

VOYAGE EN CHEMIN DE FER EN ALGERIE

Vers les années 1870 Tartarin de Tarascon a pratiqué un tourisme assez inconfortable bien que, à cette date, il ait pu très bourgeoisement emprunter la ligne de chemin de fer Alger-Blida qui fonctionnait depuis 1862 et menait au pied de l'Atlas.

1871

En 1890 la liaison était totale entre Oran, Alger et Constantine, avec des prolongement jusqu'aux frontières du Maroc et de la Tunisie.

Le rail avait devant lui un bel avenir. Des lignes amorçaient vers le sud un mouvement audacieux alors que le Sahara ne figurait pas sur les cartes de l'Algérie de 1870.

En 1903 une des voies ferrées atteignait Colomb-Béchar à 750 km au sud d'Oran.

Ligne OUJDA - ORAN - ALGER - CONSTANTINE - GHARDIMAOU (1332 km)

Reliant les frontières marocaine et tunisienne, elle constitue la "colonne vertébrale" du système de voies ferrées en Algérie.

Elle dessert toutes les grandes villes du Nord et d'elle naissent les prolongements vers les ports de la Méditerranée, les Hauts Plateaux et le Sahara au sud.

Lorsque les terrains sont trop difficiles, des sections sont à voie unique. Cette ligne monte à l'altitude de 1074 m à Sétif.

L'horaire de juin 1900 montre, 70 ans après le débarquement de Sidi-Ferruch, le chemin parcouru pour la mise en valeur du pays.

Entre Ain-Dour (km 75) et Mansourah (km 83) altitude 850 m, 10 tunnels et plusieurs hauts viaducs ont été nécessaires.

La région de Mansourah portait le nom de POMARIA (les vergers) du temps des romains.

P13

Après avoir traversé Tlemcen (km 86 alt. 770 m) et Sidi-Bel-Abbès (km 174 alt. 485m), célèbre par le maison mère de la Légion Etrangère, et dont le marché aux grains était le premier d'Afrique du Nord, nous arrivons à Karguentah qui est la principale d'Oran (km 251 d'Oujda) d'où 5 km de ligne nous conduisent à Oran Marine en passant par le port. P22

Au km 52 d'Oran nous traversons Saint-Denis-du-Sig, le TASACORA des romains, gros centre agricole puis Perregaux où rejoint la ligne venant

d'Arzew et Relizane. De là on peut se diriger vers Mostaganem au nord et Tiaret sur les Hauts Plateaux.

Au km 213 d'Oran, nous rejoignons Orléansville (ait. 120m) appelée aussi El Asnam (Les Idoles) à cause des ruines romaines.

La gare p39

Nous traversons ensuite la vallée du Chélif aux chaleurs d'été quasi saharienne. L'irrigation y est bien développée ; c'est une grosse région d'agrumes mais souvent affectée de tremblement de terre

Nous laissons Miliana, station climatique romaine sous le nom de Zuccabar, sur notre gauche et continuons vers Vesoul-Bénian créée par des cultivateurs de la Haute Saône et visitée par Napoléon III en 1865.

La gare de Bou-Medfa à 331 km d'Oran était le point d'arrivée des curistes qu'une calèche avec chauffeur en livrée conduisait à Hammam-Righa vers un luxueux établissement thermal dont les eaux à 70° possédaient de grandes vertus contre les rhumatismes mais surtout témoignaient de l'agitation souterraine.

De là partait également un aqueduc romain qui alimentait Cherchell en eau. Après la traversée d'EI Affroun, Blida (alt. 260) est desservie par deux stations. De l'une d'elle part une route de montagne de 17 km conduisant à Chréa (1500 m) station de sports d'hiver.

Une ligne s'enfonce également vers Djelfa dans le Sahara.

Puis c'est Boufarik, le marécage de 1830 est devenue le joyau de la colonisation dans la Mitidja au prix d'innombrables victimes du paludisme. Nous passons Maison Carrée sur l'Oued Harrach bien connu pour ses parfums d'été. Ce point de convergence des lignes Oran - Alger et Alger - Constantine est un important marché et le lieu de passage des populations descendant de Kabylie par la route moutonnaire.

De là, la ligne se dirige vers Alger en bord de mer après avoir traversé Hussein-Dey, Les Ateliers l'Abattoir et l'Agha.

P55 et 57

P58 et 59

A Alger la gare et le port sont étroitement imbriqués; les voies de chemin de fer longent la mer et accueillent directement les marchandises.

Puis nous reprenons la direction de l'Est. La ligne prend la direction de Palestro en laissant sur la gauche l'embranchement vers Tizi-Ouzou. Dans de profondes gorges elle traverse 7 tunnels et monte à 600 m au col de Draa et Khemis.

De Bouïra un nouvel embranchement de 43 km suivait l'oued Sahel et atteignait Aumale.

Bouïra dessert la station climatique de Tikjda à 32 km et à 1 475 m d'altitude.

De Béni-Mansour à Bougie la ligne passe aux pieds de Lalla KHADIDJA (2308m) pic le plus élevé de la Kabylie.

Mais revenons sur la ligne principale. Au km 186 c'est le défilé des Portes de Fer puis après Mansourah nous attaquons la rude montée jusqu'au tunnel de Teniet El Merdja long de 2 km 250 à une altitude de 1 000 m.

La gare de Bordj Bou Arreridj (alt. 900, km 239 d'Alger) dessert la région de la Medjana où éclata l'insurrection de 1871 sous l'instigation du Bachagha MOKRANI chef de la tribu des Béni-Abbes qui se disait descendant des Ducs de Montmorency.

Ensuite, Sétif (km 307 d'Alger alt. 1 074) ancienne Sitifis romaine, point culminant de la grande ligne OUJDA-TUNIS. Dans le voisinage, il existe plusieurs sites de l'époque romaine, dont Djemila, ancien Cuicul, au baptistère très bien conservé.

P76

Si la ville possède des thermes romains, il est bon de bien se couvrir quand la neige est là.

El Guerrah débute la ligne qui descend vers Touggourt en passant par Batna et Biskra.

Le maillage du chemin de fer est alors plus dense, de O'rhamoun part un embranchement vers Khenchela au sud.

La voie reprend alors la direction du nord. A Sidi-Mabrouk sont installés le dépôt et les ateliers de l'est algérien et un embranchement de 6 km part vers Lamoricière. Autrefois il faisait 43 km jusqu'à Oued Athemia. Le projet devait rejoindre la ligne principale à Saint-Donat (km 366) en suivant la vallée du Rummel.

A Constantine (464 km d'Alger alt. 590) la ligne ne pénètre pas dans la vieille ville trop escarpée. Cette ville, ancienne Cirta des romains, doit son nom à

l'empereur Constantin. Les ponts sur le Rummel sont célèbres par l'audace de leur construction, p 80

Au km 112 de Constantine nous laissons Hammam-Meskoutine (Le Bains des Maudits) qui doit son nom à un chef arabe qui voulait épouser sa soeur. Et nous arrivons à Guelma (Calama au temps des romains)

Entre Duviviers (km 164 de Constantine) et Laverdure (km 200) l'altitude varie de 95 à 722 m. La ligne atteint 780 m après le tunnel de Fedj-Mekta (ait. 756) sur 52 km ; il y a 700 m de dénivellation et 8 tunnels.

P89

La gare de Souk-Ahras n'est plus qu'à 50 km de la frontière tunisienne. C'est l'ancienne Thagaste de romains où naquit St Augustin, fils de Ste Monique, évêque de Bône.

Sur 50 km la ligne va ensuite franchir 13 fois l'oued Medjerda. Le dernier tronçon qui rejoindra la gare tunisienne de Ghardimaou (km 274 de Constantine) est surplombé de montagnes dépassant les 1 000 m.

LIGNE NEMOURS – OUJDA

Longue de 55 km, elle fut l'amorce du Méditerranée - Niger. Elle traverse Nedromah, seule agglomération importante qui est le lieu d'origine des Almohades, berbères musulmans qui se retrouvèrent en Espagne.

LIGNE TLEMCEM BENI-SAF

C'est une ligne à voie métrique de 70 km. Béni-Saf est un centre minier et un port de pêche important. Plusieurs voies minières de 0.80 y aboutissent.

LIGNE TABIA – CRAMPEL

Dans une zone d'alfa, elle monte à 1 140 m en 77 km pour atteindre les Hauts Plateaux.

De Crampel, une ligne alfatière de 0.60 poursuit jusqu'à Marhoum (alt. 1120). Un certain temps cette petite ligne atteignit même Modzbah (km 237 de la ligne Oran - Béchar)

LIGNE LA SENIA - AIN-TEMOUCHENT

La Sénia est l'aéroport d'Oran.

Les 70 km desservent une région agricole et viticole.

Un projet prévoyait son prolongement par la vallée de la Tafna jusqu'à Marnia. Cela aurait raccourci le trajet Oujda - Oran de 20 km en évitant la zone difficile de Tlemcen.

C'est sur le domaine de Misserghin, tout proche, que le père Clément "inventa" la Clémentine.

Les SCHIAFFINO était une famille d'armateurs établie en Algérie avant 1830. C'est sur le "Marcel SCHIAFFINO" l'un de leur cargo que fut rapatriée la statue du Général LOURMEL érigée auparavant dans le village du même nom.

LIGNE MOSTAGANEM - RELIZANE - TIARET – BURDEAU

246 km par les vallées du Chelif et de la Mina en direction du plateau du Sersou. C'est une région d'élevage du cheval et du mouton dont Tiaret, centre céréalier, est la principale station.

LIGNE ORLEANSVILLE – TENES

Ligne à voie étroite de 56 km aboutissant au port de Ténès créée en 1924.

LIGNE ORAN - ARZEW - COLOMB-BECHAR - KENASDA

Le Général CHANZY, gouverneur civil de l'Algérie, accorde par décret du 20 décembre 1873, au titre d'intérêt local, la concession d'un chemin de fer d'Arzew à Saïda (172km) à la Compagnie Franco-Algérienne.

En 1875 ce décret est complété par une autorisation de prolongement éventuel.

Le dernier tronçon sera ouvert en 1906.

Entre temps la ligne a été rachetée par le gouvernement (loi du 12 décembre 1900) et intégrée dans le réseau d'intérêt général

Cette ligne de 771 km dite du sud oranais a donc été entreprise dès 1874.

La compagnie de discipline de la Coloniale puis celle de la Légion Etrangère s'installeront à Kreider (km 271). La ligne fut poussée jusqu'à Ain-Sefra (km 472) de 1886 à 1890 puis jusqu'à Duveyrier (km 620) de 1890 à 1900.

Le Général LYAUTEY, en accord avec le Sultan du Maroc, fonda en 1903 le poste de Colomb, à proximité immédiate du Ksar de Béchar. Le chemin de fer portait la sécurité à 749 km d'Oran et amenait les éléments nécessaires à la création d'une ville en plein Sahara.

Cette ligne a été prolongée de 22 km pendant la guerre de 1914-1918 jusqu'à Kenadsa qui, durant la seconde guerre, deviendra "la" mine de charbon de l'Algérie.

En 1939, un train de voyageurs parcourait l'intégralité de la ligne en 21h. En 1948, il ne mettait plus que 17h30, avec l'assurance d'arriver à bon port, sans incident.

Ces trains ne s'arrêtaient plus en route pour ramasser l'alfa ou pour reprendre souffle dans la montée d'Ain El Hadjar.

D'Oran à Perregaux, la ligne restait dans l'hémisphère "nord" et tout était calme. Entre Perregaux et Saïda, c'était "l'Angéria" l'Algérie comme disaient les gens du sud.

A Saïda commence le Sahara. Les nordistes "liquidés", les sudistes se sentent alors chez eux et fraternisent tant en paroles qu'avec les couffins.

La ligne s'élève pour effectuer la traversée des Hauts Plateaux. Bordée, par la mer d'alfa jusqu'au delà de Mecheria, caillasses et sable vous attendent aux abords d'Ain-Sefra, après le passage à Mekalis (alt. 131 km 457).

La gare de Beni-Ounif est dotée d'une éolienne qui lui a toujours fournie son électricité.

Le nombre de cheminots fut assez important pour justifier de l'aménagement d'une chapelle insérée dans une école qui servait à tous : chrétiens, musulmans et juifs.

Beni-Ounif justifiait son existence par la proximité de Figuig, situé à 5 km, mais déjà au Maroc.

De Beni-Ounif à Béchar, il reste encore 120 km. Isabelle EBERARDT en a vu la construction, la troupe protégeant les ouvriers espagnols qui y travaillaient.

Cette ligne comprend plusieurs rampes de 25 mm par mètre (et même une de 27 mm). C'est la ligne la plus élevée d'Algérie avec une altitude maximum de 1 314 m à Mekalis où un point d'eau a cependant été créé.

Dans cette partie de l'Algérie l'eau est rare, très chargée en sels calcaires et magnésium. Avant 1939, le pompage se faisait par de petites machines à vapeur. Dans les dépôts de Sefra et Béchar, l'eau est traitée par la chaux et la soude mais les chaudières souffrent de l'accumulation du tartre. Beaucoup de chaudronniers étaient nécessaires pour l'entretien des locomotives.

Dans cette zone très sèche, de violents orages déstabilisent la voie en affouillant les remblais et entraînant le ballast.

Le sable était l'autre ennemi des locomotives. Celles-ci, des 33 YA, devaient avoir leurs roues reprofilées et leurs mécanismes réglés tous les 10 000 Km.

Lorsque le sable envahissait les voies, il provoquait des déraillements. En 1942 le chef de district voie MEDINA fut tué par la chute d'une locomotive et le mécanicien LEPAROUX, d'Ain-Sefra, ébouillanté.

Au début du siècle le général LYAUTEY se fit construire un très joli wagon-salon qui fut récupéré par le Réseau et servait durant les inspections.

La chaleur et l'isolement faisait du Sud une résidence disciplinaire pour les tête brûlées qui souvent étaient les agents les plus adroits et les plus intrépides. Mais y arrivèrent aussi les Républicains espagnols qui fuyaient la guerre civile.

Au km 28 se trouve Saint Cloud érigée en commune en 1852, mais peuplée depuis 1848 d'ouvriers parisiens et de quelques familles espagnoles. Sur 800 personnes, le choléra de 1848-1851 provoqua 51 décès. La commune fut alors repeuplée d'anciens militaires et de colons espagnols. La vigne y est la richesse du pays depuis 1862.

Arzew (km 43) était déjà une escale phénicienne. Photo p 116

LIGNE TIZI-MASCARA

TIZI = col en berbère.

12 km construit en 1889 et passant de l'altitude 454 à 568 par une forte rampe au pied des monts Beni-Chougrane.

Jusqu'en 1791, Mascara, dont les vins ont une réputation mondiale, fut la résidence du Bey d'Oranie. A cette date les espagnols abandonnèrent ORAN.

LIGNE EL AFFROUN - MARENGO

A El Affroun (353 km d'Oran) un embranchement de 20 km dessert la plus riche région agricole d'Algérie

Autrefois un embranchement à voie métrique atteignait l'ancienne capitale de Maurétanie césarienne CHERCHEL

LIGNE MENERVILLE - TIZI OUZOU

Cet embranchement dessert une région très peuplée. Les centres de colonisation furent créés en 1870

LIGNE BLIDA – DJELFA

La 1ère section Blida - Berrouaghia (km 84) a été ouverte dès 1892. Le terminus Djelfa a été atteint en 1921.

A Médéa (km 49), on atteint déjà 927 m d'altitude. Le point culminant est franchi à Ben Chicao (km 70) à 1164m.

Le projet originel prévoyait un prolongement par Ghardaia, au Sahara, en direction d'EI Golea et Tamanrasset. Les travaux entrepris pour le chemin de fer ont été reconvertis en route goudronnée.

P157

LIGNE BOUIRA – AUMALE

Un embranchement de 43 km partait de Bouira (km 140 d'Alger) et atteignait Aumale. Il était l'amorce d'une ligne qui devait rejoindre Boghari.

LIGNE BENI MANÇOUR – BOUGIE

Au km 172 d'Alger se détache de la grande ligne un embranchement qui emprunte la vallée de la Soumman entre la grande et la petite Kabylie. Cette ligne qui dessert une région fort peuplée traverse des agglomérations importantes.

El kseur- Oued Amizour : village créé par des réfugiés alsaciens en 1870 ou Tombeau de la Neige où la colonne BOSQUET, forte de 1200 hommes fut ensevelie dans la neige en 1842.

LIGNE CONSTANTINE - BISKRA - EL OUED

Ouverte en 1882 jusqu'à Batna (km 119 alt. 1050) et en 1883 jusqu'à Biskra (km 240), le tracé en est très difficile. Elle atteint 1070 m d'altitude au km 130 à Lambiridi. Ensuite elle redescend sur Biskra en traversant 3 tunnels. A l'arrivée, un tramway tiré par un cheval ou un mulet sur 8 km rejoint la station thermale de Hammam Eççâlihîn.

A El Kantara (km 184 alt. 538) l'oued, la route et la voie de chemin de fer s'engouffrent dans la brèche de 40 m de large.

P 176 et 177,

Cette ligne a été prolongé en 1915 par une voie métrique de 217 km jusqu'à Touggourt. Dans les premier temps elle a servie à l'évacuation du pétrole d'Hassi-Messaoud.

Elle date de 1870 et mesure 86 km.

LIGNE PHILIPPEVILLE CONSTANTINE

Elle date de 1870 et mesure 86 Km

LIGNE BONE - TEBESSA - LE KOUIF

Dés 1872 la société des Batignolles entreprend la construction d'une voie ferrée entre Bone et Guelma, par la vallée de la Seybousse; entre 1876 et 1884, prolongation à partir de Duvivier jusqu'à Souk Ahras et la frontière tunisienne, puis entre 1880 et 1890 avec Tunis. Elle fut électrifiée dès 1924 ce qui résolut les problèmes de traction et permis l'évacuation rapide des minerais de phosphate des Djebel Kouif et Djebel Onk.

Sur cette ligne on passe à Mondovi (aujourd'hui Drea) patrie d'Albert CAMUS.

LIGNE TEBESSA - KHENCHELA - OULMENE - AIN BEIDA

Voie métrique de 196 km partant en direction de Constantine qui n'est pas en exploitation permanente en raison du faible trafic.

LIGNE DJILDJELLI - SIDI MAROUF

Ligne de 90 km qui aurait du atteindre Bizot.

LIGNE ST CHARLES – BONE

Au 19 km de la ligne Philippeville - Constantine part un embranchement de 98 km pour atteindre Bone. Sur cette ligne Jemmapes est un centre de colonisation créé en 1848.

LIGNE BONE - LA CALLE

Petite ligne qui n'était pas toujours ouverte au trafic voyageurs. La Calle est le dernier port avant la frontière tunisienne. Dès 1694, le bey de Constantine avait accordé, en toute liberté, une concession pour l'exploitation du corail. A quelques kilomètres les marseillais avaient un port, Bastion de FRANCE, dès 1524.

LIGNES SUR ROUTES DE L'ALGEROIS

Un réseau de trains sur routes fut mis en place dès 1892. Il n'en reste que quelques ouvrages d'art, de gares et des tunnels. A l'ouest une voie atteignait Castiglione (46 km). Un embranchement atteignait Koléa.

P204

Vers l'est une voie atteignait Ain Taya à 32 km.

Vers le sud une autre voie, à partir de Maison-Carrée passait par l'Arba et atteignait Rovigo.

LIGNES SUR ROUTES DELLYS – BOGHNI

Elle faisait 67 km.

P209

LIGNES SUR ROUTES D'ORANIE

72 km d'Oran à Hammam Bou Hadjar

Une autre voie de 16 km longeait le littoral ouest.

LIGNES DU MÉDITERRANÉE – NIGER

Cette ligne constituait à elle seule un réseau indépendant des Chemins de Fer Algériens (CFA).

C'est au km 384.5 de cette ligne, à environ 50 km N de Béchar qu'a eu lieu l'accident d'avion qui coûta la vie au Maréchal LECLERC. L'avion s'écrasa sur la voie entre les gares de Mengoub et Ménabha.