



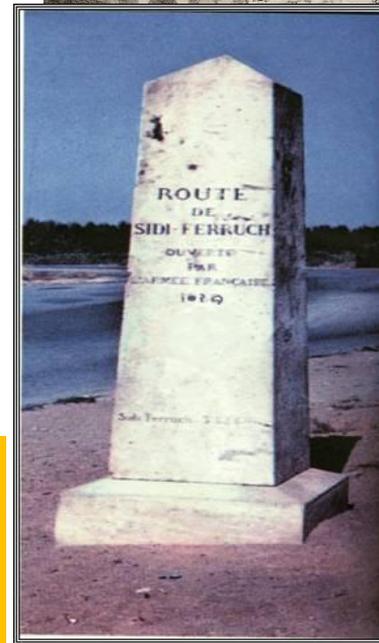
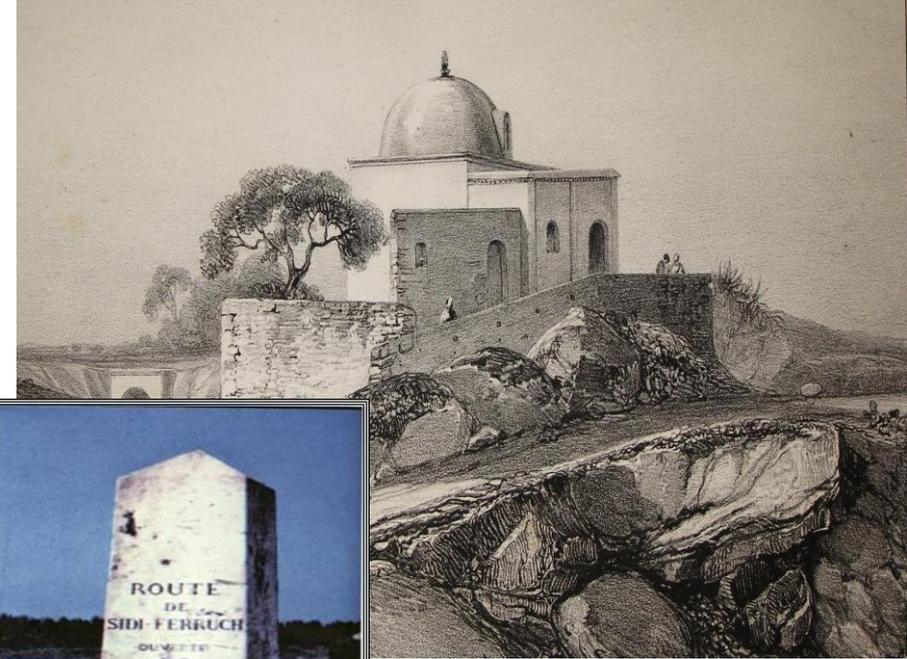
Installés en Afrique il fallait bien y circuler

Les pousse-caillou des légions romaines se sont taillé, aux yeux de la postérité, une flatteuse réputation de constructeurs de routes. Personne ne vient disputer leurs biens.. Il y avait longtemps, en effet, que le vaste réseau routier aux larges dalles de pierre légué par Rome à ces provinces, s'était vu recouverts de la toison des herbes folles et du voile de l'oubli.



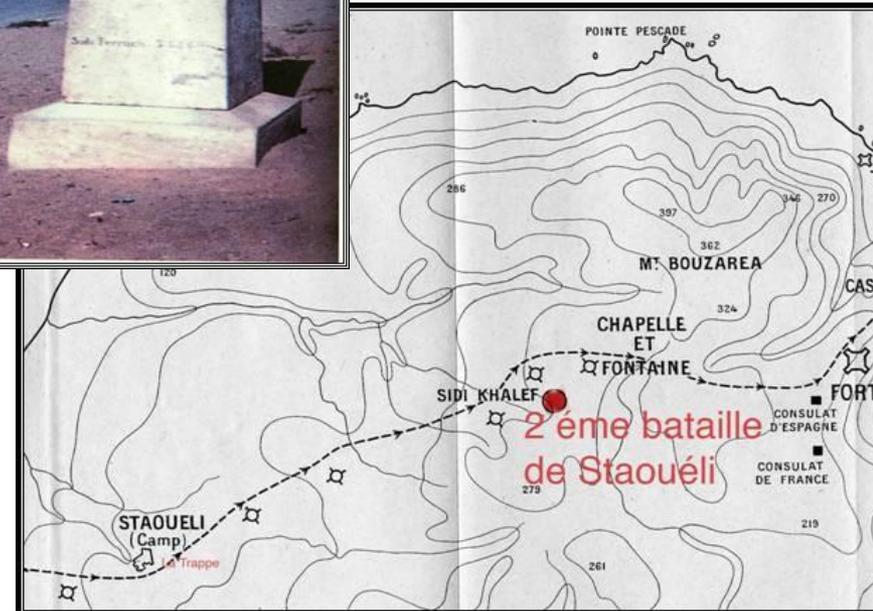
La régence d'Alger ignorait les voies carrossables, tous ces transports se faisaient à dos de chameau ou de mulet. Le Beylik se désintéressait d'ailleurs totalement de l'entretien des pistes existantes, à l'exception de celles qui joignaient la capitale au chef-lieu de province, Constantine, Médéa, Oran, et qui se paraient du nom prestigieux de « trick es soltan », voie sultane ou voie royale

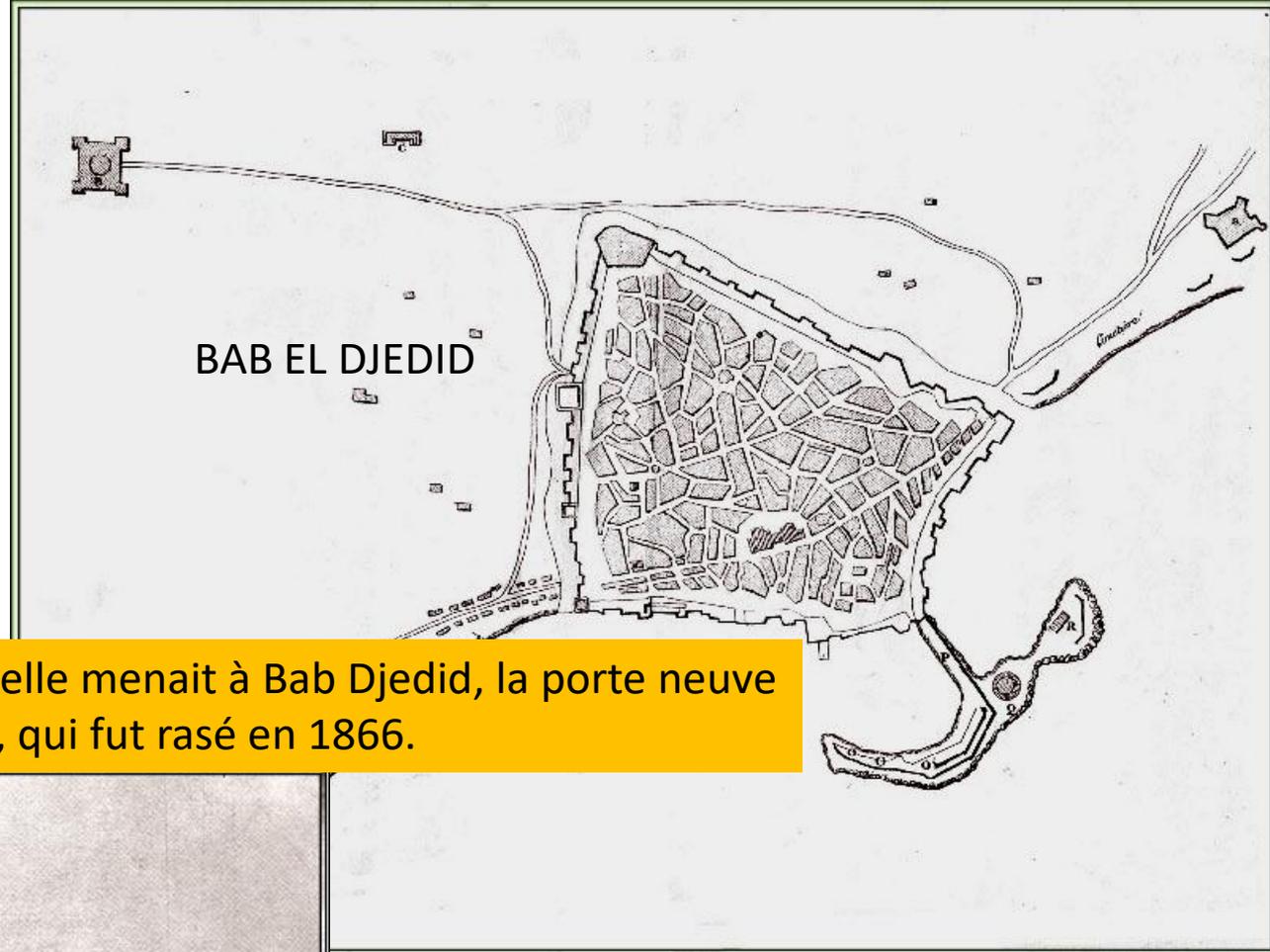
. Cette appellation était bien ambitieuse pour la modeste artère, tour à tour lacis de piste poussiéreuse ou chemin muletier escaladant les éboulis qui voyaient passer les farouches janissaires au turban démesuré. Le reste du pays n'était desservi que par des sentiers de chèvre.



Aussi nous n'étonnerons personne en disant que ce furent ces régiments appelés à constituer la future armée d'Afrique qui eurent l'honneur d'ouvrir la première route d'Algérie.

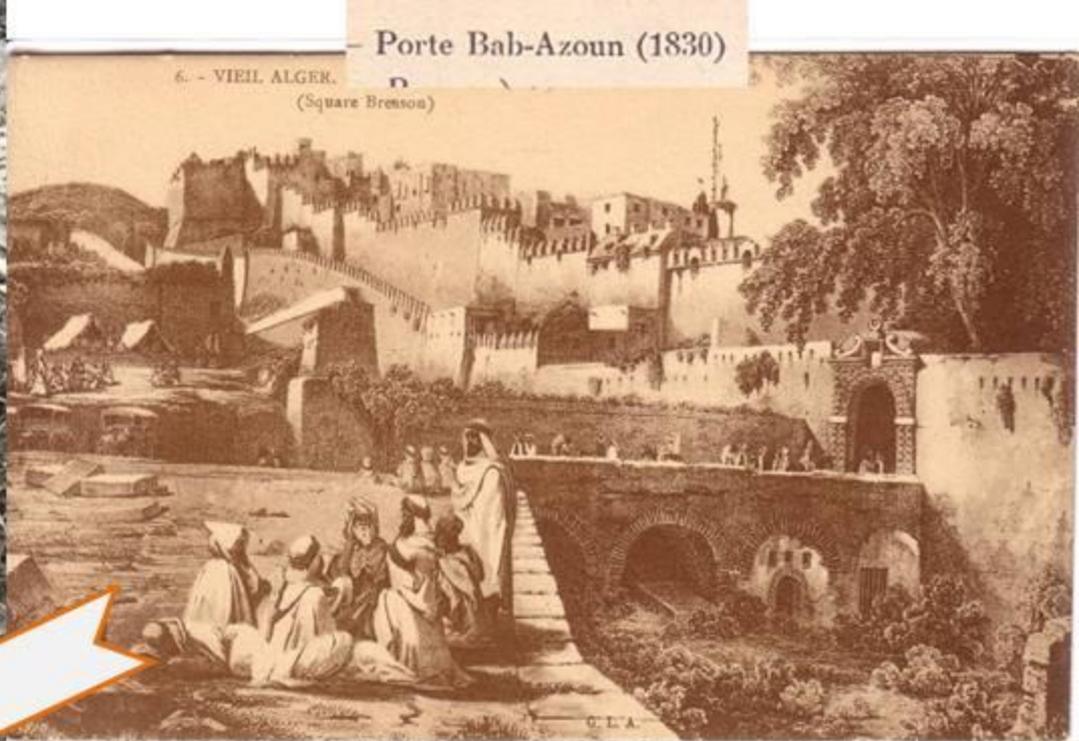
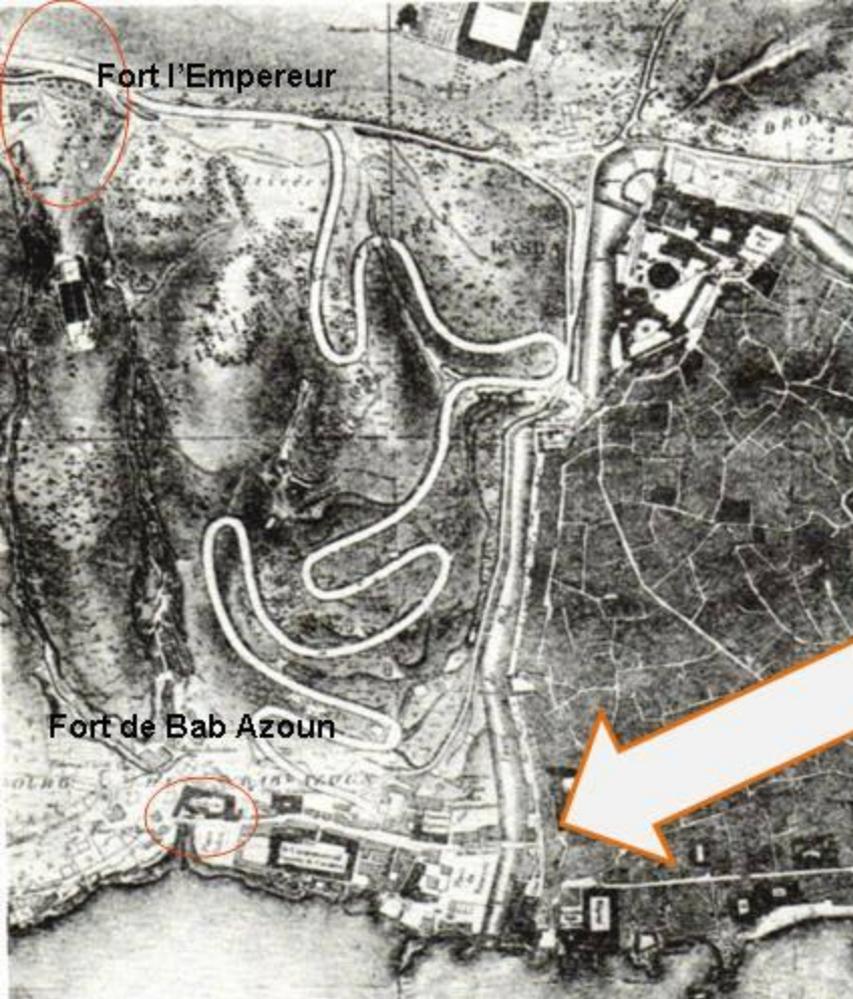
D'après les dires d'un témoin qui prit cette première route, Sidi Ferruch-Alger, le 7 juillet 1830, par 38° de chaleur, avec une vingtaine de voitures du train, « Le tracé jusqu'à Staoueli restait sommaire. On enfonçait dans la sable ou on butait sur les blocs rocheux des pentes.



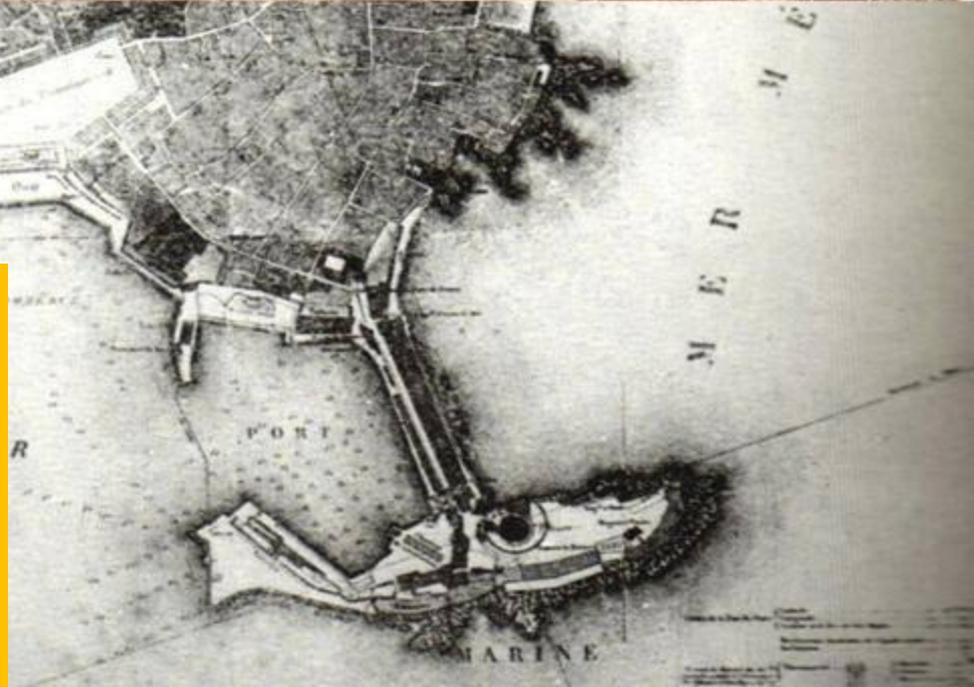


, enfin elle menait à Bab Djedid, la porte neuve d'Alger, qui fut rasé en 1866.

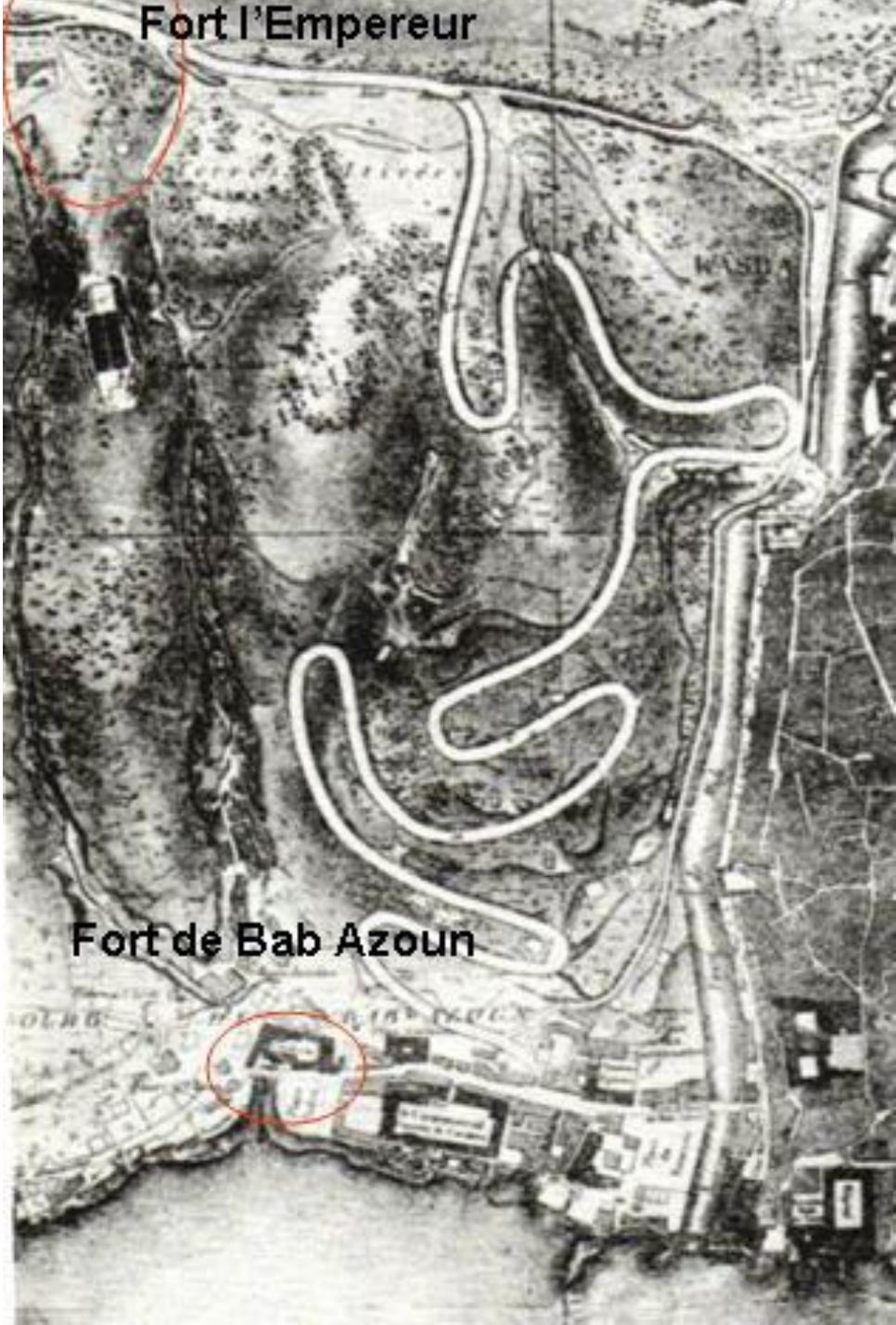




Une des premières routes pour sortir d'Alger fut par les tournants Rovigo et le boulevard Clémenceau. Ce qui n'est plus aujourd'hui qu'une succession de rues et boulevards débouchait en 1830 en pleine campagne au sortir de la porte Bab Azoun, sise à l'actuelle entrée du square Bresson.

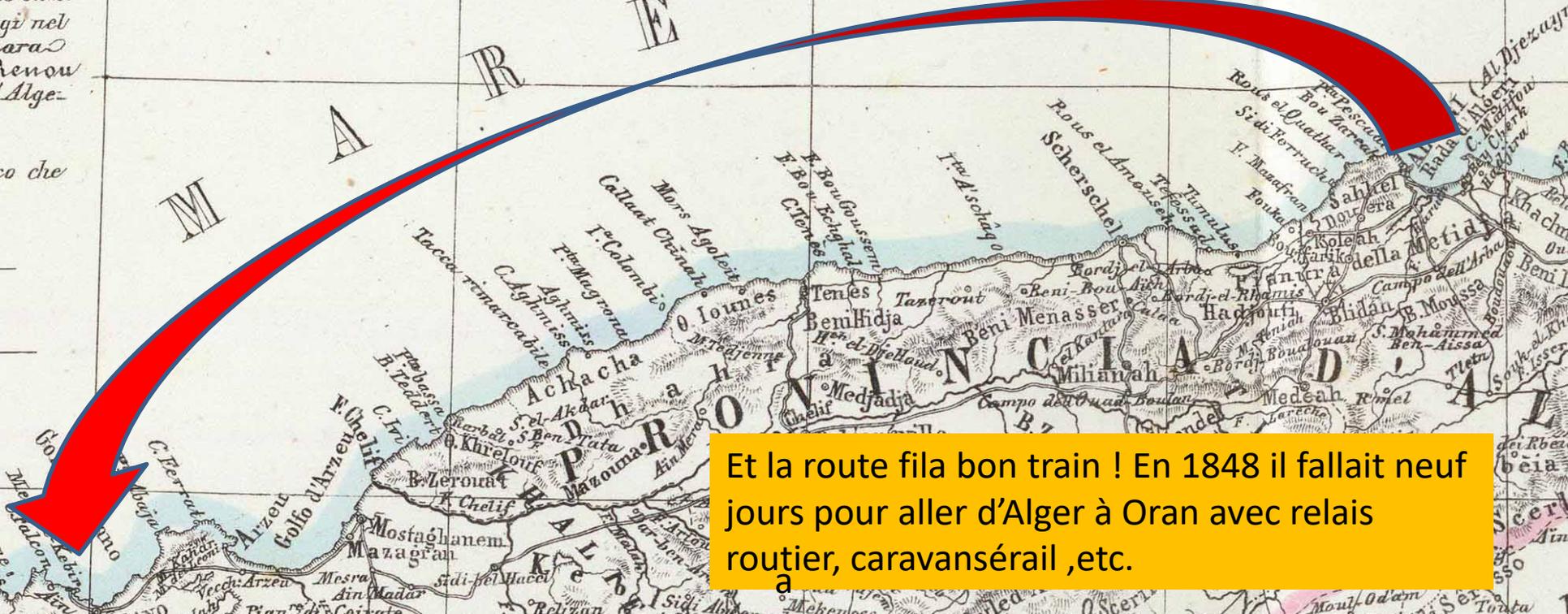


Le génie avait ouvert la route en 1831, attaquant la colline par des lacets assez raides qui prirent par la suite le nom du gouverneur de l'époque, le duc de Rovigo, ministre de Napoléon 1er, qui ne se doutait certainement pas de l'honneur qui allait ainsi lui échoir.



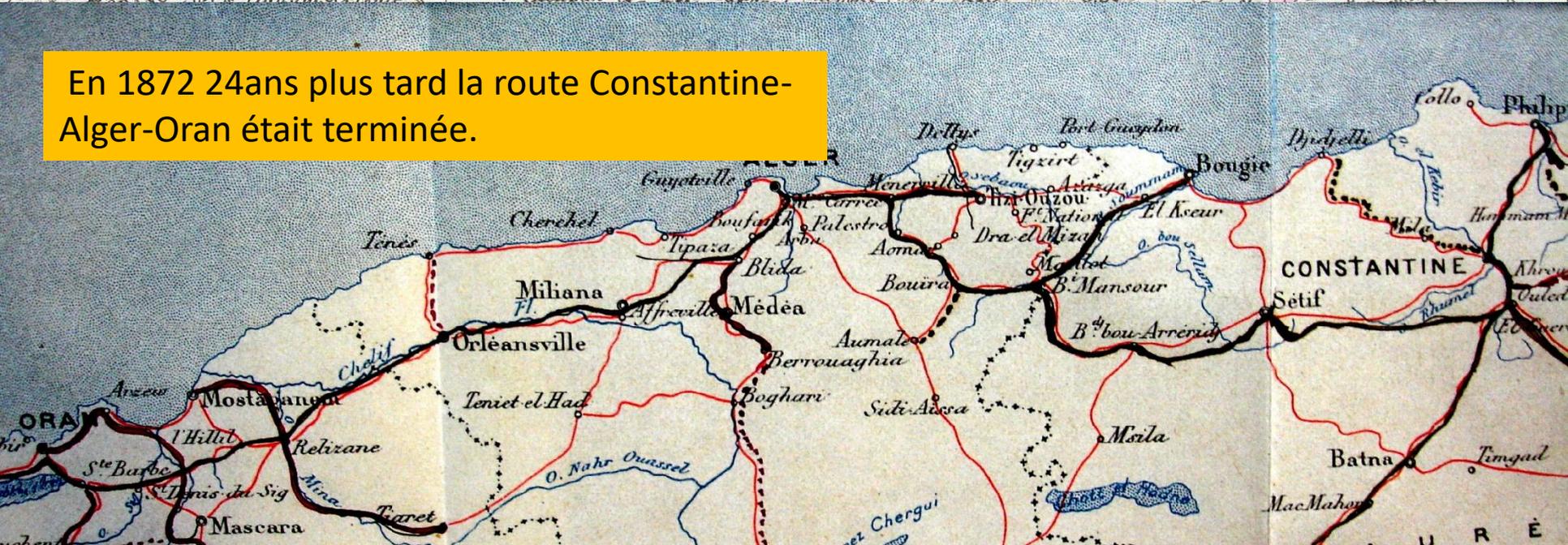


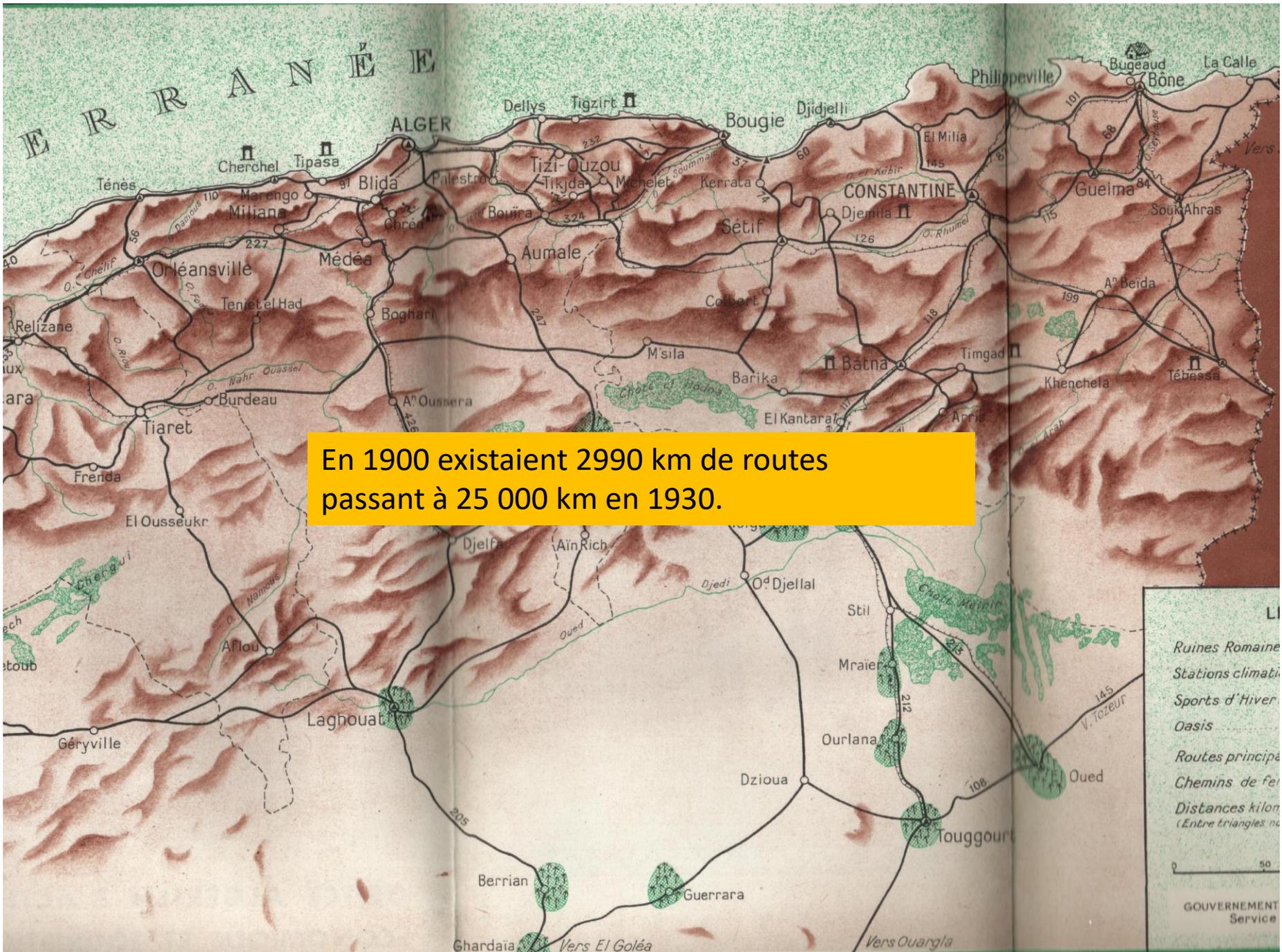
La première route qui ait escaladée le massif de Kabylie est celle construite en 18 jours en 1857 par les troupes du maréchal Randon pour relier Tizi Ouzou à Fort National (altitude 920 m)..



Et la route fila bon train ! En 1848 il fallait neuf jours pour aller d'Alger à Oran avec relais routier, caravansérail, etc.

En 1872 24ans plus tard la route Constantine-Alger-Oran était terminée.





E R R A N É E

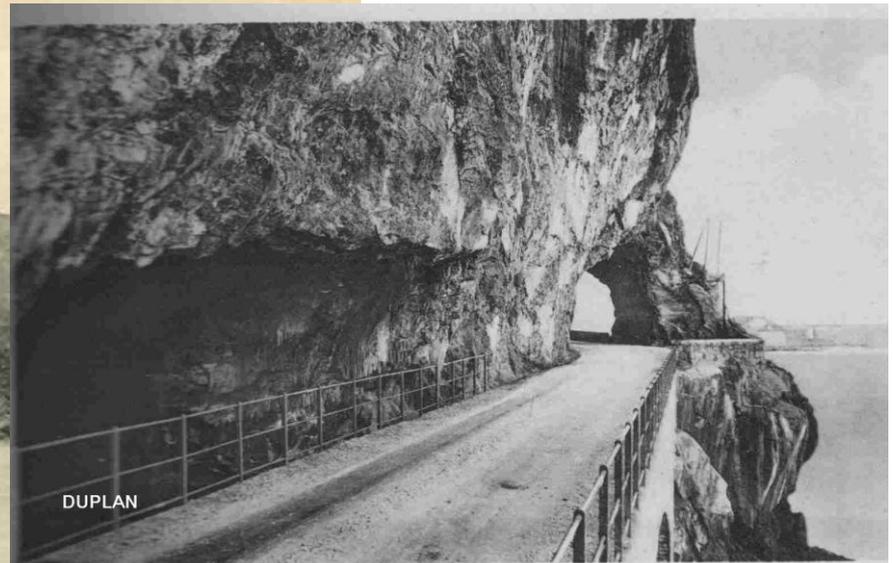
En 1900 existaient 2990 km de routes passant à 25 000 km en 1930.

LI

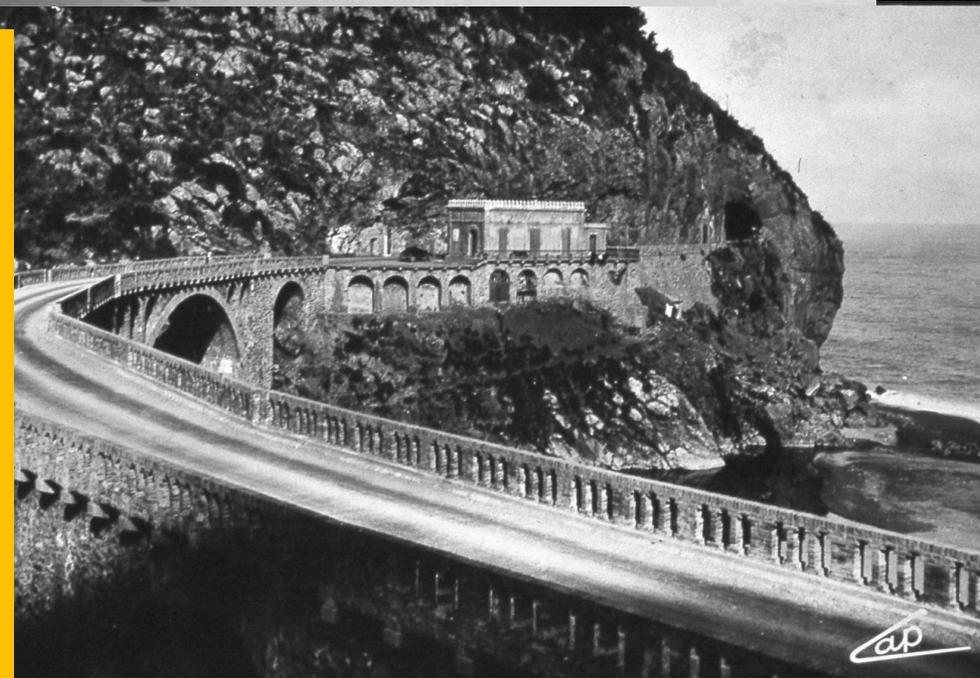
- Ruines Romaine
- Stations climati
- Sports d'Hiver
- Oasis
- Routes principa
- Chemins de fer
- Distances kilom
- (Entre triangles no

50

GOUVERNEMENT
Service



33 ROUTE de BOUGIE à DJIDJELLI - Le Pont des Grandes Falaises



Et la difficulté n'arrêta jamais ces pionniers et nous offrit des parcours admirables. A l'est de Bougie, la route littorale après avoir franchi le promontoire rocheux du cap Aokas, et traversé dans des buissons de lauriers-roses, le petit delta de l'oued Agrioun, fut taillée pendant 35 km à travers des falaises rouges à pic sur la mer, formant des premiers plans éclatants dans le cadre harmonieux du vaste golfe. Cette corniche, dite de Djidjelli, surpasse en beauté toutes les autres corniches des rivages méditerranéens, lisait-on dans les guides.

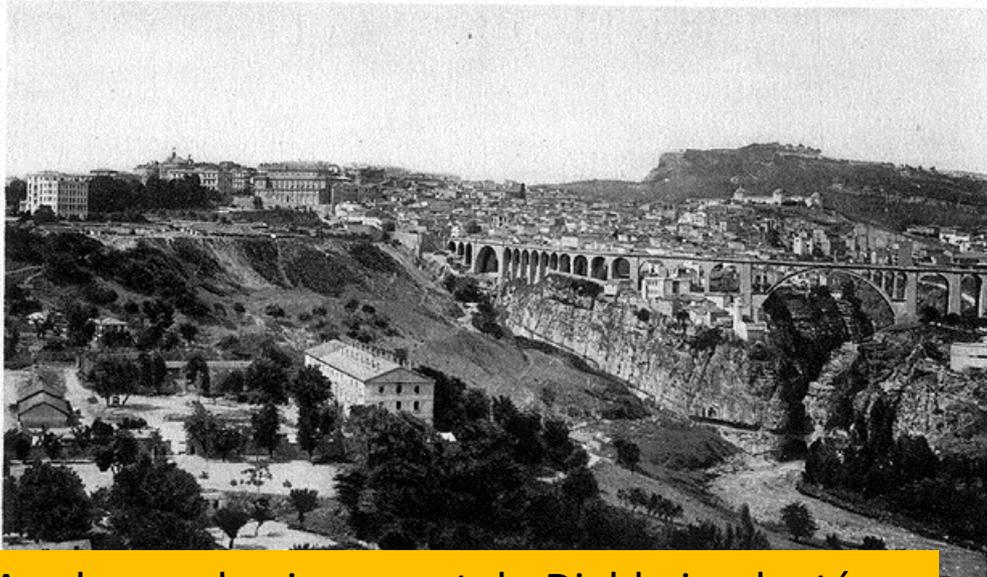
Il faut non seulement les construire mais aussi les conserver en bon état. Mais il faut alors compter sur les aléas du pays souvent sismiques.



Là où les rivières sont des oueds qui peuvent devenir tumultueux, les ponts risquent gros, comme ici celui de l'oued Sebaou.



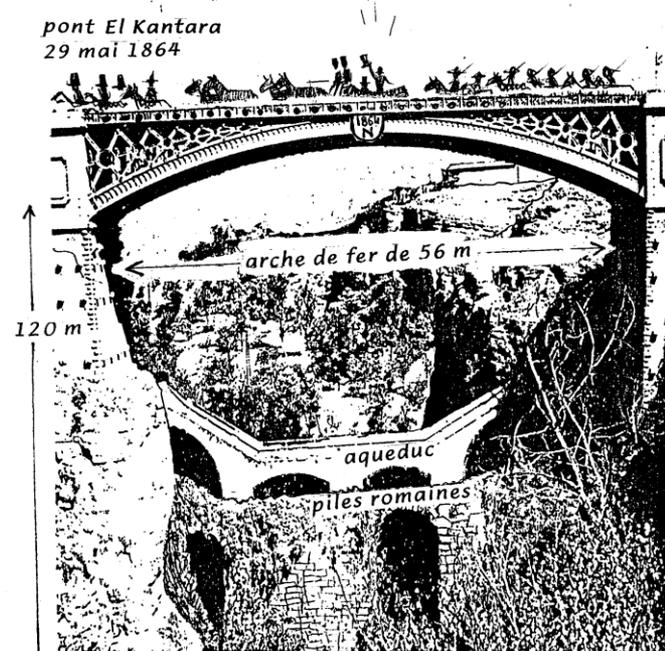
Mais la route n'est rien sans parfois des ouvrages colossaux. Dans ce domaine nous fûmes des pionniers mondiaux . Nous en avons un bon exemple, si on se réfère à l'implantation des ponts ceinturant Constantine.



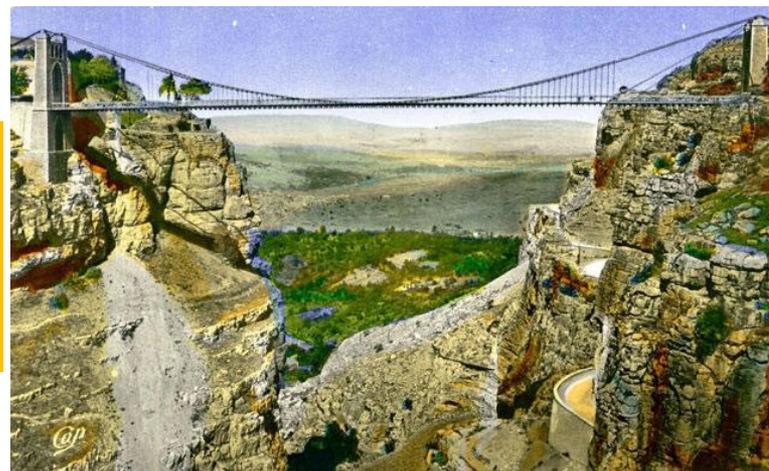
Au-dessus du vieux pont du Diable implanté en 1850, on installa dès 1908, des piles vertigineuses sur lesquelles s'accrocheront plus de 27 arches et faisant , en 1911, du pont de Sidi Rached, **le plus long pont du monde** (447m).

Troisième exploit le pont de Sidi M'cid qui au-dessus d'un gouffre de plus de 200m devint dès 1909 **le plus haut pont suspendu du monde.**

pont El Kantara
29 mai 1864



Sur les piles romaines toujours présentes du vieux pont turc d'El Kantara on a placé une arche élégante de 60 m inaugurée le 29 mars 1864 par Napoléon III.



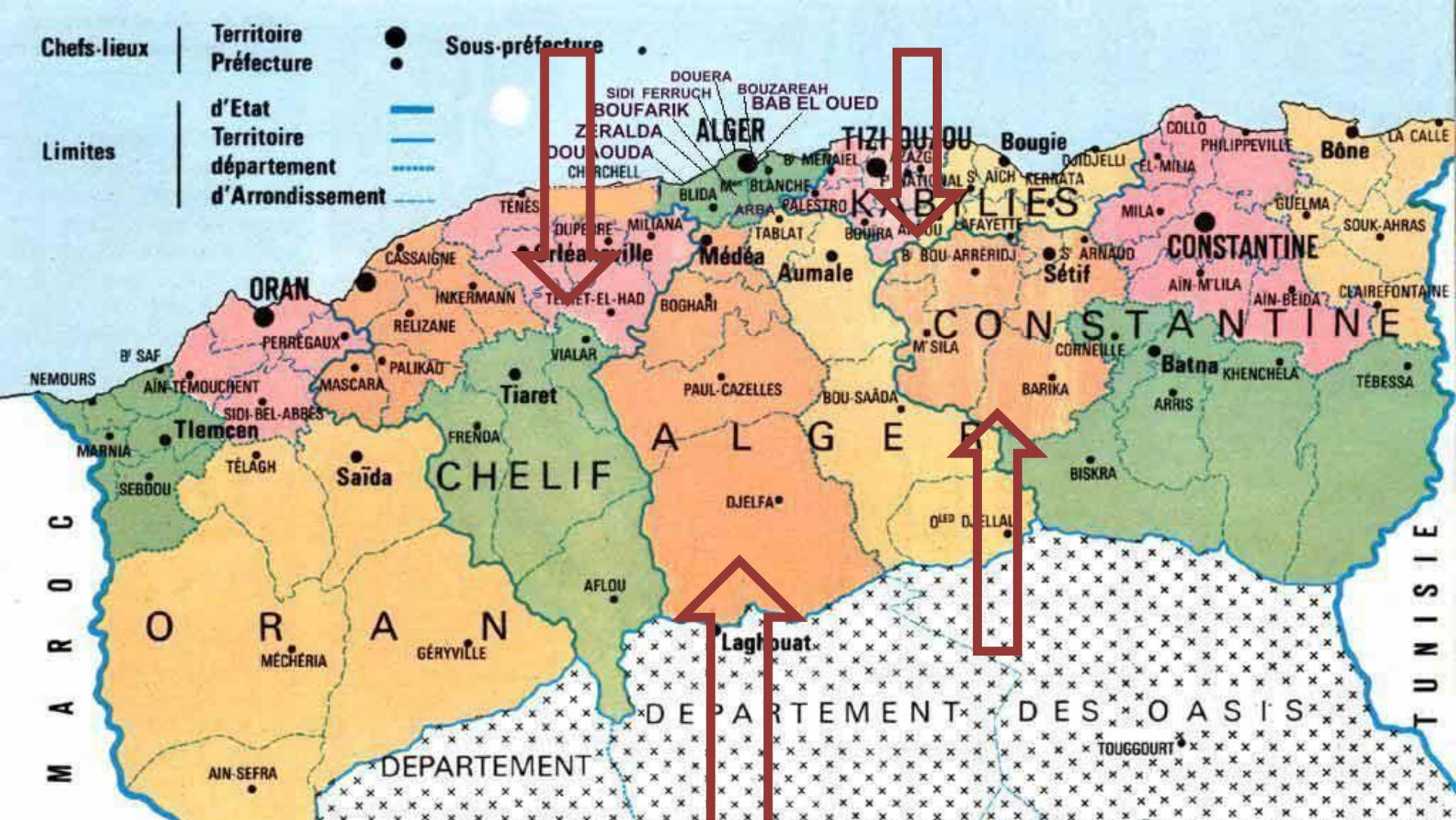


COMMENT
QU'ÉTAIT
DEVENU...



...
 Gigantesque toile d'araignée, tissée par le travail des hommes, le réseau routier des frontières marocaines aux confins tunisiens atteignait, en 1961, 54000 km. Mais comme l'hydre, la route, chantier permanent qui permet de vivre et aussi de faire vivre, continuait à s'étendre. Car les routes ne sont jamais assez longues, les réseaux jamais assez denses.





On avait consacré 3 milliards de francs (~450000€) à l'ouverture de chemins de pacification permettant d'assurer à la fois la sécurité des régions traversées, la prise en charge des populations par les sections administratives spécialisées et la création de villages accessibles aux progrès. L'effort avait porté sur les départements de Médéa, Orléansville, Tizi Ouzou et Sétif.



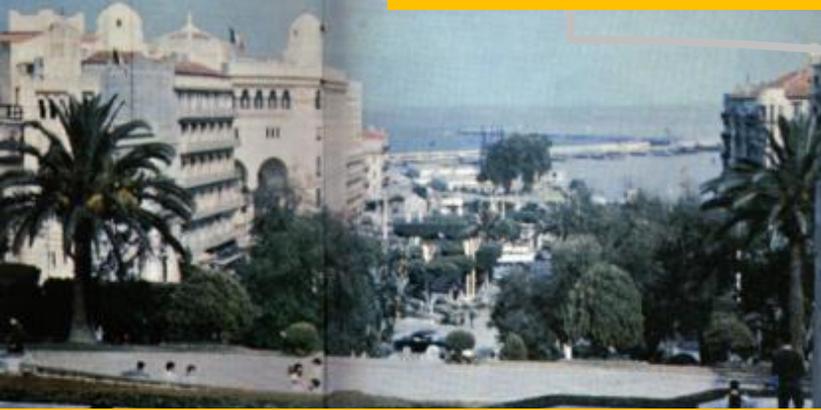
CARTE MICHELIN ALGÉRIE-TUNISIE

1 centimètre sur la carte représente 10 kilomètres sur le terrain

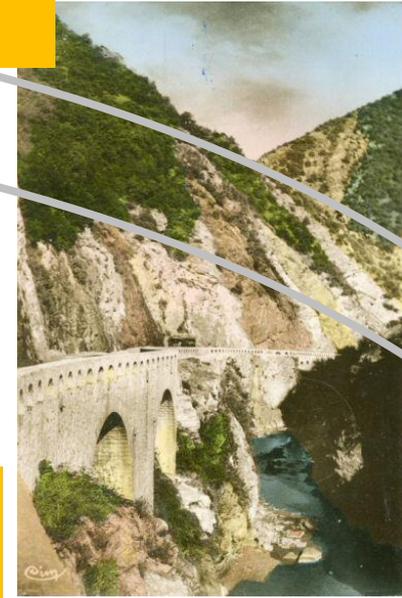


1960, le programme de construction concernait 2200 km de chaussée dont 200 de nationales ; 6300 millions avaient été attribués à l'édification de ces dernières. Les études conduites à l'occasion du plan de Constantine avaient en effet montré qu'il faudrait porter le réseau des routes départementales de 30 à 55 000 km dans les dix années à venir...

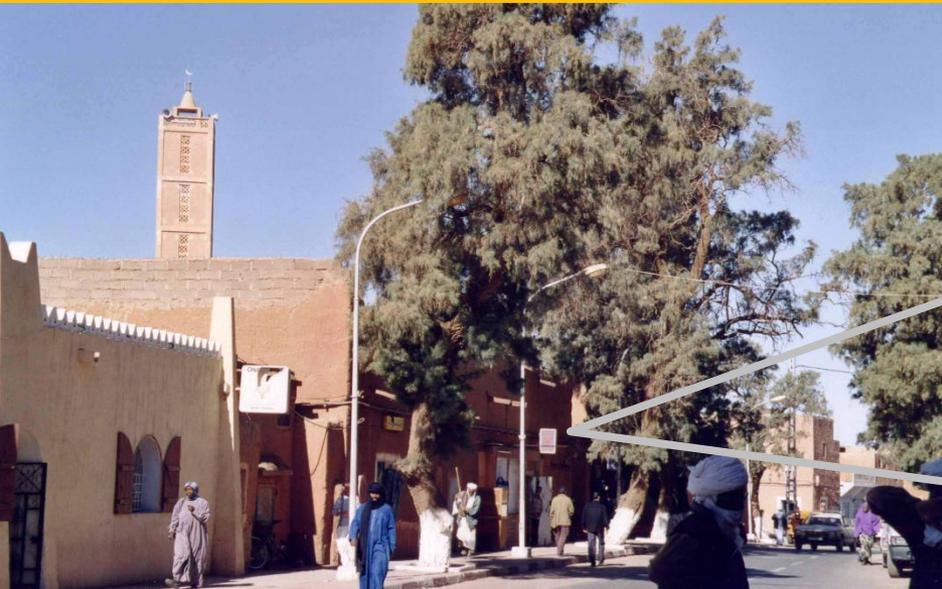
Et on structura les grandes routes en 40 nationales



NATIONALE 1



Quelques kilomètres après Blida, c'est l'embranchement de la route du sud, la nationale 1, qui, avant de s'éloigner vers la sécheresse du Sahara, après s'être baignée dans la fraîcheur des gorges de la Chiffa,, conduit au cœur de l'Afrique par Médéa, Laghouat, El Oued et Tamanrasset.



8. - MÉDEA. — Rue d'Alger.

NATIONALE 2



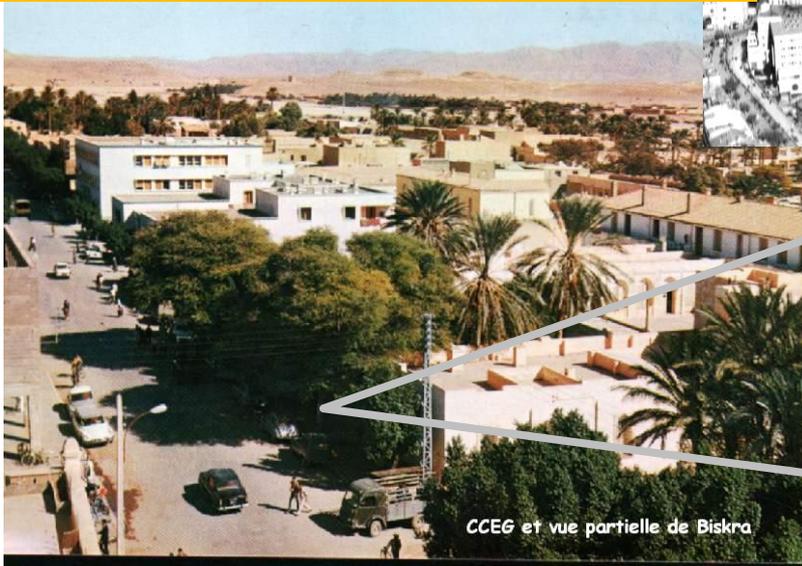
La N 2 d'Oran à Ain Temouchent par Rio Salado



NATIONALE 3



La N3 de Philippeville à Biskra par Constantine et Batna





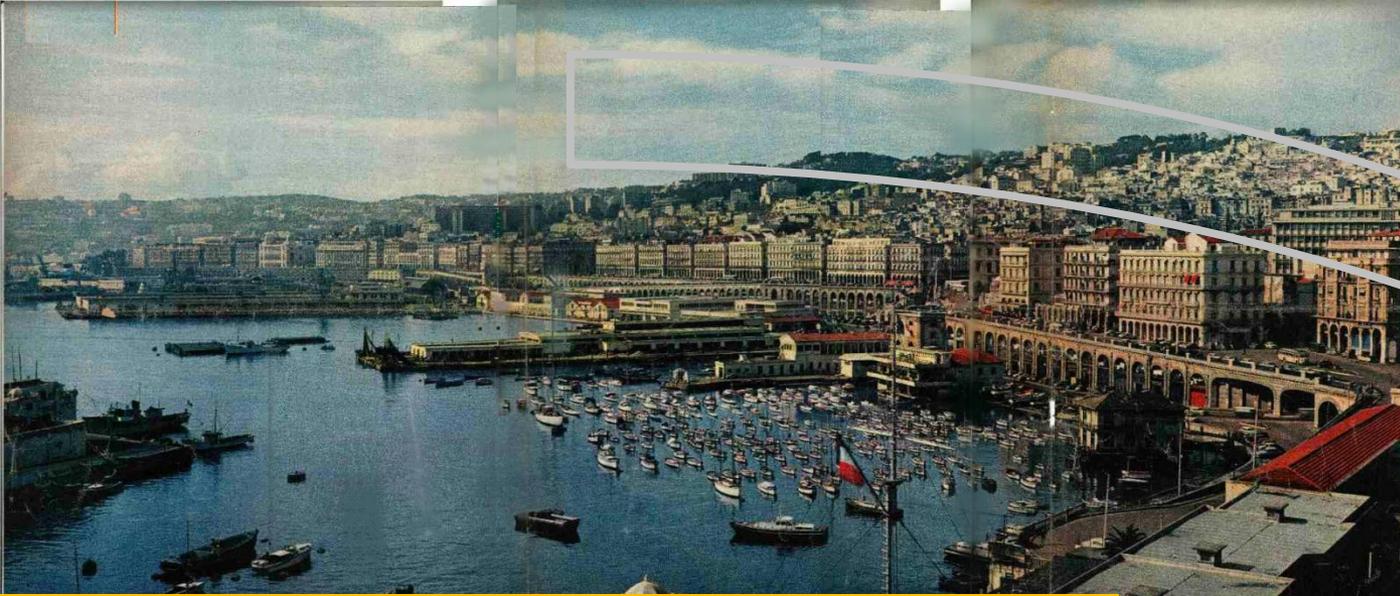
NATIONALE 4

La N4 de Boufarik à Oran par Orléansville



ORLEANSVILLE vue aérienne Nord-Sud : à droite, la Rue Georges CLEMENCEAU

NATIONALE 5



La N5 d'Alger à Constantine par Sétif
Etc ...on ne peut les énumérer toutes mais elles
representaient un travail gigantesque



L'Algérie en 1954



Le maillage du filet , plus détendu vers le sud offrait une densité comparable aux pays européens