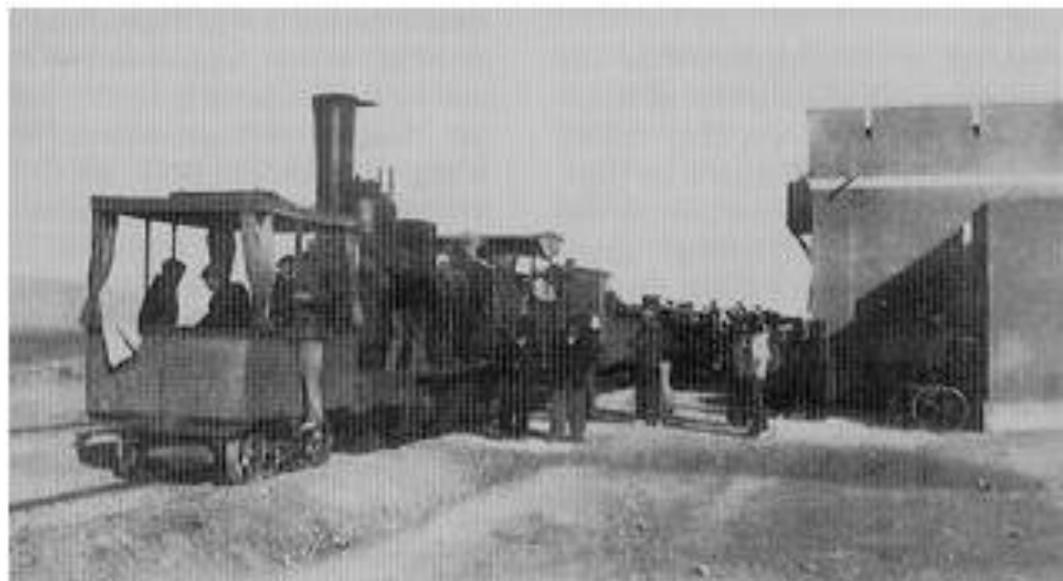
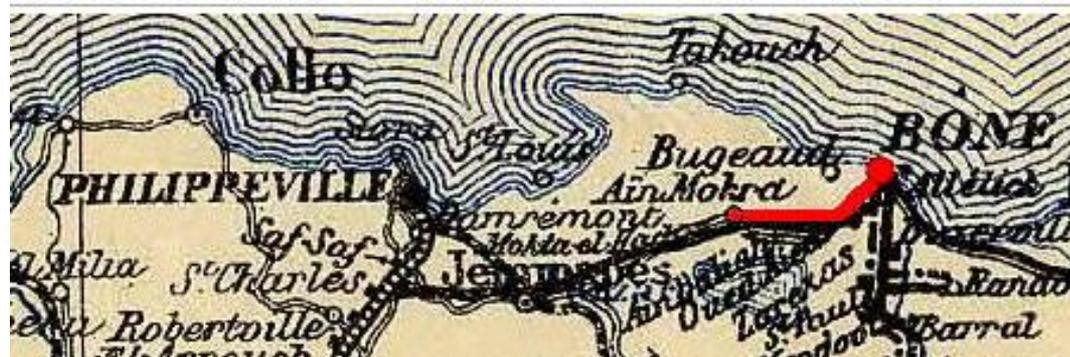
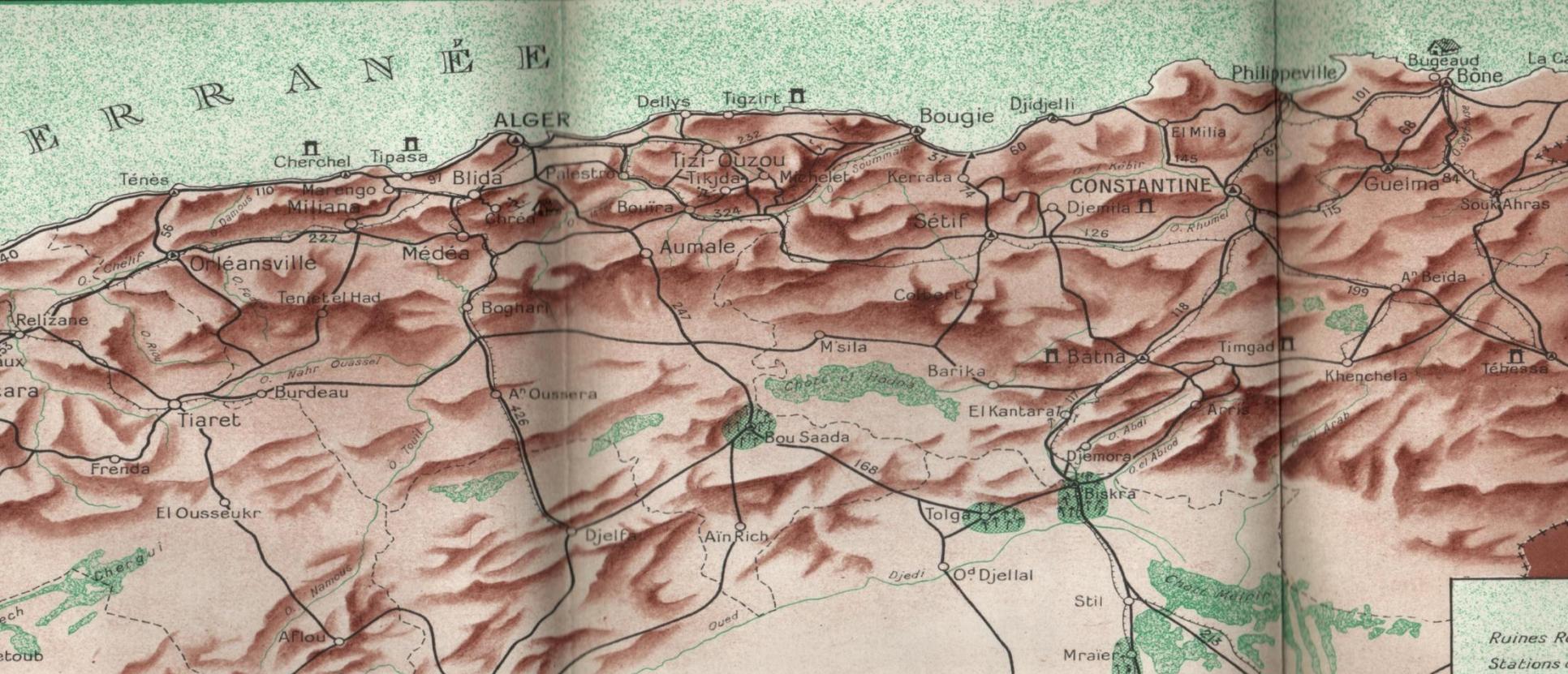




Et le fer s'implanta

L'idée de faire bénéficier la jeune Algérie de la dernière découverte d'une machinerie occidentale vint rapidement à l'esprit des Algérois contemporains du roi Louis-Philippe et du père Bugeaud. On la trouve formulée en effet dès 1844, 14 ans à peine après notre venue, alors que le pays commençait à recevoir, par nos soins, ses premières routes. La première ligne de chemin de fer réalisée en Algérie remonte à 1859. En effet dès 1853, la société civile des « Mines et hauts fourneaux des Karezas, » qui deviendra en 1864 la « Compagnie des minerais de fer magnétique de Mokta-el-Hadid » étudia le chemin de fer de 11 km de long partant des mines des Karezas pour aboutir à la Seybouse, faubourg de Bône. La construction fut assez longue et le service uniquement minier débuta le 1^{er} septembre 1859



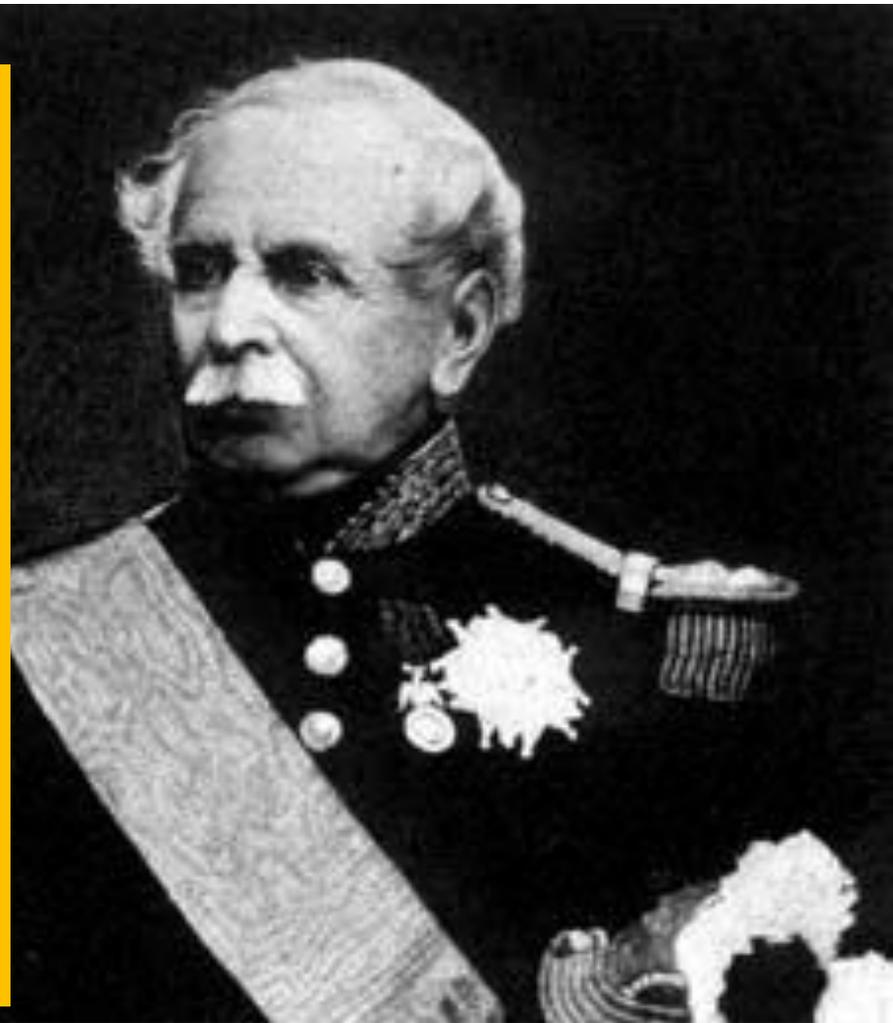


Mais entre le projet et la réalisation devait s'écouler bon nombre d'années, l'enthousiasme de nos aïeux se heurtant régulièrement au scepticisme des financiers métropolitains qui hésitaient à risquer leurs capitaux dans cette affaire. Car il fallait beaucoup d'argent et l'Algérie n'en avait pas. Le train devait faciliter la pénétration économique, sauver des villages du bled, susciter les industries, apporter le bien-être aux tribus par la commercialisation facile de leur laine et de leurs animaux, donner à nos échanges un élan décisif.

Mais quelle devait être son tracé ? Chaque province avait son plan qu'appuyaient les journaux du cru, Algérois, Bônois, Oranais, Philippevillois...

Heureusement pour eux, le Gouverneur Général, le maréchal Randon fit des chemins de fer algériens son affaire personnelle et obtint de l'empereur Napoléon III, le 8 avril 1857, le décret de « classement » des futurs réseaux ». C'était là en effet une formalité indispensable.

Sitôt la nouvelle connue, ce fut à Alger une explosion de joie difficile à imaginer. Des punchs furent ouverts pour célébrer l'événement et l'on ouvrit même une souscription pour faire frapper, en l'honneur du maréchal Randon, une médaille commémorative. Hélas, l'intéressé ne devait jamais la recevoir, ayant été muté entre-temps. Mais ceci est une autre histoire...

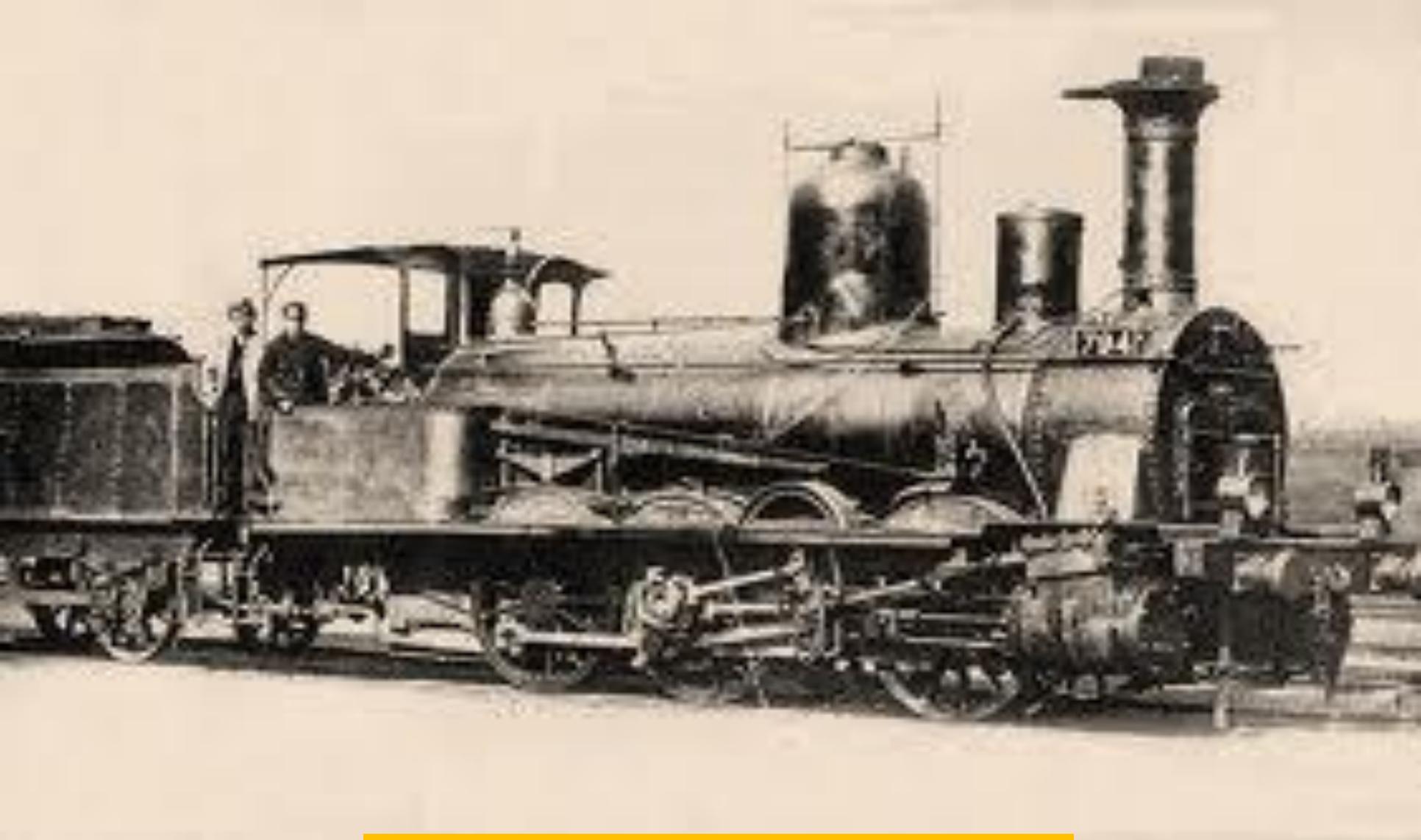




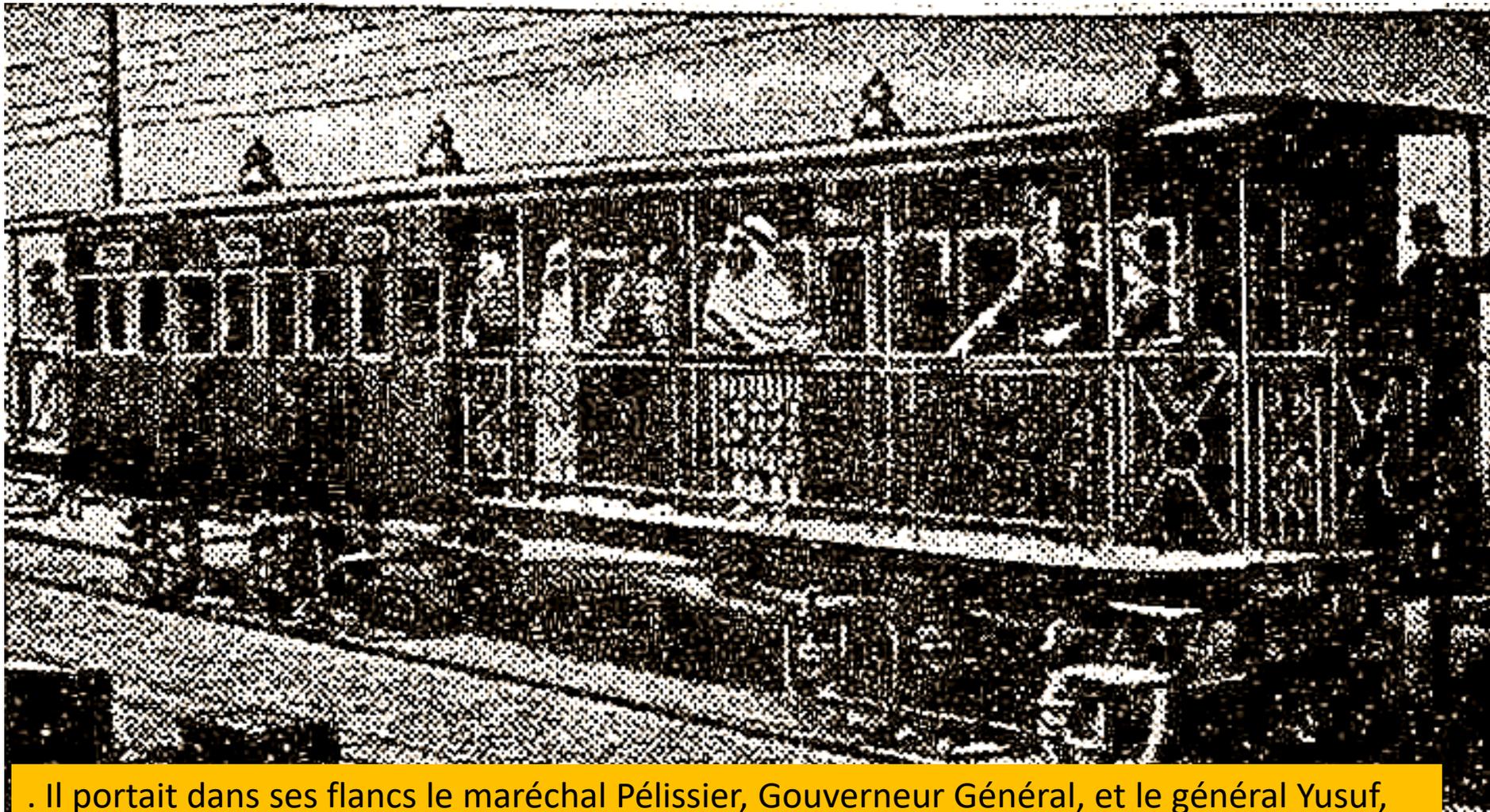
Cependant, il restait à trouver ces actionnaires qui continuaient à se dérober. Pour faire patienter l'opinion algérienne, l'armée entreprit des terrassements préliminaires. Le premier coup de pioche fut donné en grande solennité, en août 1858, près de l'Agha, terminus de la future ligne Alger-Blida.



Enfin on découvrit un groupe moins gourmand. Il emporta l'adjudication... Mais il ne tarda pas à déposer son bilan inaugurant ainsi la tradition difficile bien établie de nos transports en commun. Il avait pu cependant terminer auparavant la première voie ferrée algérienne : Alger – Blida. Dont l'inauguration officielle eut lieu le 15 août 1862. Dès 6h:00 du matin, une foule élégante encombrait la nouvelle gare de l'Agha. *«Le soleil du 15 août 1862, a écrit **Théophile Gautier**, se leva au bruit des salves d'artillerie qui annonçaient les solennités du jour. L'Algérie, pour célébrer dignement avec toute la France la fête de l'Empereur, ajoutait au programme des réjouissances ordinaires, l'inauguration de son premier chemin de fer. »*



A 7h30 le convoi démarrait, traîné par une locomotive développant la force terrifiante de 350 chevaux-vapeur.



. Il portait dans ses flancs le maréchal Pélissier, Gouverneur Général, et le général Yusuf, toutes les autorités locales, les directeurs de la compagnie et leurs invités... Ainsi que des journalistes parisiens venus pour la circonstance et en particulier Théophile Gautier décidément spécialiste de ce genre de manifestation car il avait déjà couvert l'inauguration de la ligne de Paris à Lille.

La station de Hussein-Dey sur la ligne d'Alger à Blida.

(Doc. « L'illustration », Août 1862.)





A 8h40, les wagons stoppaient en gare de Blida distante de 1,5km de la ville. Les tambours battaient « aux champs », les troupes présentaient les armes, tandis que les notables musulmans présents organisaient une fantasia enthousiaste autant qu'improvisée. Et M. de Chancel, poète et sous-préfet, accompagné de M. Ruel de Montagny maire de la « cité des roses », accueillait le maréchal et sa suite qui venait de traverser, en train, cette Mitidja que seuls franchissaient 32 ans auparavant les mauvais sentiers serpentant entre les marais. Ouverture aux voyageurs de la ligne en septembre 1862.

1868

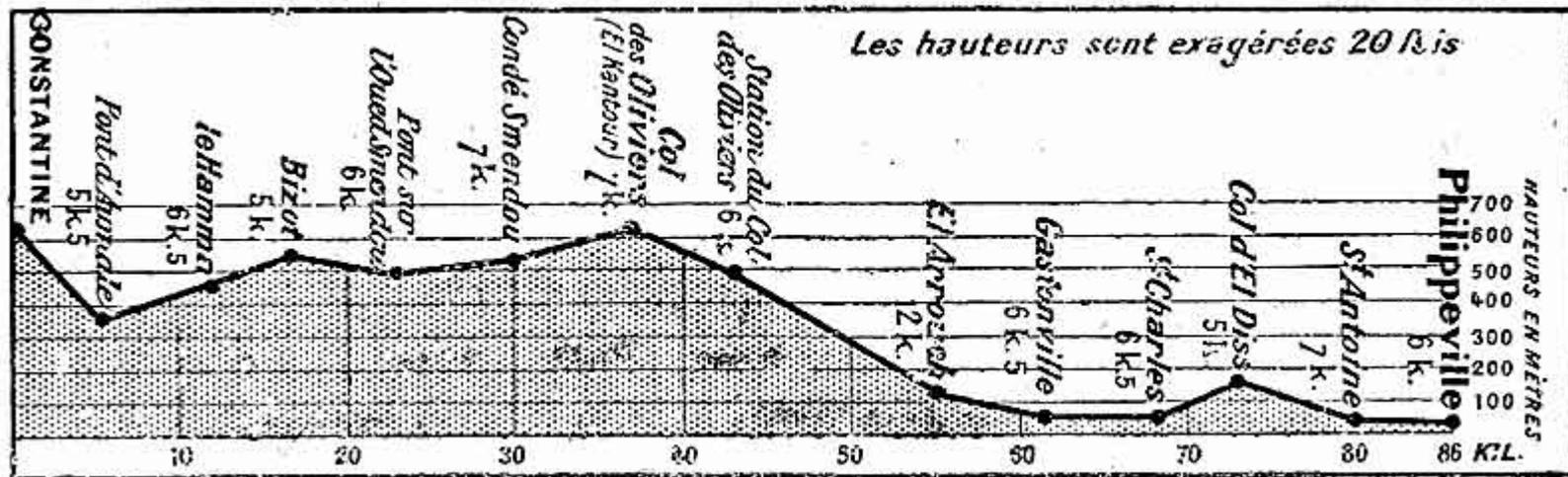


Les réalisations ferroviaires en Algérie constituent une des plus belles œuvres de la France dans ce pays. Après la première ligne Alger Blida, des travaux furent aussitôt entrepris vers l'ouest et vers l'est d'Alger. C'est ainsi que le PLM -qui fut la plus importante compagnie- ouvrit les tronçons Oran -Relizane en 1868 .



1870

,Philippeville- Constantine en 1870



PHILI

Philippeville-Constantine en 1870
4h1/2 aller 3h42 retour voir la topographie
On descend plus vite qu'on ne monte

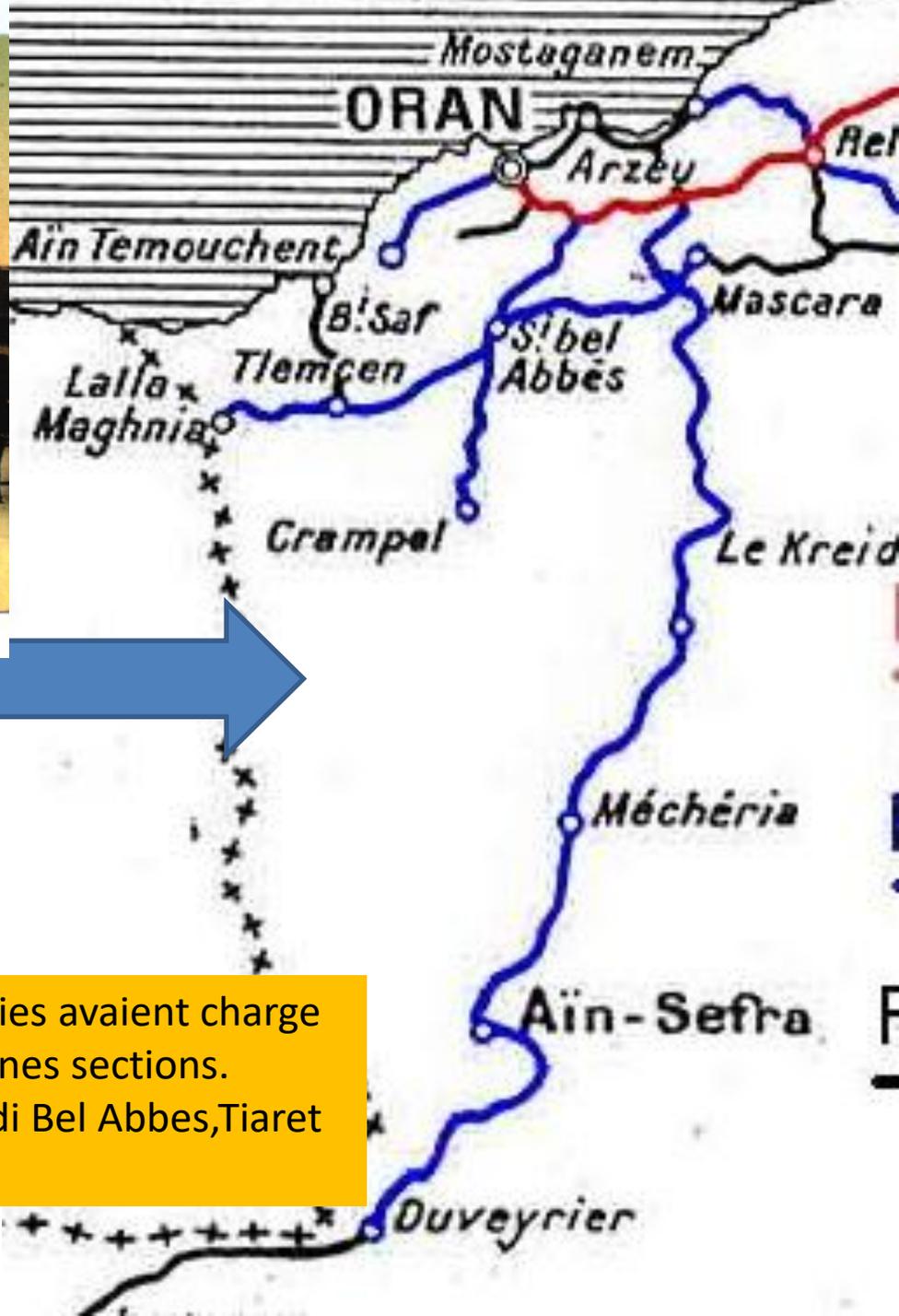
| PRIX DES PLACES | | | DISTANCES kilométriques | GARES | Nuits 1 ^{re} 2 ^e , 3 ^e | Mixte 1 ^{re} 2 ^e , 3 ^e |
|--|--------------------------|--------------------------|----------------------------|----------------------------|---|---|
| Billets simples | | | | | | |
| 1 ^{re} classe | 2 ^e classe | 3 ^e classe | | | | |
| TRAINS S'ÉLOIGNANT DE PHILIPPEVILLE | | | | | | |
| | | | | PHILIPPEVILLE port. | matin 6 | soir 3 |
| | | | 1 5 | Philippeville marc. | 6 06 | 3 06 |
| 0 65 | 0 50 | 0 35 | 5 5 | Daurémont (arrêt). | 6 15 | 3 15 |
| 1 10 | 0 85 | 0 60 | 10 | Saf-Saf | 6 26 | 3 26 |
| 2 15 | 1 00 | 1 15 | 18 | Saint-Charles | 6 46 | 3 46 |
| 3 35 | 2 50 | 1 85 | 29 | Robertville | 7 18 | 4 18 |
| 4 05 | 3 | 2 20 | 35 | El-Arrouch | 7 45 | 4 45 |
| 5 15 | 3 85 | 2 85 | 46 | Col-des-Oliviers | 8 13 | 5 33 |
| 6 70 | 5 05 | 3 70 | 59 | Condé-Smendou | 9 12 | 6 12 |
| 8 30 | 6 20 | 4 55 | 73 | Bizot | 9 45 | 6 45 |
| 8 95 | 6 70 | 4 95 | 79 | Le Hamma | 9 58 | 6 58 |
| 9 75 | 7 30 | 5 35 | 86 | CONSTANTINE | 10 14 | 7 14 |
| | | | | Arrivée. | matin | soir |
| TRAINS S'ÉLOIGNANT DE CONSTANTINE | | | | | | |
| | | | | CONSTANTINE | matin 6 40 | soir 3 40 |
| 0 80 | 0 60 | 0 45 | 6 4 | Le Hamma | 6 50 | 3 50 |
| 2 45 | 1 10 | 0 80 | 12 9 | Bizot | 7 9 | 4 9 |
| 3 | 2 25 | 1 05 | 26 8 | Condé-Smendou | 7 43 | 4 43 |
| 4 60 | 3 45 | 2 55 | 40 2 | Col-des-Oliviers | 8 31 | 5 31 |
| 5 70 | 4 30 | 3 15 | 50 2 | El-Arrouch | 8 55 | 5 55 |
| 6 40 | 4 85 | 3 55 | 56 9 | Robertville | 9 12 | 6 12 |
| 7 60 | 5 70 | 4 20 | 67 4 | St-Charles | 9 40 | 6 40 |
| 8 60 | 6 45 | 4 75 | 76 2 | Saf-Saf | 9 56 | 6 56 |
| 9 05 | 6 80 | 5 | 80 7 | Daurémont (arrêt). | 10 7 | 7 07 |
| 9 75 | 7 15 | 5 25 | 84 7 | Philippeville marc. | 10 16 | 7 16 |
| 13 90 | 7 30 | 5 35 | 86 2 | PHILIPPEVILLE port. | 10 22 | 7 22 |
| | | | | Arrivée. | matin | soir |



-1942



et la grande ligne Alger -Oran 1871
.A l'époque on mettait près de 18h



1879

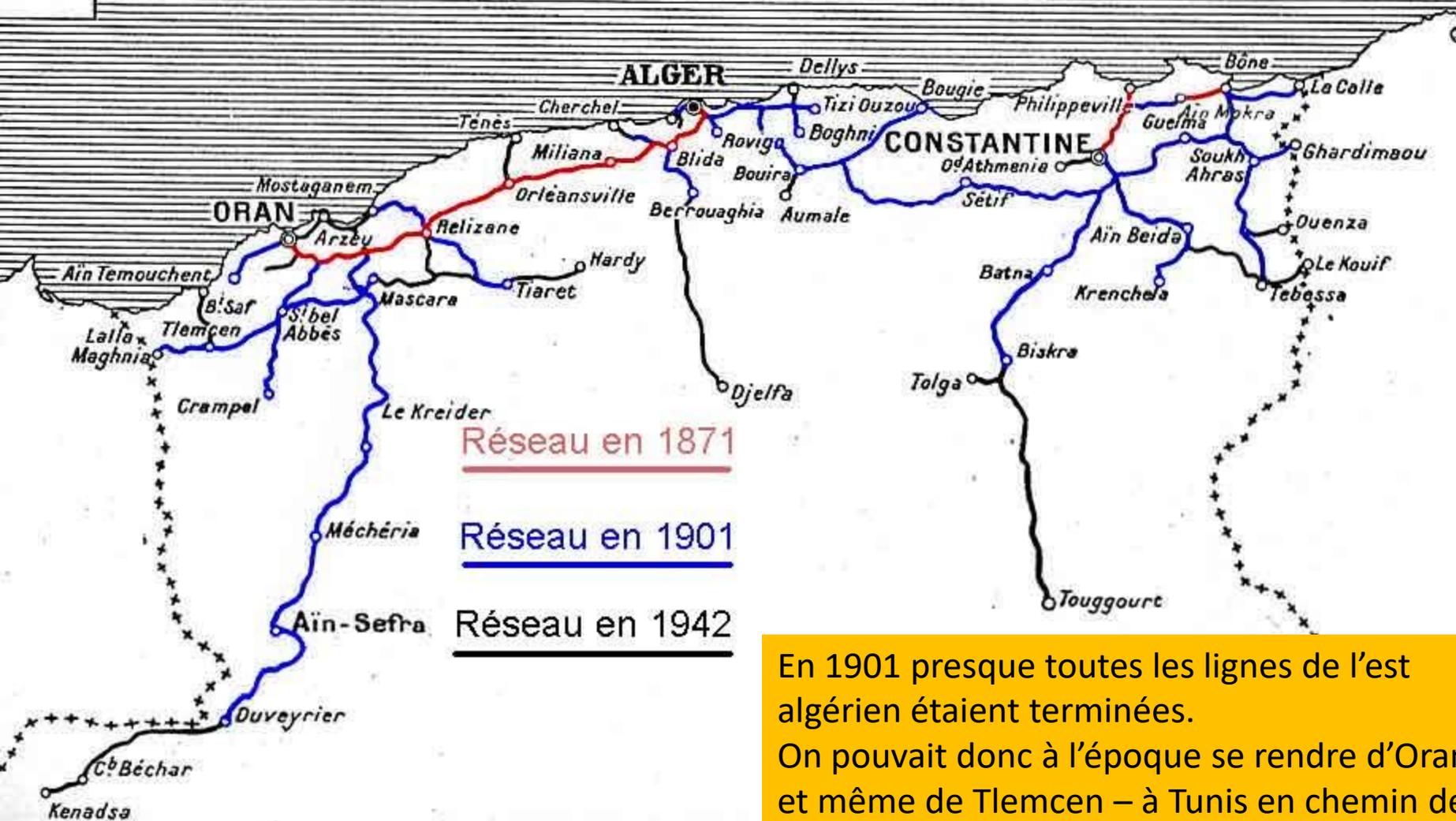
Pour le reste, plusieurs compagnies avaient charge de réaliser et de gérer les anciennes sections. L'ouest algérien » avec Tletat-Sidi Bel Abbès, Tiaret et Tlemcen



<http://alger-roi.fr> par B. Venis

La construction d'une ligne Blida Djelfa débuta en 1891 et mit plus de 30 ans pour parfaire son installation.

<http://alger-roi.fr> par B. Venis
Envoi: Georges Bouchet



En 1901 presque toutes les lignes de l'est algérien étaient terminées. On pouvait donc à l'époque se rendre d'Oran – et même de Tlemcen – à Tunis en chemin de fer... mais en empruntant 4 compagnies et avec de très nombreux changements aux correspondances.

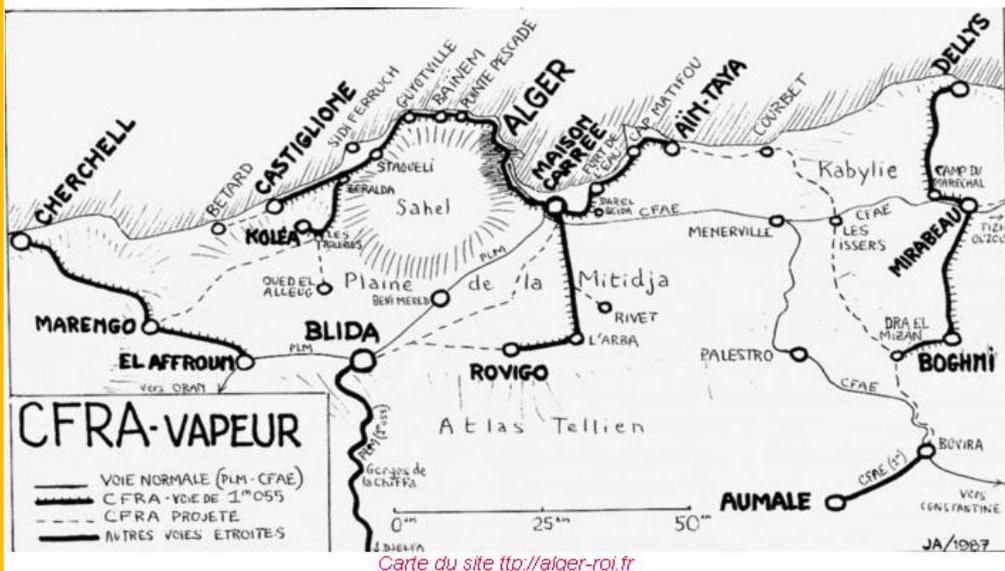
Au moment de son développement maximum, le réseau à vapeur des C.F.R.A. comprenait peu avant la fin du XIXeme siecle:

1° Trois lignes au départ d'Alger :

- le long de la côte ouest : Alger-Koléa (50 km) avec un embranchement sur Castiglione (11 km);
- le long de la côte est : Alger-Aïn-Taya (32 km) ;
- vers le Sud, dans la Mitidja : Alger-Rovigo (34 km d'Alger), en tronçon commun avec la ligne précédente sur 12 km d'Alger à Maison-Carrée;

2° A l'ouest du département, la ligne El-Affroun-Marengo-Cherchell (49 km) reliant la grande artère à voie normale : Alger-Oran à la côte par l'ouest de la Mitidja, riche région viticole;

3° En Kabylie, la ligne Dellys-Boghni (68 km) coupant à Camp du Maréchal et à Mirabeau la ligne à voie normale Alger-Tizi-Ouzou et reliant la côte à l'intérieur de cette montagneuse et pittoresque province.



5. MARENGO — La Gare



Collection Idéale P. S.



BOUIRA. — Quai de la Gare

Les gares vont être des sites importants pour les villages du bled



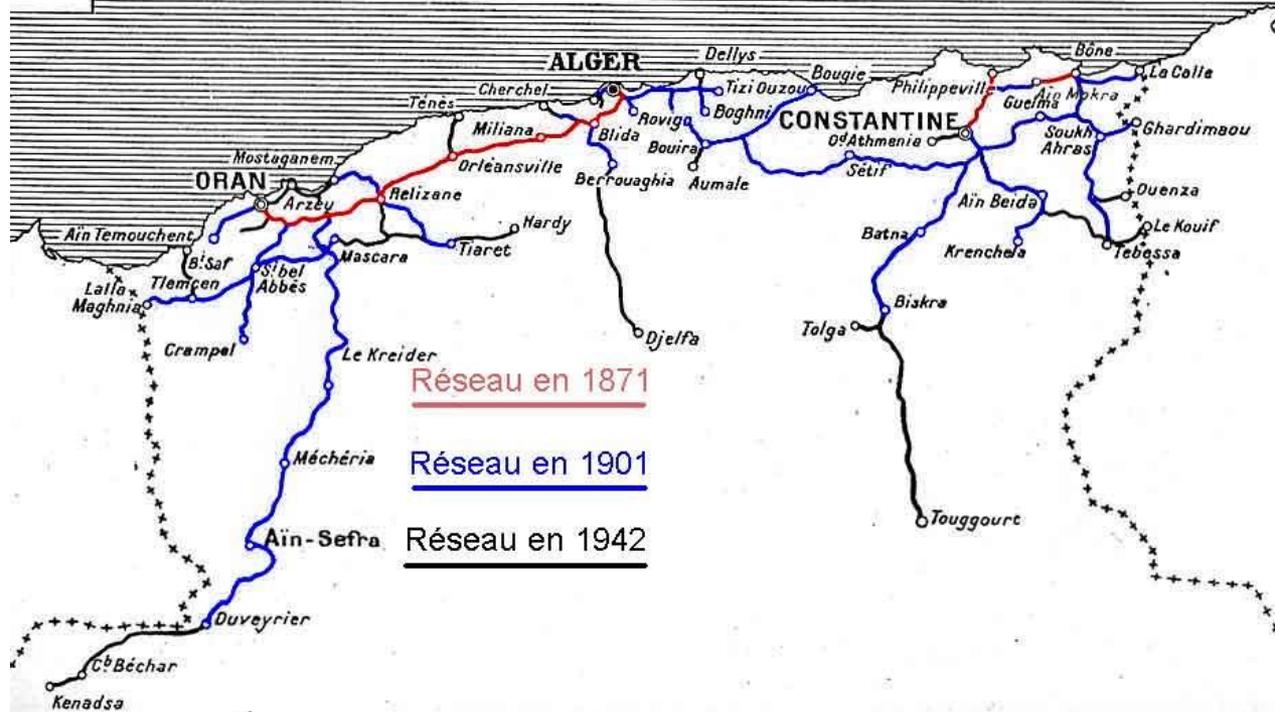
C'est là que l'on rencontrera élégants et élégantes à leur descente d'un voyage depuis la capitale



Il fallut adapter les gares au trafic et parfois même en mettre deux dans une même ville comme à Alger.

Celle-ci implantée dès 1870 permettant le transbordement sur bateaux n'était pas loin des hôtels d'hiverneur et ouvrait a porte à tout grand voyage en Algérie.

-1942



Malgré les difficultés que présente la variété d'écartement des voies, la fusion PLM- État a permis aux CFA devenus SNCF – Algérie, d'harmoniser l'ensemble du réseau (5000 km de voies), d'améliorer et de moderniser l'équipement, d'offrir un confort remarquable voyageurs. C'est là le résultat d'un travail exceptionnel fourni par les techniciens qui ont contribué également à la rapidité des parcours.



COLOMB BÉCHAR (Sud-Oranais). - Arrivée d'un train



COMMENT
QU'ÉTAIT
DEVENU...

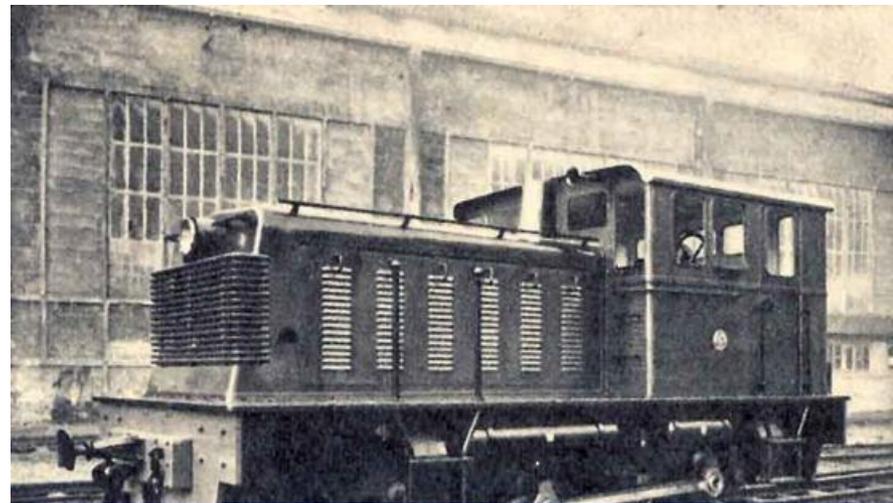
TRAFICS DES CHEMINS DE FER EN ALGERIE

En millions de kilomètres parcourus

| | 1938 | 1949 | 1950 | 1951 | 1952 |
|--------------|------|------|------|------|------|
| VOYAGEURS | 559 | 809 | 819 | 839 | 843 |
| MARCHANDISES | 923 | 1215 | 1259 | 1324 | 1267 |

Le voyageur qui empruntait de 1936 à 1952 les lignes principales du réseau ferré algérien entre les frontières marocaines et tunisiennes ou la ligne de Blida à Djelfa se rappelle certainement que leur train était parfois tractés par des locomotives très caractéristiques des locomotives à vapeur car c'est locomotives articulées avait en effet un aspect caractéristique, constituée par deux groupes moteurs distincts qui pivotaient

En 1950 l'inox relie Alger à Oran en 5h10
devenu quotidien en 1951



En 1954 fin des locos à vapeurs remplacées par
des diesels.



Participation de la rébellion au rail
algérien!!!



Notre cadeau : parc loco 365,
voiture voyageurs 462,
wagon 9537

- Voie normale
- Voie étroite
- Lignes coordonnées
- - - En construction
- · · Lignes électrifiées

X Aïn-Sefra

CHEMINS DE
FER d'AFRIQUE
DU NORD

