

AAHA = Amicale Alexandrie Hier et Aujourd'hui

Alexandrie



Les trams d'Alexandrie

Cahier no. 5

Edition 1997

✉ Sandro Manzoni, chemin de Planta 31, 1223 Cologny, Suisse

SOMMAIRE

- Les tramways de la ville (City Tramways) : pages 1 à 8
- Les tramways de Ramleh (Ramleh light rails) : pages 9 à 15

Comment fut inauguré le premier tramway de la ville

La collection du journal «La Réforme» nous a permis de reconstituer les détails de la cérémonie d'inauguration du premier tramway à Alexandrie en 1898. La voici :

"Enfin, nous avons des tramways et, comme au Caire, nous avons des tramways électriques et l'on peut affirmer que ce n'est pas sans tribulations, sans discussions plus ou moins irritantes et sans tracasseries. Mais j'imagine que lorsque le directeur général M. Tivoli s'est assis dans la première voiture en face de S.A. le Khédive, il avait oublié tous les ennuis des jours précédents.

La présence de S.A. le Khédive a fait un grand plaisir à tous. Indigènes et européens sont heureux de voir le jeune souverain s'intéresser au développement économique du pays et à toutes les entreprises qui peuvent accroître le bien-être de tous. Aussi a-t-on fait une véritable manifestation lorsque Son Altesse est arrivée à 4 heures ½ précises sur la place de Ste. Catherine et les acclamations et les applaudissements ont éclaté fort chaleureux quand le tram partit emportant le Khédive Abbas Helmi.

Les invitations avaient été fort peu nombreuses, étant donné le caractère strictement officiel de la fête. Les personnes invitées appartenaient exclusivement au monde officiel, à l'administration et à la presse. Quatre voitures toutes reluisantes, parées et fleuries comme des mariées avaient été mises à la disposition des invités. Elles étaient ornées, en outre, de drapeaux égyptiens et français.

Nous ne ferons pas l'énumération des personnages que nous trouvons réunis et qui tentent de se grouper sympathiquement dans chacune des voitures.

Citons cependant parmi les membres du corps diplomatique et consulaire : MM. Boutiron, ministre de France p.i., Pierre Girard, consul, de Coppet, vice consul, Haggar, premier drogman du consulat de France, M. de Villiers, consul de Russie, Cav. Burdese, vice consul d'Italie, Spagnolo, consul d'Espagne, etc.... Nous avons remarqué aussi S.E. Ismaïl Sabri, gouverneur d'Alexandrie, accompagné de S.E. le sous-gouverneur et de M. Beneducci, et S.E. Emin Pacha Fikri, ancien gouverneur, directeur de la Daira Sanieh

Le cortège s'est rendu à l'abattoir du Mex. Là, les voitures ont fait halte et sont reparties pour Karmous où se trouve l'usine de la Compagnie. A M. Tivoli et aux ingénieurs MM. Legrand et Daujat, les plus vives félicitations. On a bu à la prospérité de l'entreprise.

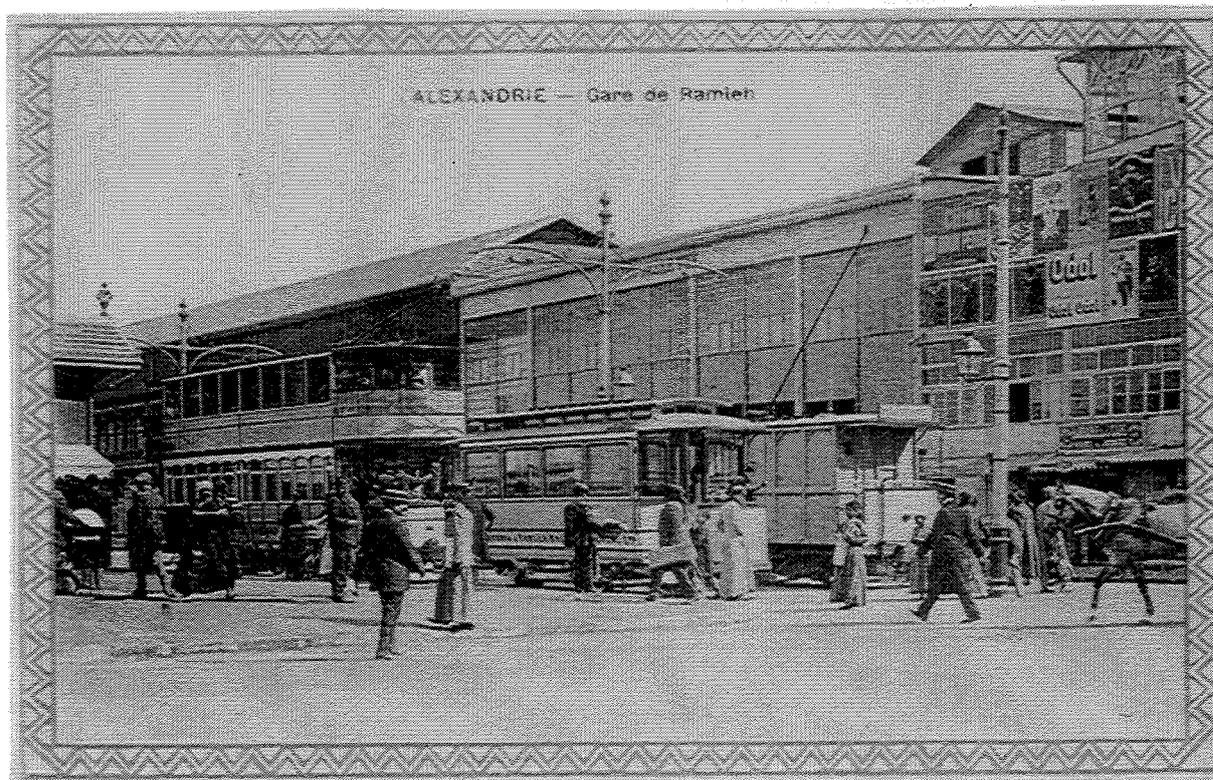
S.A. le Khédive a eu la bonté de témoigner à M. Tivoli, Directeur Général, son entière satisfaction sur la marche des tramways. Il s'est fort intéressé aux détails techniques qui lui ont été donnés par l'ingénieur M. Daujat et Il a trouvé l'installation supérieure à tous les points de vue à celle du Caire.

Ajoutons que S.E. Ghazi Moukhtar Pacha, haut commissaire ottoman, s'était rendu directement à l'usine qu'il a visitée avec S.A. le Khédive.

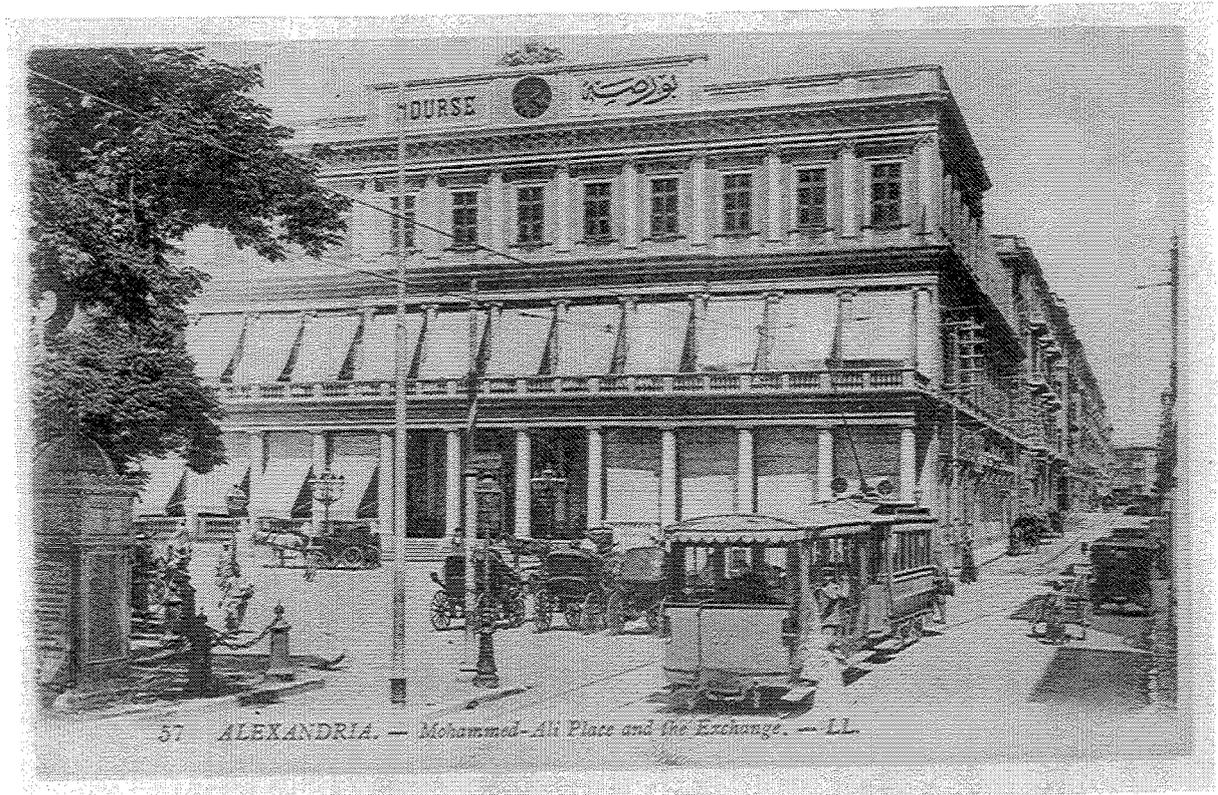
La cérémonie a pris fin à 6 heures et les voitures électriques ont ramené les invités, tous enchantés, au point de départ, c'est-à-dire place Ste-Catherine. S.A. le Khédive était parti en voiture et Il a retrouvé le train-kiosque à la station Nouzha."

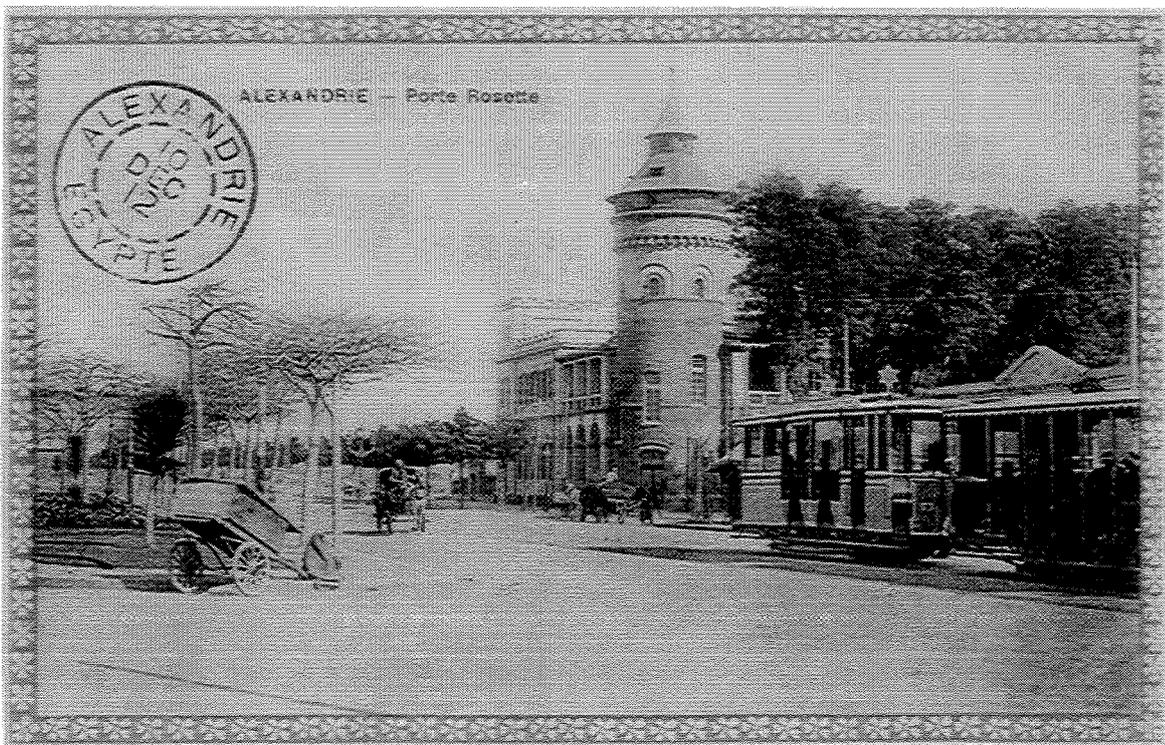


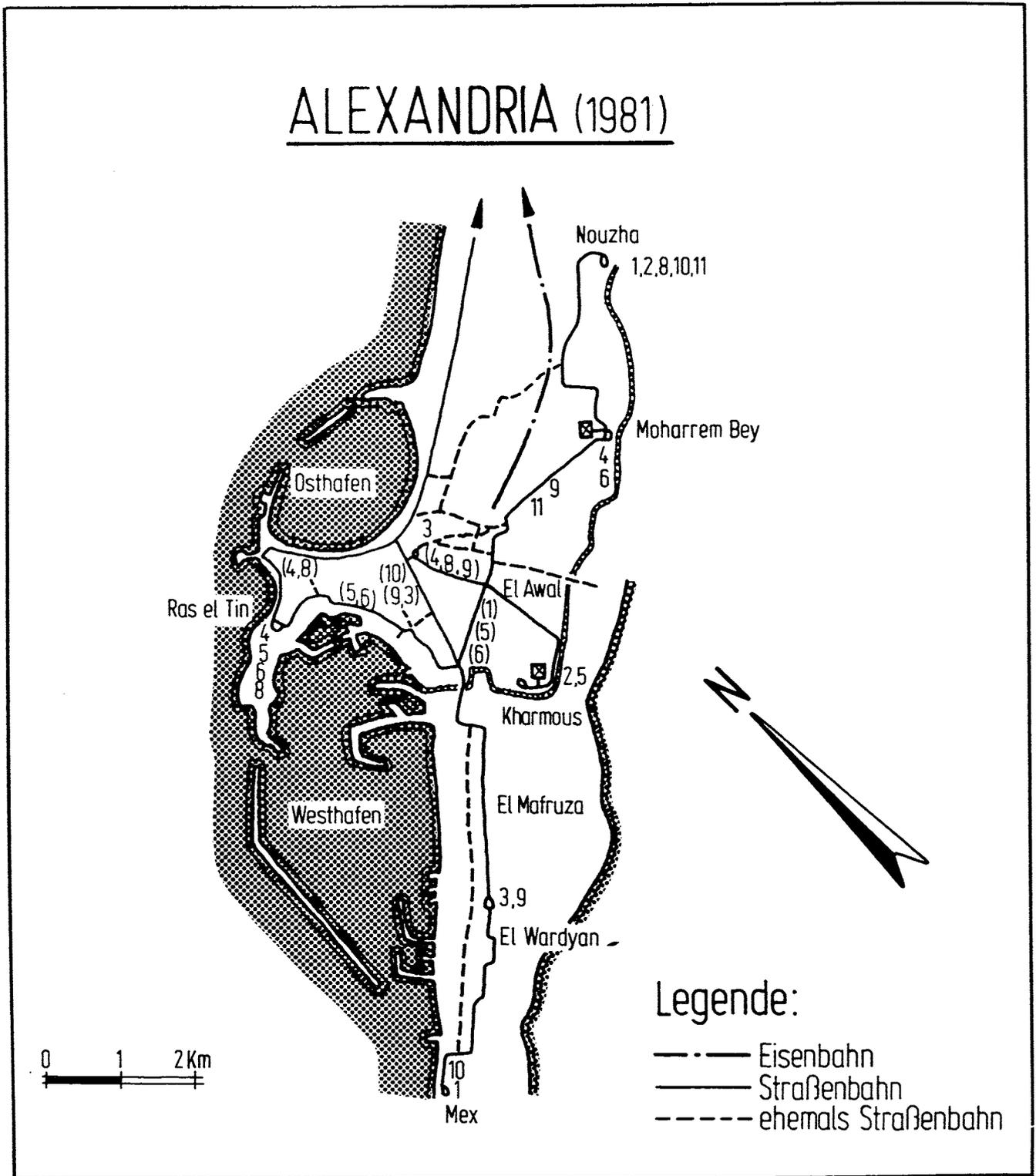
L'Hôtel Anglo American a été démoli vers 1925. Il a été remplacé par l'hôtel Iorio Palace qui est devenu vers 1938 l'hôtel Métropole. Vue prise en 1907



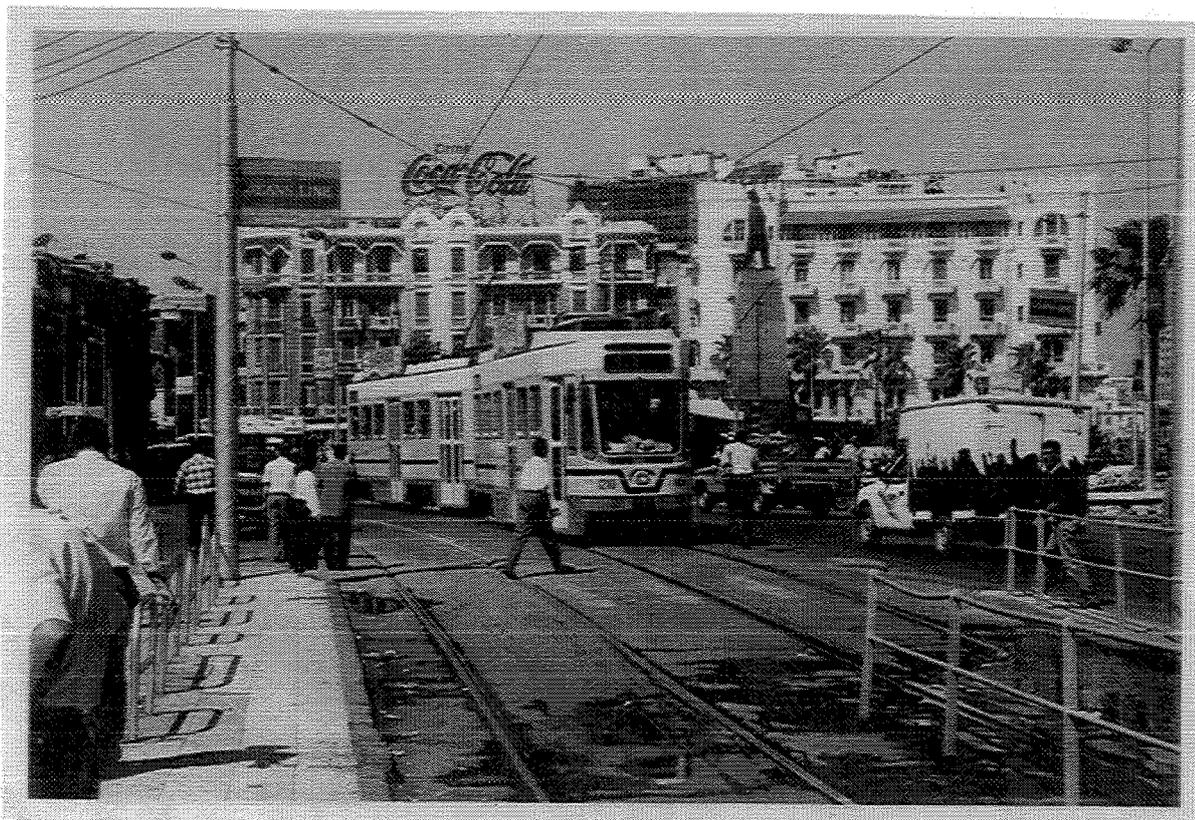








Le réseau des trams de la ville vers 1981



Place Saad Zagloul (l'Hôtel Cecil est en arrière plan). Photo prise en mars 1997



Place Tahrir (ex Place Mohamed Ali). Photo prise en mars 1997

Les tramways de Ramleh

Nous publions quelques notes sur l'histoire des trams de Ramleh, depuis leur création jusqu'en 1939, tirées du Livre d'Or du cinquantenaire de la "La Réforme", 1945.

Le 6 Août 1860, le gouvernement égyptien accordait à Sir Edward San John Firman, négociant, sujet britannique, l'autorisation de créer une voie ferrée reliant Alexandrie à la banlieue de Ramleh. Le Gouvernement se réservait, en même temps, le droit de retirer la concession à tout moment, en payant au concessionnaire le prix de la voie et de ses dépendances. A cette époque, la population de Ramleh ne dépassait pas 500 habitants.

Le 22 Août 1860, Sir Edward demanda au Ministre Egyptien des Affaires Etrangères l'autorisation de fonder une société par actions pour exécuter son projet à ses frais, et le 31 Octobre 1860 le Ministre lui répondit, approuvant sa demande dans les limites de la loi et déclinant toute responsabilité des conséquences en s'en tenant strictement aux conditions de l'accord du 6 Août 1860 qui considère Sir Edward comme seul concessionnaire et seul responsable auprès du gouvernement égyptien pour tout ce qui a trait à la concession.

Le 16 Avril 1862, une société dénommée "Strada Ferrata Tra Alesssandria e Ramleh" fut créée avec un capital de 12'000 Livres représenté par 1'200 actions. Sir Edward céda la concession à la Société contre 30 % des bénéfices pour les trois premières années. Les premiers rails furent installés en septembre 1862 sur l'emplacement de l'Obélisque de Cléopâtre (la gare actuelle de Ramleh) et 1'200 ouvriers furent affectés à ce travail.

Le 8 Janvier 1863 fut inauguré le premier transport du public par un convoi partant d'Alexandrie jusqu'au domicile du Cheikh Ismaïl (actuellement gare de Bulkeley) par la route de la mosquée de Sidi Gaber. Le convoi était composé d'un wagon de première, de deux de seconde et d'un de troisième classe, tiré par quatre chevaux. Le prix était de 6 P.T. pour la première, 4 pour la seconde et 2 pour la 3^{ème} ; l'horaire était : départ d'Alexandrie à 8h30, 12h30 et 16h30 et, départ de Ramleh à 9h30, 14h00 et 17h30.

Le 23 août 1863, commença à circuler une locomotive en remplacement des chevaux. La locomotive avait été importée en juillet 1863 et parcourait la distance en 20 minutes y compris les arrêts aux stations.

Le 3 octobre 1863, le Conseil d'Administration décida d'émettre des cartes d'abonnement annuelles à 15 livres pour la 1^{ère} classe et 12 pour la seconde.

Le 25 janvier 1864 eut lieu la première assemblée générale des Actionnaires. Le total des recettes était de 4'421 L.E. et des dépenses de 3'033 L.E. après déduction d'une réserve de 10 % ainsi que des 30% revenant à Sir Edward ce qui portait le taux d'intérêt pour chaque action à 7,48 pour cent.

Le 1^{er} octobre 1865, la Société conclut un accord avec l'administration des Postes pour le transport des sacs de courrier d'Alexandrie à Ramleh sur les lignes de la Société.

Le 28 juin 1863, celle-ci fut remplacée par une nouvelle Société à capital fixe, l'"Alexandria and Ramleh Railway Co. Ltd".

Le 2 juin 1898, l'assemblée générale décida de remplacer les locomotives par des motrices électriques.

En 1902, la Compagnie des tramways de la ville acheta la plus grande partie des titres de l'"Alexandria and Ramleh Railway Co Ltd".

Le 1^{er} janvier 1901, cette Société obtint l'exploitation des lignes de la ville, moyennant le 65% de la totalité des recettes, 35% du solde devant être payé à la Compagnie de la ville pour sa cession.

Le 25 janvier 1904, l'électrification de la ligne fut terminée et furent inaugurées les motrices électriques. Les diverses lignes avaient été prolongées depuis 1864 pour atteindre, en 1904, la station du Palais. Le tronçon allant de la station du Palais à la gare d'El-Mahmoudia (actuellement Victoria) était réservé à S.A. l'ex-Khédive et le courant électrique était fourni par l'usine de Karmouz à une tension de 6'000 volts transmise par un câble souterrain jusqu'à Chatby puis, par câble aérien, de Chatby à une usine intermédiaire à Bulkeley pour le transformer en courant continu à une tension de 550 volts.

Le 17 mars 1904, la Société vendit les terrains de l'ancienne gare de Ramleh (où se trouve actuellement le cinéma Strand) au prix de L.E. 70'500 et créa une gare définitive entre Mazarita et l'obélisque de Cléopâtre qui se trouvait sur l'emplacement actuel de la gare.

En 1909, la Société inaugura le tronçon pour le transport du public, entre la gare du Palais et celle de Mahmoudia.

Le 11 juin 1914, l'Assemblée générale approuva la décision du Conseil d'Administration du 10 avril 1912 de remplacer l'accord de 1902 par une cession définitive entre la Compagnie des trams de la ville et celle de Ramleh, et cette dernière fut la seule concessionnaire du réseau de la ville.

En 1915, la Compagnie créa la station d'énergie électrique de Chatby, y installa de nouveaux moteurs Diesel et y transféra ceux de la station de Bulkeley.

Le 11 octobre 1919, le Conseil des Ministres céda à la Municipalité d'Alexandrie les droits du gouvernement de retirer la concession accordée à la Société.

En 1925, la Société commença l'agrandissement des dépôts des tramways à Moustapha pacha.

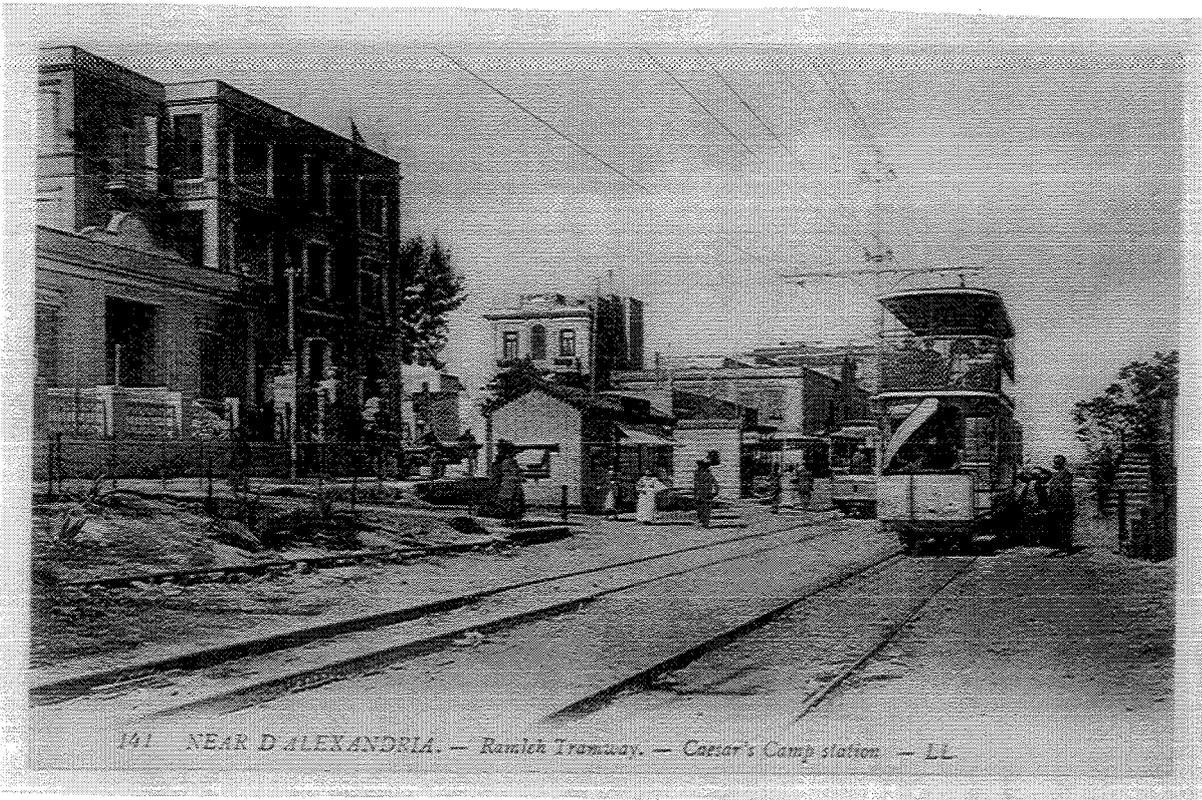
Le 26 Mars 1928, le Président de la Commission Municipale prit un arrêté retirant la concession à partir du 1^{er} janvier 1929; cette décision fut communiquée au gouvernement dont la Municipalité demanda le concours pour lui payer l'indemnité revenant à la prise de consignation du réseau de la Société.

Le 1^{er} janvier 1929, l'administration des chemins de fer de l'Etat assumait l'exploitation du réseau de Ramleh par les soins d'un Conseil d'Administration gouvernemental, en vertu de la décision du Conseil des Ministres en date du 12 Août 1928 et nomma un directeur dépendant du gouvernement.

Le 1^{er} janvier 1937, la Ramleh Electric Railway obtint l'exploitation de toutes les lignes d'autobus depuis Alexandrie jusqu'à Ramleh et ce à l'expiration des "roksas" accordées à certains particuliers et à certaines sociétés.

Le 12 Avril 1939, le conseil des ministres décida de considérer la "Ramleh Electric Railway" comme personne morale, sous la dénomination d'"Administration du transport en commun à Ramleh".





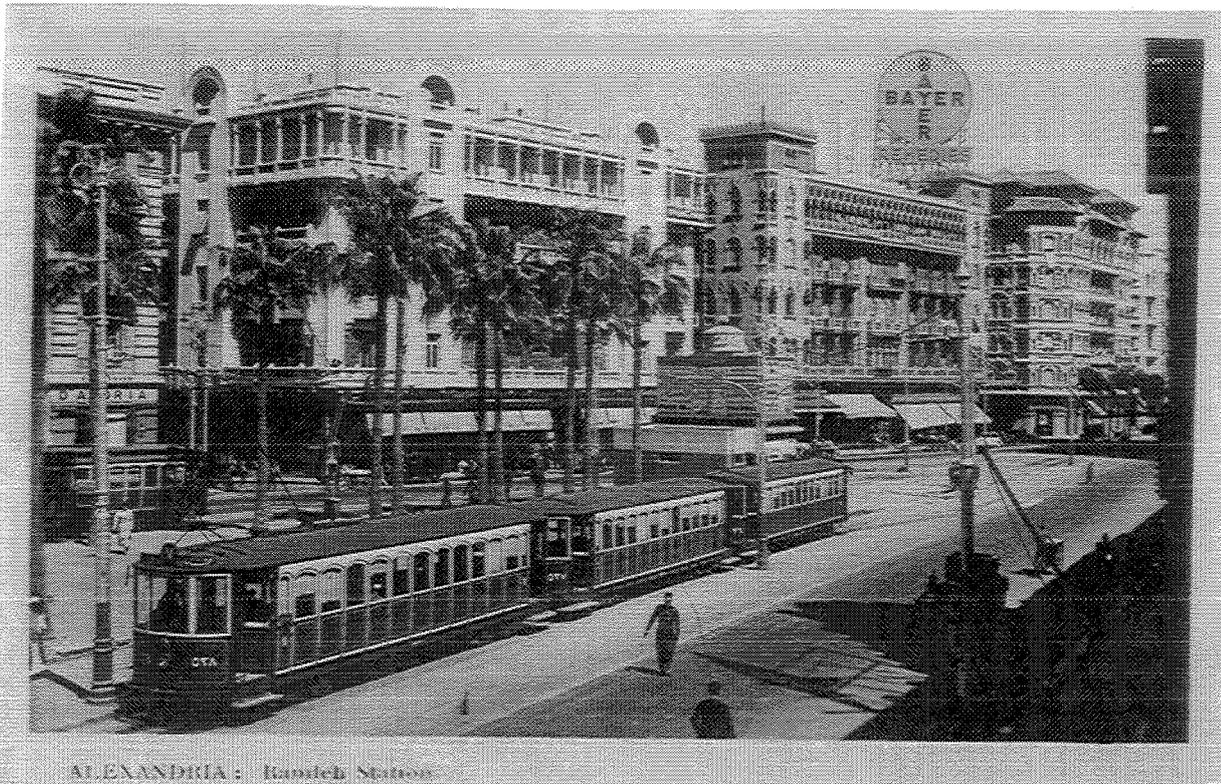
141 NEAR D ALEXANDRIA. — Ramsès Tramway. — Caesar's Camp station — LL.



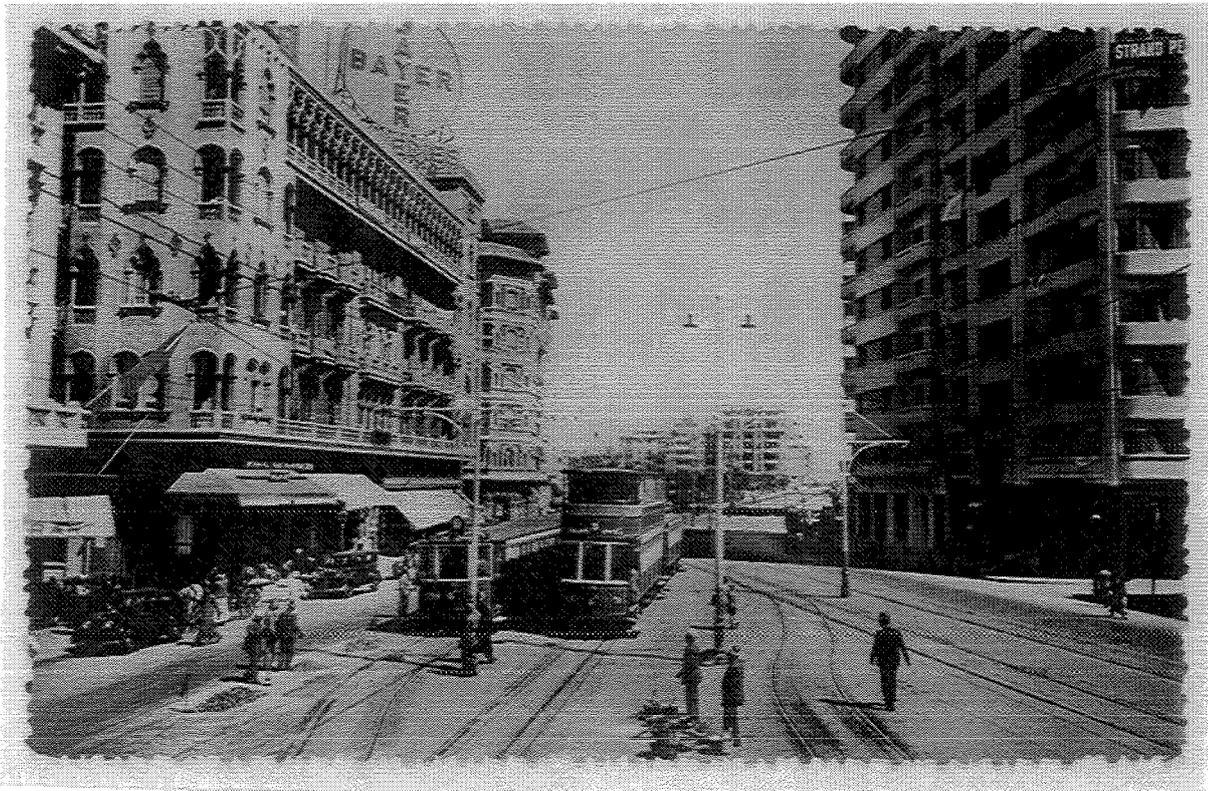
Forces
G. W. Cohen
Comptoir Philatélique d'Egypte - Alexandrie. - Droit réservé.

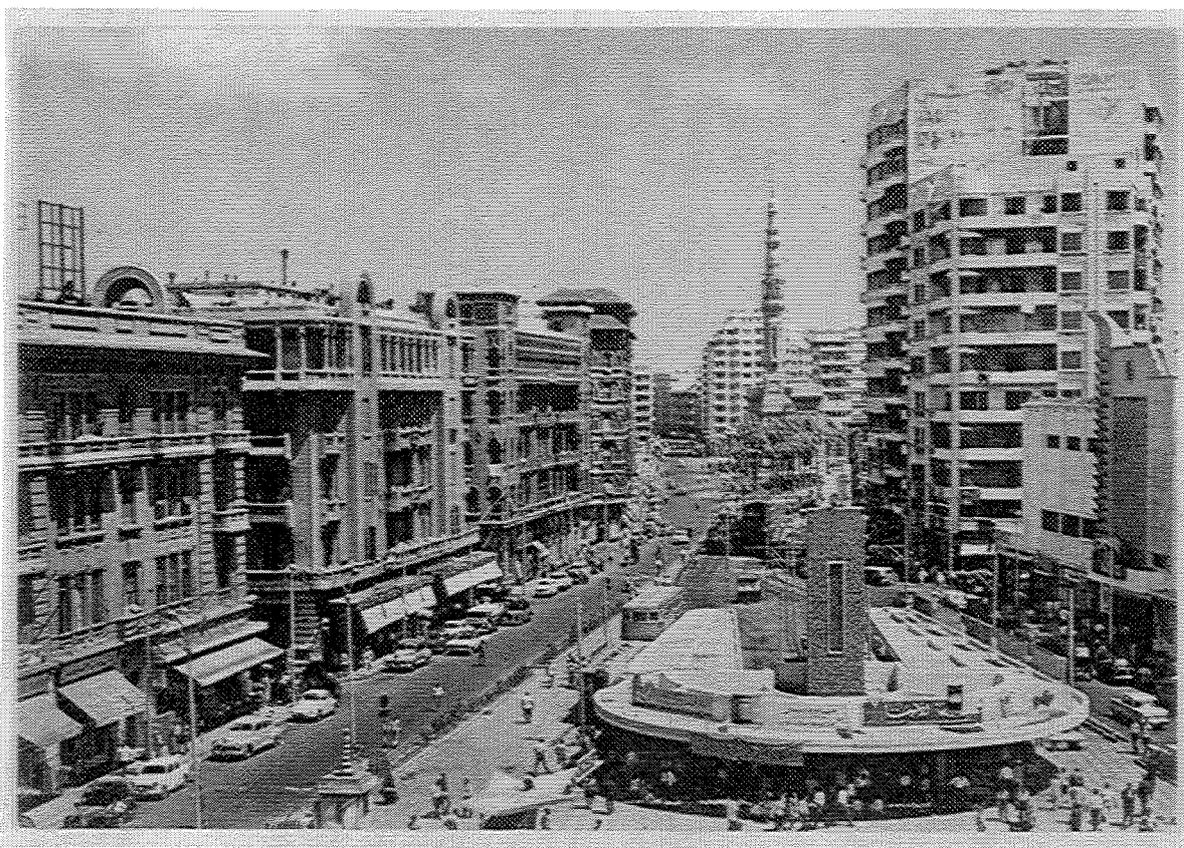
165 - Alexandria - Gare d'Ibrahimie near Alex.
10 minutes from Alex.
to Ibrahimie



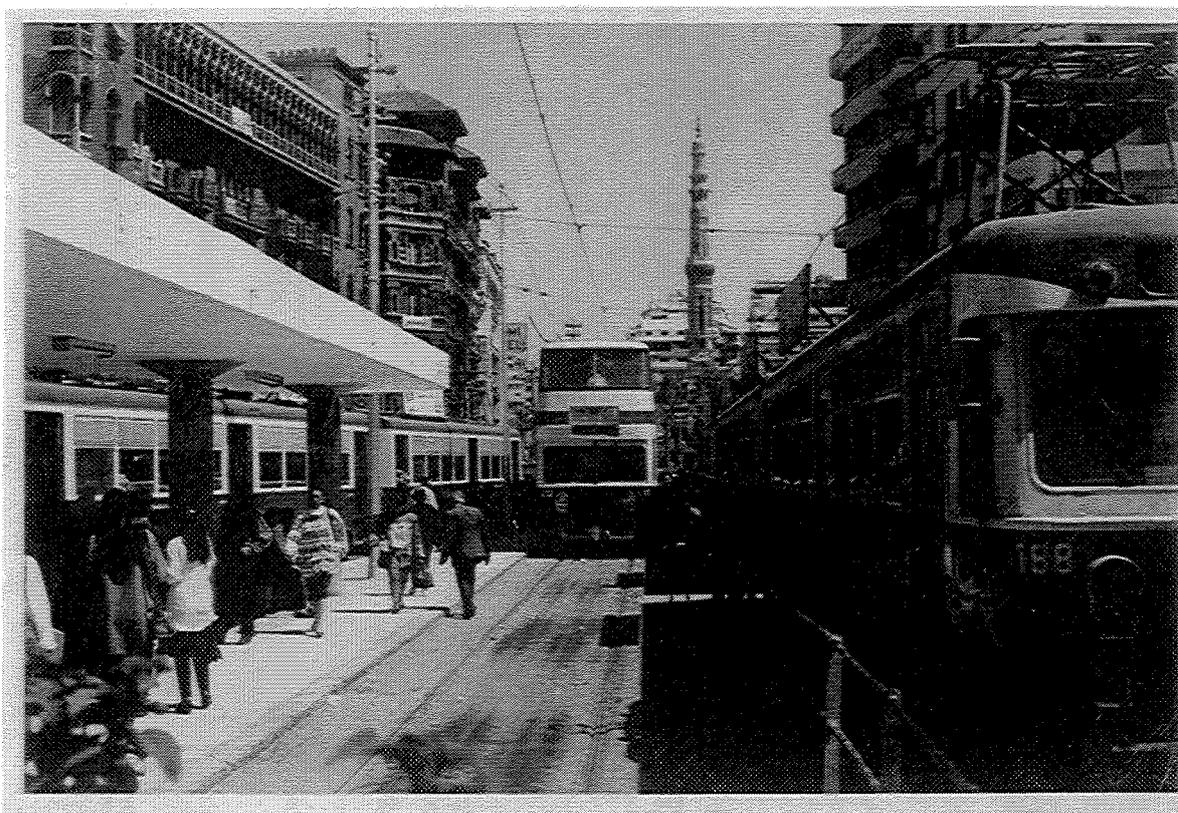


ALEXANDRIA : Kamel Nassouf





Place de Ramleh, années 60



Place de Ramleh, avril 1996

GROWTH IN ALEXANDRIA

TRAM and light rail lines in Alexandria, Egypt, made an operating loss in 1987-88, but passenger numbers are increasing and new rolling stock has been ordered for the light rail system. Studies for a metro have been completed.

Alexandria, a busy Mediterranean port, is served by two rail-based public transport systems: a conventional street-running tramway, called City Tramway, in the city centre, and a light rail system known as the Ramleh lines running eastwards in segregated right-of-way parallel to the coast to El Nasr. Both systems are 1435mm gauge and electrified at 600V dc overhead. Route length of the six Ramleh lines is 15km, and of the 17 City Tramway lines, 28km.

The City Tramway has a fleet of 159 cars. Of these, the majority are vehicles manufactured by Duewag, Federal Republic of Germany, and purchased second-hand from Copenhagen, Denmark. There are also some cars built by Japanese companies Kinki Sharyo and Toshiba, and 15 manufactured by Ganz-Mávag, Hungary, with electrics by Ganz Electric, and Duewag bogies.

The Ramleh light rail lines are served by 36, three-car trainsets manufactured by Kinki Sharyo and Toshiba.

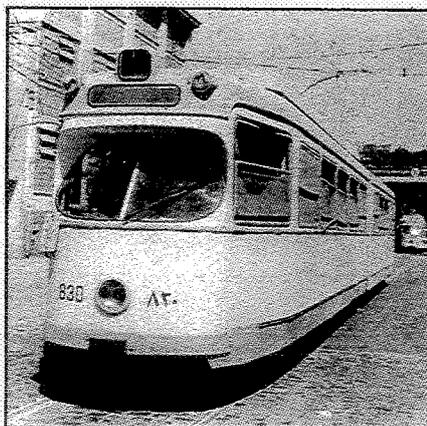
Passenger journeys on the two systems in 1987-88 totalled 270.6 million, an 11.4% increase compared with 1985-86. The City

Tramway accounted for almost 53% of the 1987-88 ridership with nearly 143.9 million passenger journeys. The Ramleh lines carried more than 126.7 million passengers in 1987-88, a 14% increase compared with 1985-86.

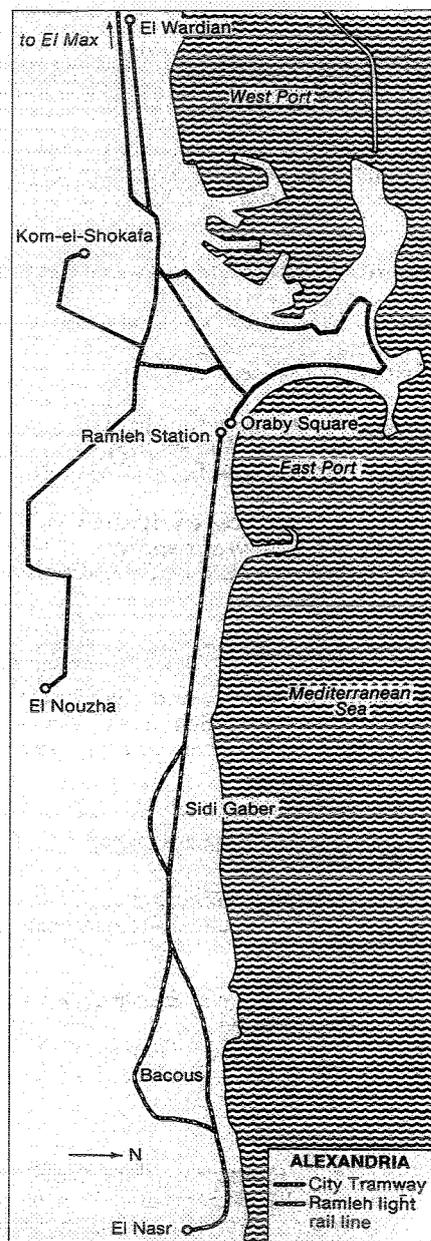
Unfortunately the growing ridership on the two systems has not prevented an operating loss. In 1987-88 total income of the tramway and light rail lines was more than £E 24 million (\$US 10.1 million), while operating expenditure exceeded £E 45.7 million.

Alexandria Passenger Transport Authority, which is responsible for the city's tramway, light rail system, and buses, intends to introduce double-deck vehicles on the Ramleh lines soon. By the end of this year it is due to have taken delivery of six three-car trainsets, each incorporating one double-deck car, ordered from Kinki Sharyo and Toshiba under a £E 16.6 million contract.

Italian consultancy Transystem and a group from the passenger transport authority have completed studies of tramway extensions totalling 14.5km, and of a surface metro linking the city centre to Bolkli, with later extensions to Oraby Square, El Max, and the site of a new international airport at Borg el Arab. The studies have now been submitted to the governor of Alexandria for approval. **IRJ**



JAPANESE cars operate on the Ramleh lines (left) and Duewag cars on the City Tramway.



ALEXANDRIA is served by a tramway in the west and a light railway in the east.

Nous remercions Max Karkegi, Mohamed Nofal et Louis Adem pour avoir mis à notre disposition des documents précieux de leur collection personnelle.