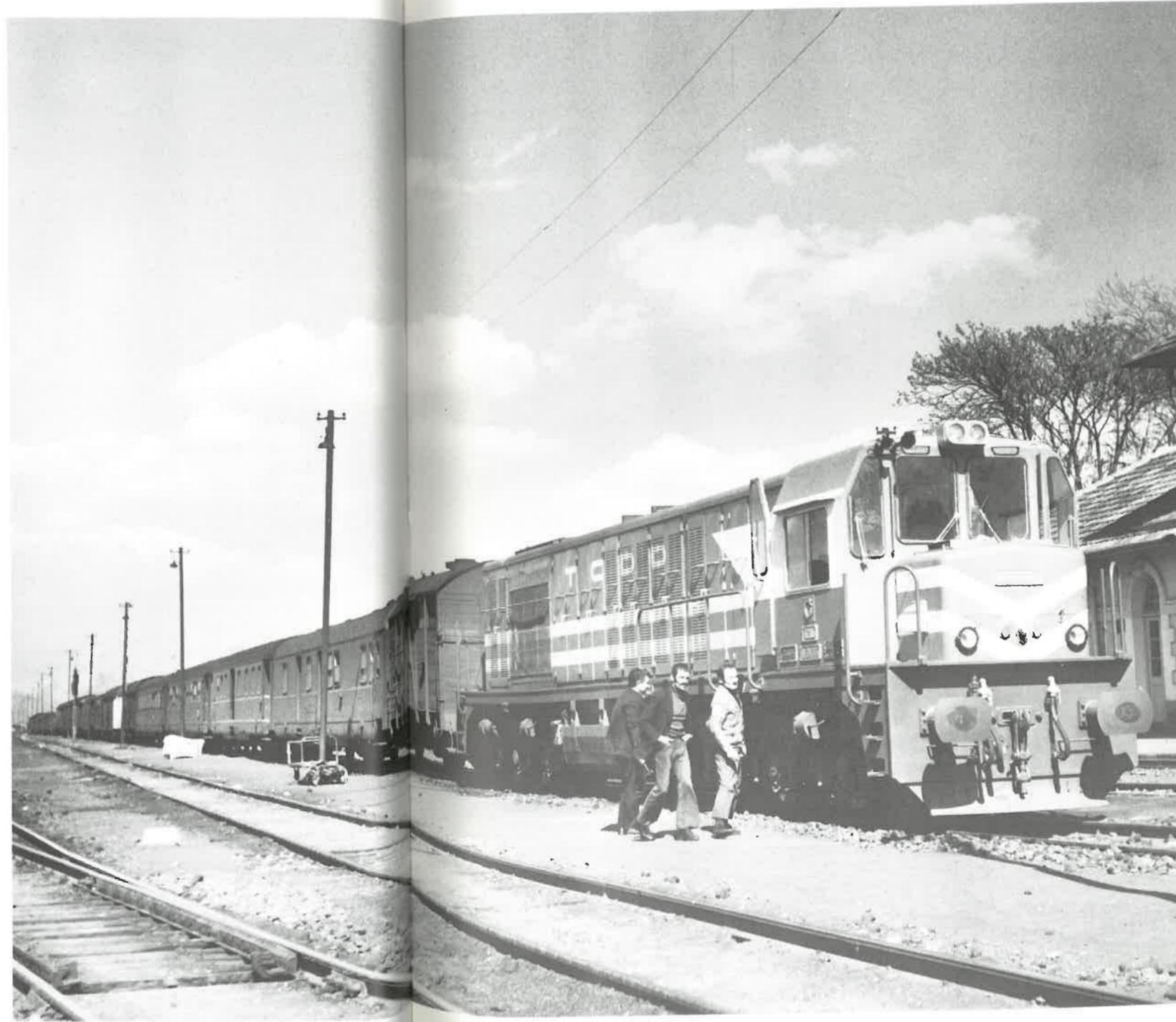


*Ci-dessus : la gare d'Haydarpasa, à Istanbul, avec une rame diesel en partance pour Ankara.*

*En haut, à gauche : le dépôt des locomotives à vapeur d'Haydarpasa sur la côte asiatique d'Istanbul. Une 232 allemande verte s'apprête à remorquer un train de banlieue du soir (1966).*

*En haut, à droite : un train diesel passe à Florya, sur la ligne de banlieue électrifiée de Sirkeci, à destination d'Edirne, sur la frontière grecque.*

*A droite : une locomotive diesel électrique de construction française s'arrête un instant, avant de repartir pour Ankara (avril 1977). C'était encore, à cette date, une 140 « Stanier » ex-WD qui effectuait les manœuvres dans cette gare.*





frontière irakienne devint le centre du réseau actuel de la Turquie, le « T.C.D.D. ». Toutefois, la Turquie moderne, dirigée par Mustafa Kemal depuis Ankara (autrefois Angotia) la nouvelle capitale, devait avant tout, s'affermir et résoudre les litiges que formait le tracé des frontières avec la Grèce et la Syrie. Les compagnies indépendantes furent absorbées une à une au cours des neuf années qui suivirent et les « T.C.D.D. » n'existèrent réellement qu'à partir de 1927. La première voie ferrée de Turquie, le « British Ottoman Railway », construit en 1860, ne fut repris par l'Etat qu'en 1935. Les « T.C.D.D. » ont procédé, depuis leur création, à la construction de plus de 3 200 kilomètres de lignes nouvelles, ce qui porte à 9 975 kilomètres la longueur totale du réseau. Toutes les lignes sont à l'écartement normal, à l'exception d'un petit embranchement qui longe la côte de la Mer Noire.

Les locomotives à vapeur mises en service en Turquie étaient essentiellement d'origine allemande, bien que quelques machines fabriquées dans d'autres pays soient encore en circulation. Les machines à cinq essieux accouplés du parc sont particulièrement appropriées à cette région montagneuse. La 130 construite par Hanomag était une curiosité extraordinaire. Elle n'atteignait pas tout à fait le poids adhérent par essieu requis, aussi avait-elle été équipée de deux petites roues porteuses montées entre la deuxième et la troisième paire de roues motrices. D'après les statistiques, le réseau disposerait de 500 locomotives à vapeur mais l'essentiel du trafic est assuré par environ 200 machines diesel ou à vapeur. Les lignes de banlieue d'Istanbul ont été électrifiées en 1955 et l'électrification est amorcée sur un tronçon de la ligne de l'Est reliant Haydarpasa à Ankara.

La ligne exigea un travail de construction beaucoup plus important dans les régions montagneuses qui couvrent la plus grande partie du pays, y compris le tunnel d'Amanus, long de 4,8 kilomètres, situé au Sud-Est d'Adana. Les chemins de fer turcs assurent aujourd'hui le transport de 480 kilomètres et utilisent à cet effet 19 000 wagons. Ils transportent également 128 millions de voyageurs avec un parc de 1 110 voitures.

## YEMEN

Voir la carte pp. 250-251.

Le Yemen posséda à l'époque où il faisait partie du protectorat britannique d'Aden, une voie métrique de 47 kilomètres de long qui partait du port et s'enfonçait à l'intérieur des terres. Elle avait été construite en 1916 à des fins stratégiques. En effet, l'Arabie, alors plus ou moins rattachée à l'empire ottoman, était un territoire ennemi. Cette ligne utilisait du matériel indien. On s'efforça, après la guerre, de lui donner une utilité économique mais ce projet échoua en 1929.