

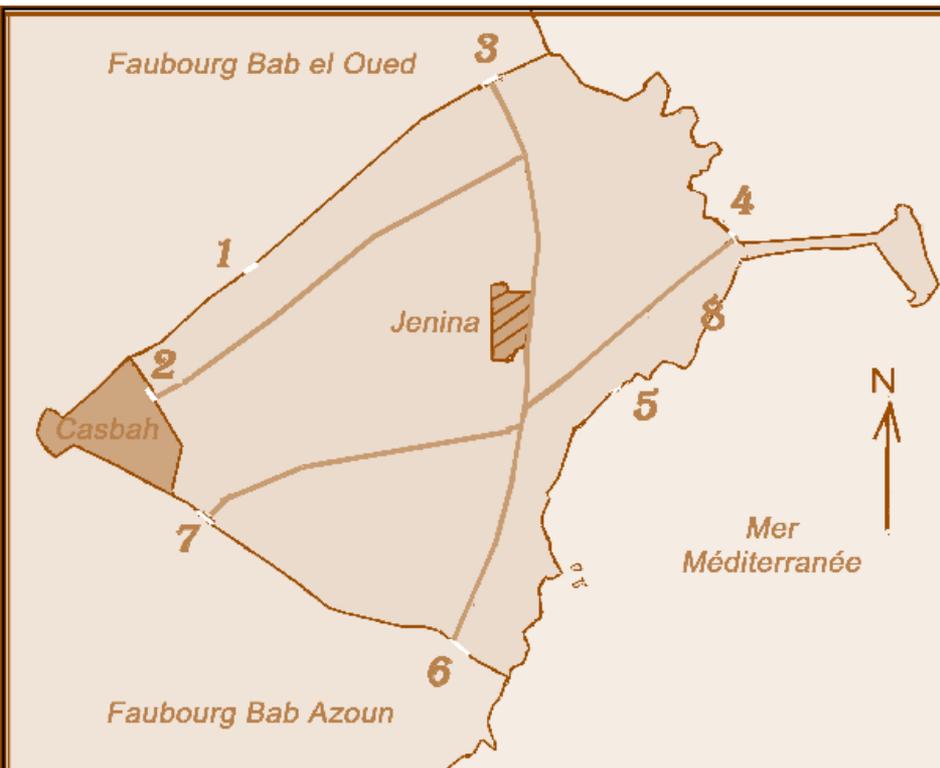


Avancez...

sur l'avant!

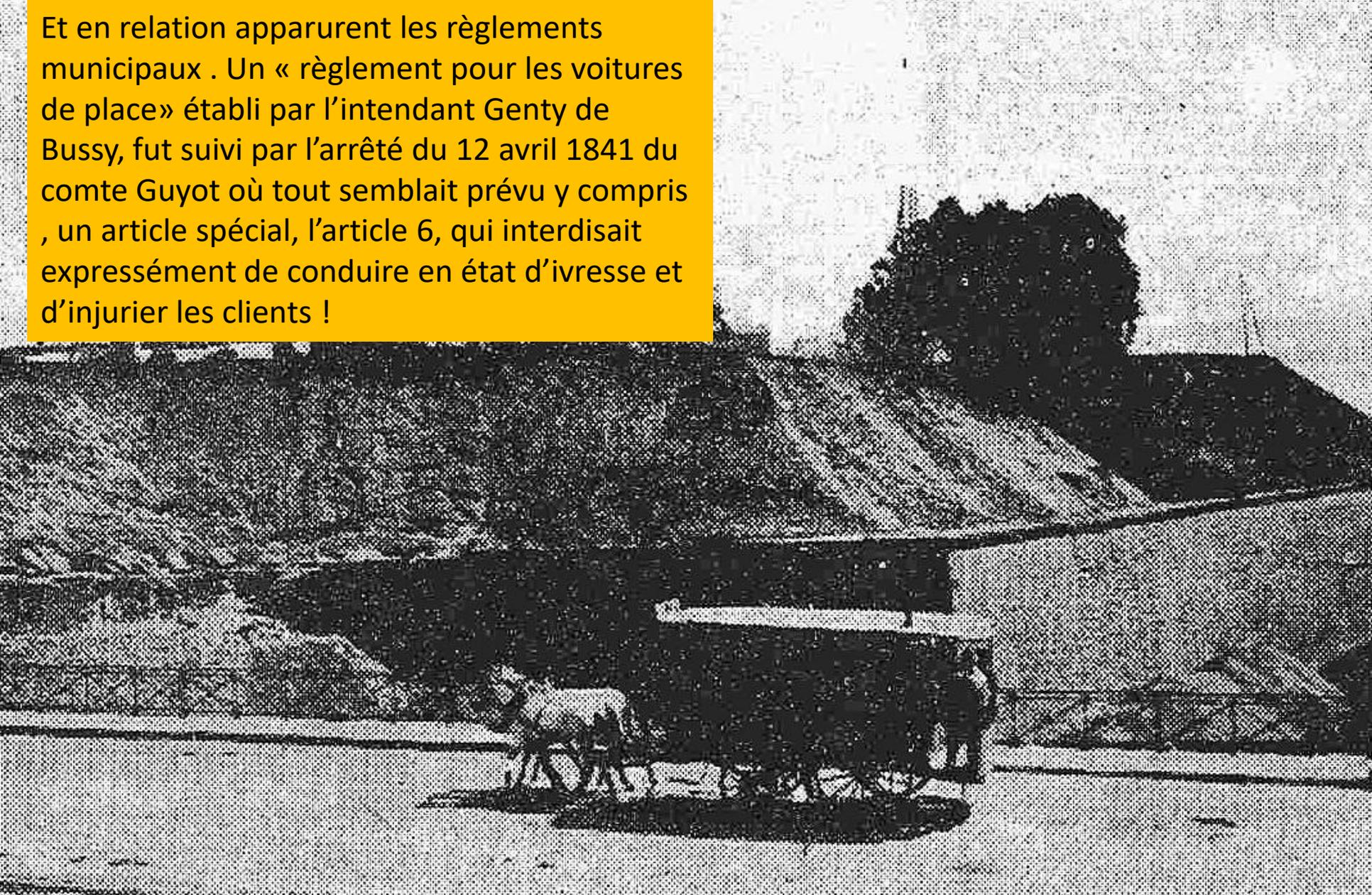
Avancez sur l'avant ou **priorité pour femme enceinte** il n'y a qu'en ville qu'on pouvait entendre ça

La nécessité d'un service de transport dans Alger se fit rapidement sentir. On peut donner la palme de l'antériorité dans ce domaine au sieur Meyer, qui dès 1832, annonçait par voie de presse « qu'il louait de bons chevaux, à toute heure du jour, à son domicile, rue de l'Intendance ».



La même année apparaissait dans les rues d'Alger le premier fiacre qui ait jamais foulé la terre d'Afrique. D'où venait-t-il ? Mystère ! Cette vieille guimbarde entreprit mélancoliquement de naviguer de la Porte Bab Azoun à la porte de Bab-el-Oued, par les deux seules rues de la ville que le génie eut alors rendu carrossables au prix de nombreuses démolitions.

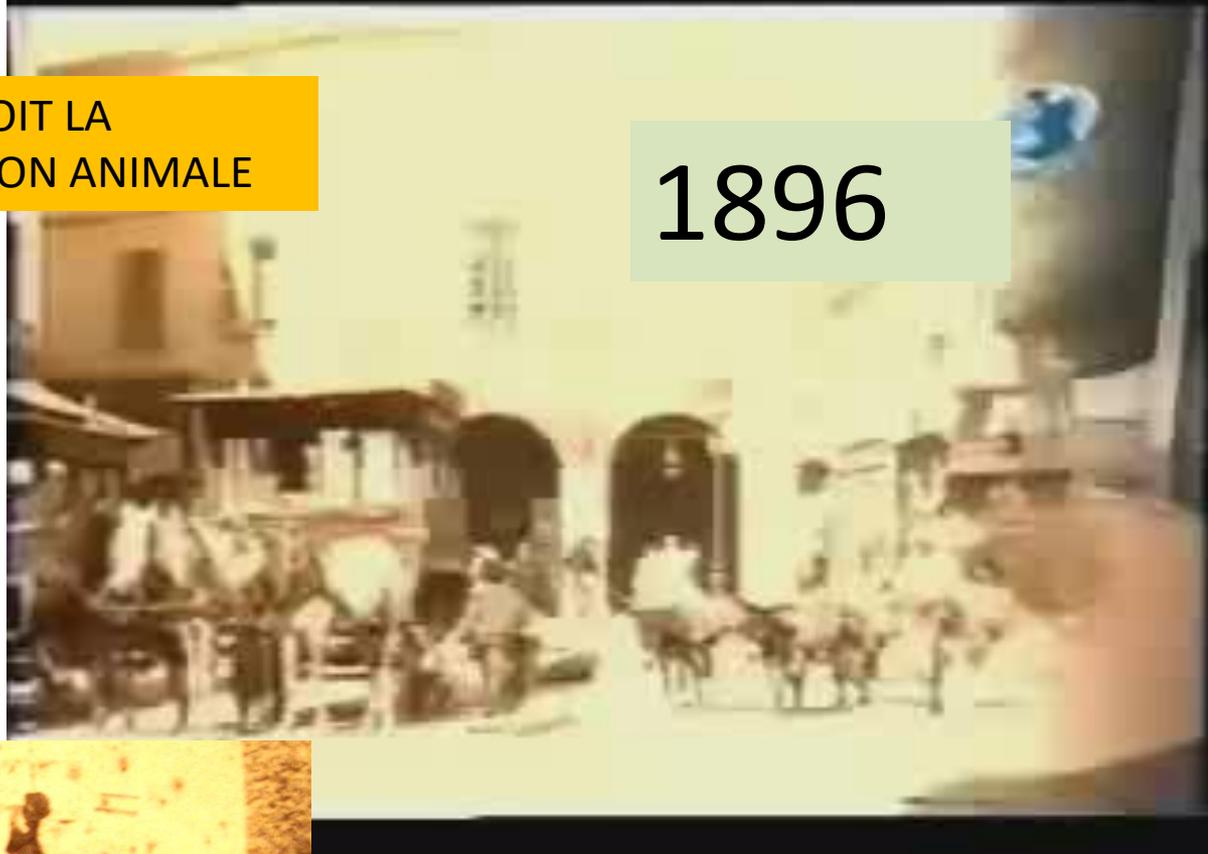
Et en relation apparurent les règlements municipaux . Un « règlement pour les voitures de place» établi par l'intendant Genty de Bussy, fut suivi par l'arrêté du 12 avril 1841 du comte Guyot où tout semblait prévu y compris , un article spécial, l'article 6, qui interdisait expressément de conduire en état d'ivresse et d'injurier les clients !



Corricolo peinant devant le bastion XV

SUR CES IMAGES DE 1896 ON VOIT LA
PREPONDERANCE DE LA TRACTION ANIMALE

1896



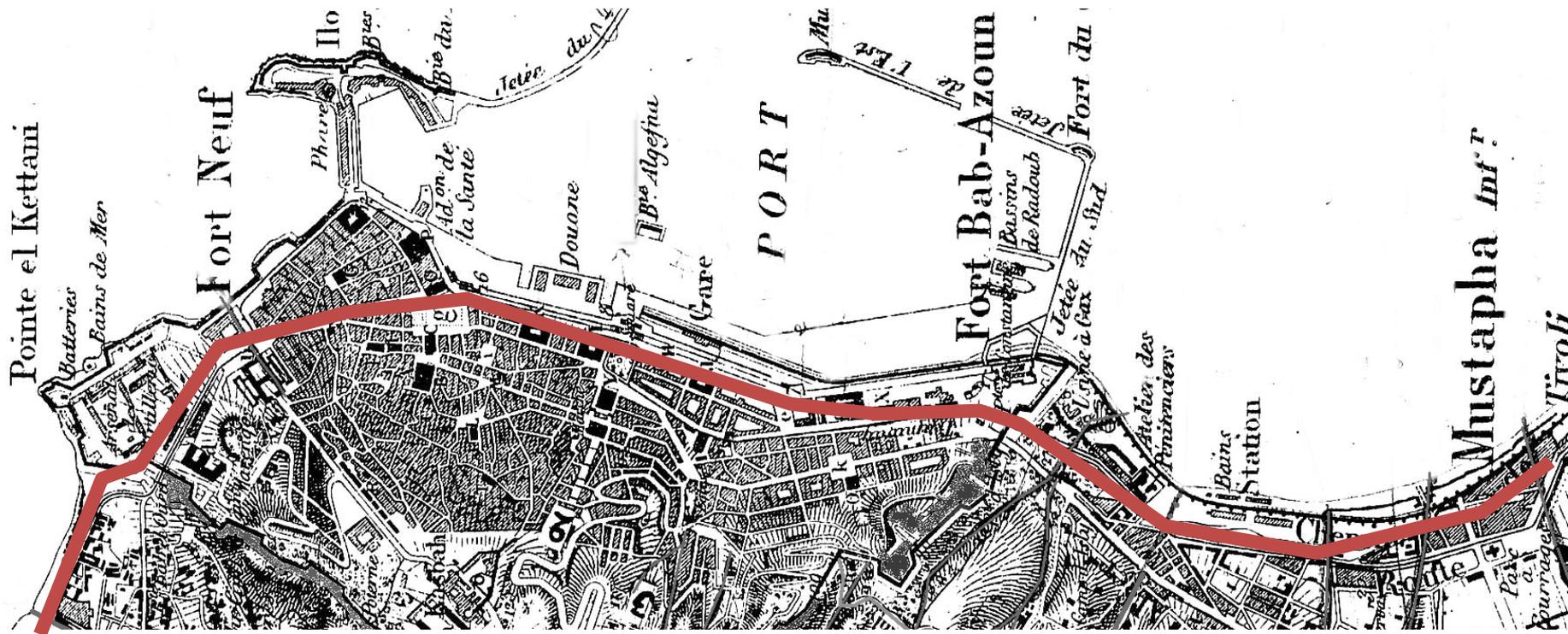
A ces transports particuliers devaient s'associer
« corricolos » et autres ganaches qui
débouchèrent sur les « tramvés ».



Mais la circulation était encore fluide



Il s'en était fallu de peu que Alger n'eut son réseau avant Paris ou n'importe quelle ville de la métropole. Dès 1872 un nommé Kieffer proposait en effet à la municipalité l'installation d'un « chemin de fer américain », c'est-à-dire d'un tramway à chevaux. Mais nos édiles laissèrent passer l'occasion de faire d'Alger une ville pilote dans ce domaine, et ce ne fut qu'en 1879 qu'Alger eut enfin ses « trams ».



. Ils desservait le parcours Bab-el-Oued – Mustapha par le Front de mer. Hélas, dès 1882, la compagnie concessionnaire devait déposer son bilan, les communes intéressées ayant refusé de couvrir le déficit.



Pendant 10 ans les rails furent abandonnés à la rouille et aux travaux de voirie. Aussi lorsque le directeur de la « Société des Tramways - omnibus », Dalaize, reprit l'affaire, il décida d'établir un autre parcours. Des compagnies concurrentes surgirent alors pour desservir les quartiers excentriques : Société des messageries de Bellecour, Société des voitures de Saint Eugène, les tramways algériens (STM) fondée en 1898 sous le nom de la filiale Houston-Thomson et qui disposait de trois lignes sur les hauteurs d'Alger, Tramways et Messagerie du Sahel (TMS) fondée en 1901 par la famille Aubry et les T.A pour desservir les hauteurs de la ville.

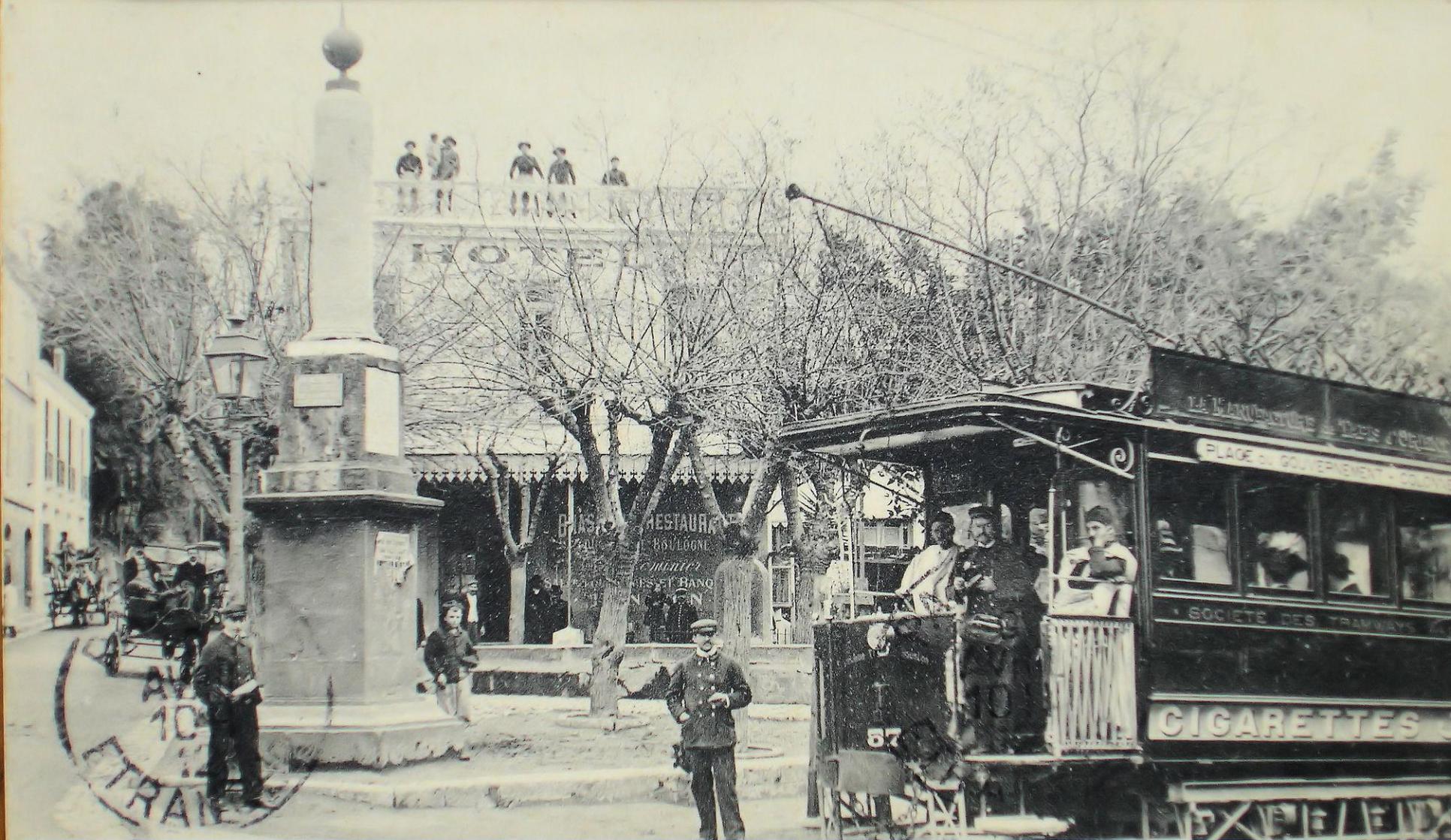
Peu après la Compagnie des Chemins de Fer sur route Algérois (C.F.R.A)y apporta une première amélioration en remplaçant les chevaux par une **motrice mue à la vapeur**. Mais le réseau urbain continuait d'être hippo tracté.



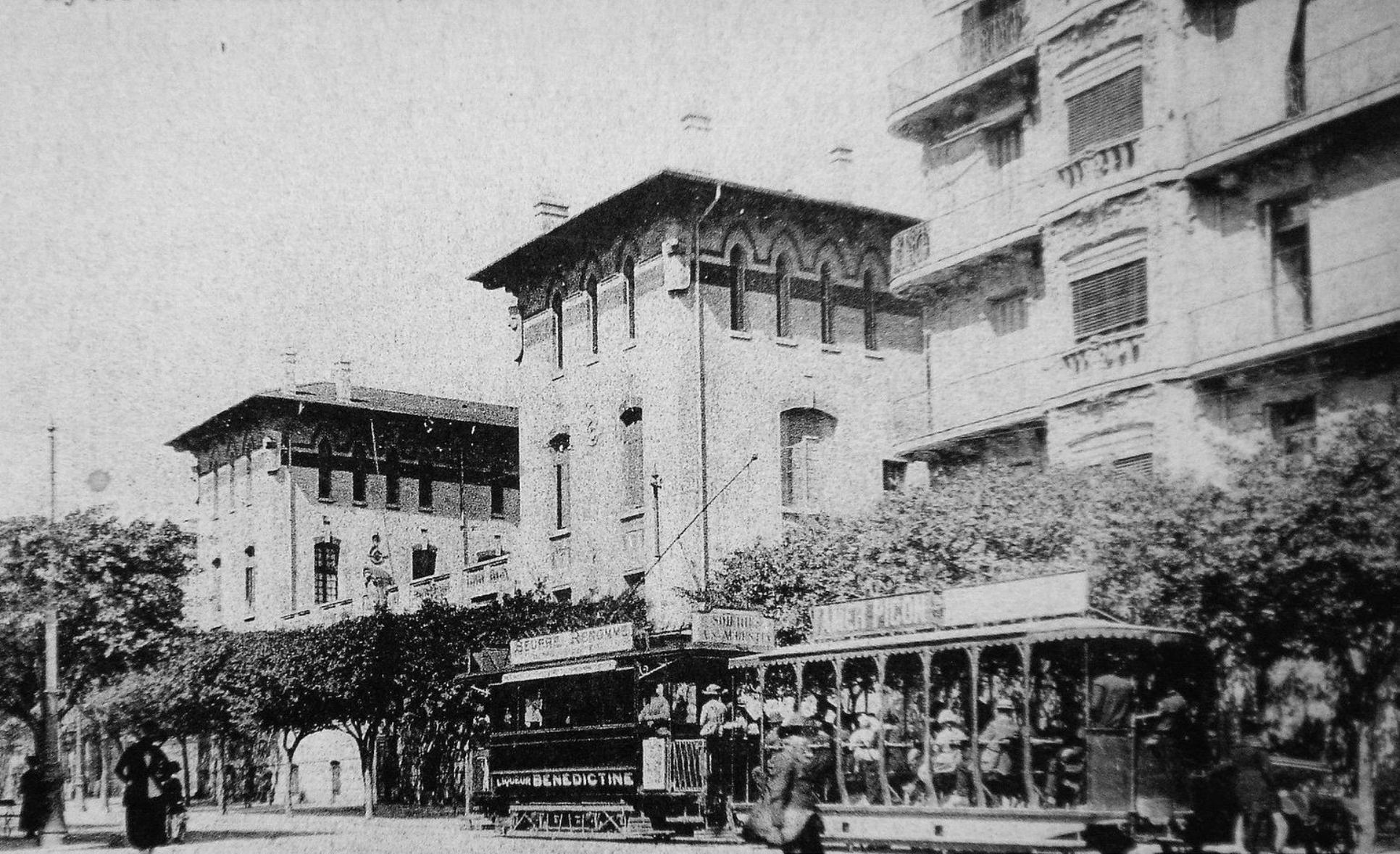
Tramway à vapeur boulevard de la République

Il fallut attendre l'année 1893 pour qu'un projet de traction électrique soit établi et ce ne fut qu'en avril 1898 que les Algérois purent contempler la nouvelle merveille, le « tram-élec » comme on l'avait aussitôt surnommée. Ils avaient pu suivre les travaux de pose des fils électriques qui recouvraient nos rues de leur réseau aérien au grand déplaisir des enfants. Ceux-ci ne pouvaient plus se livrer, désormais, à un jeu alors fort à la mode : le cerf-volant qui devint interdit par arrêté municipal dans ces artères où allaient passer des tramways électriques.



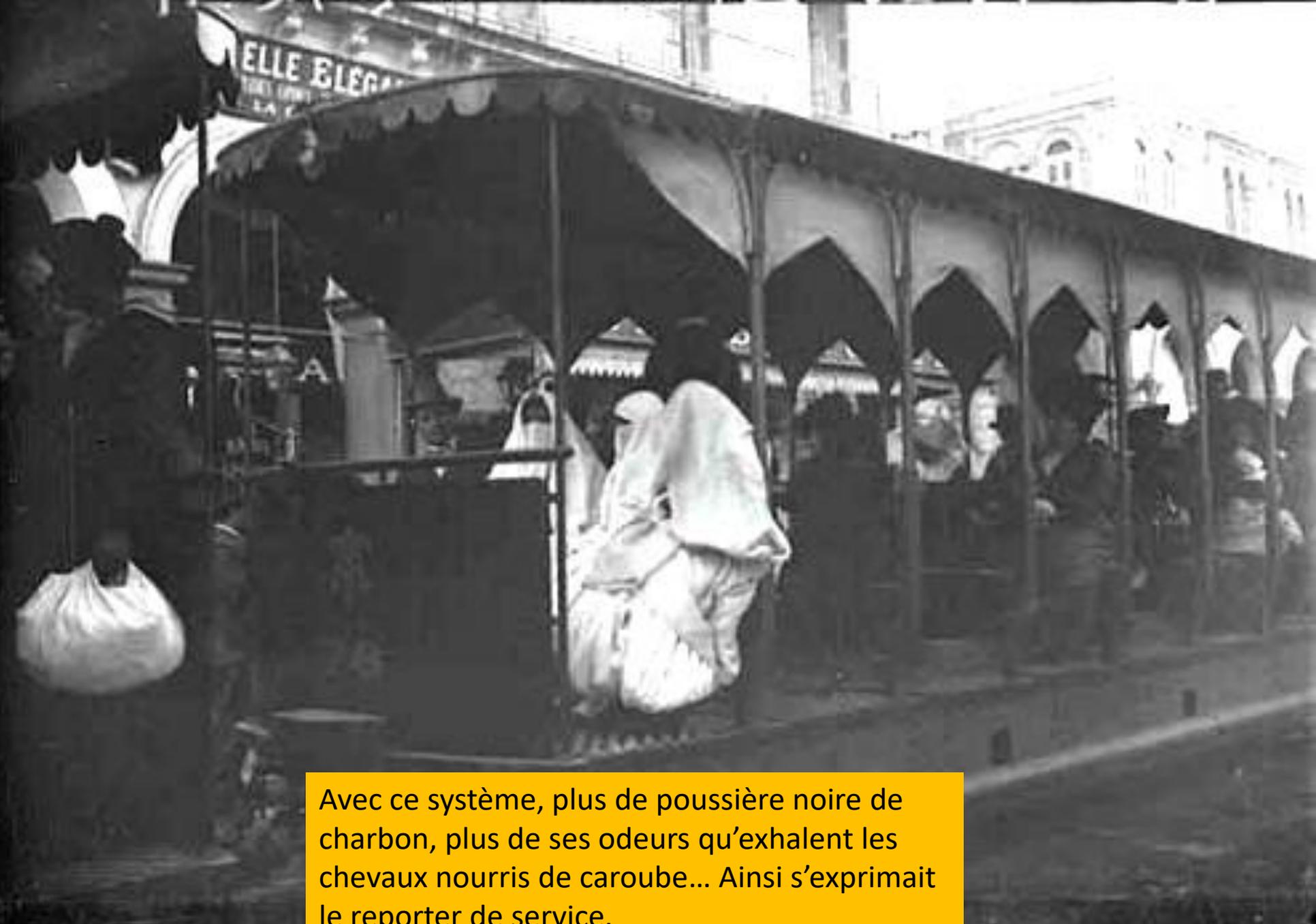


Enfin vint le grand jour : « le 19 de ce mois a eu lieu l'inauguration officielle des tramways électriques Alger. Dès 9 h du matin, les personnalités réunies sur invitation du directeur de la compagnie, étaient près du kiosque, sur la place du Gouvernement. Bientôt apparurent cinq grandes voitures, hautes, confortables, superbes... On partit pour gagner l'Hôpital du Dey, de là on remonta à la colonne Voirol en traversant toute la ville d'Alger et celle de Mustapha.



C'était vraiment un plaisir pour les voyageurs que d'être transportés dans ces voitures propres, élégantes, confortables

Tramway et sa remorque devant le lycée Delacroix



Avec ce système, plus de poussière noire de charbon, plus de ses odeurs qu'exhalent les chevaux nourris de caroube... Ainsi s'exprimait le reporter de service.



Et à certaines époques on vit même apparaitre des publicités

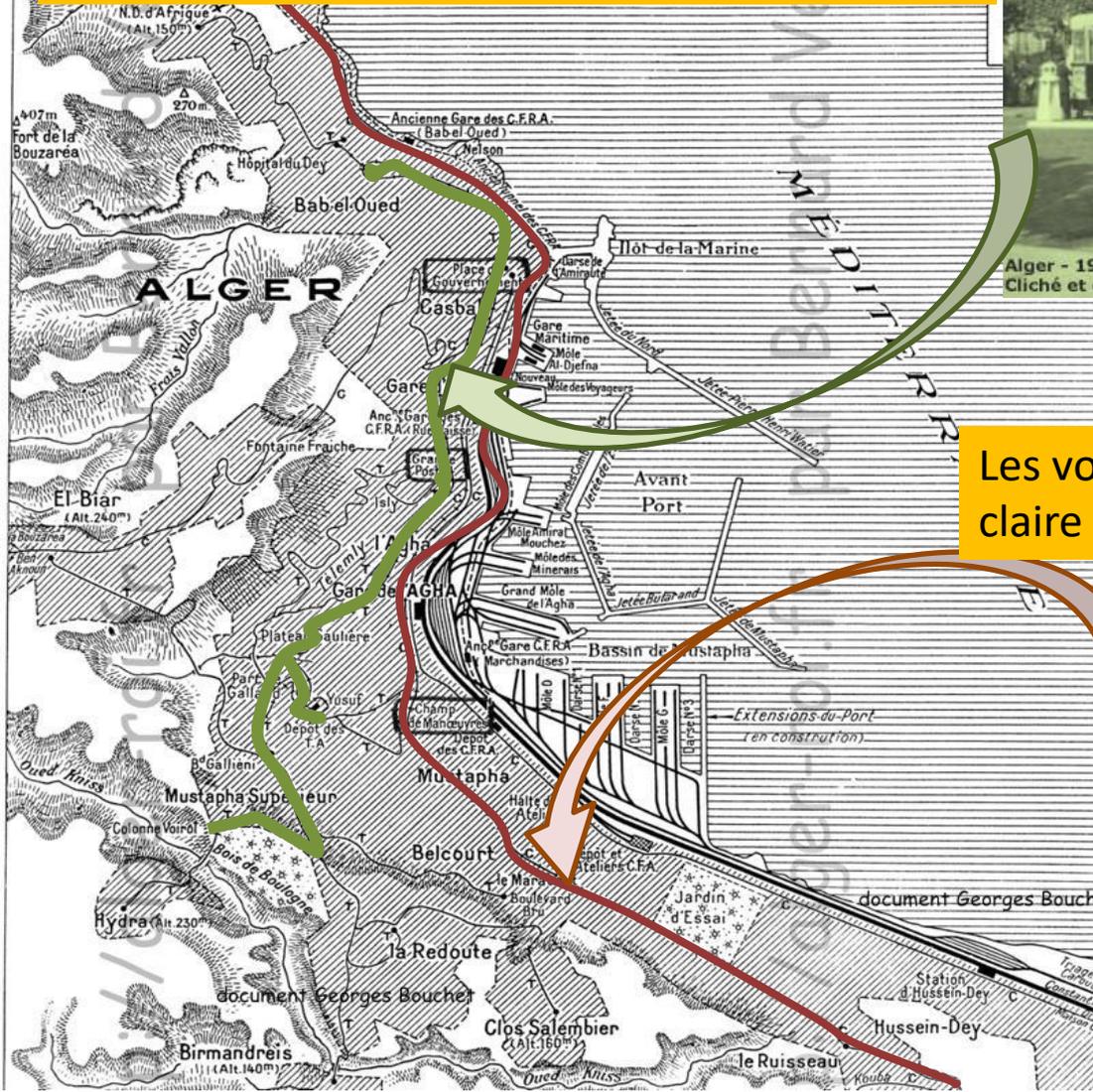


COMMENT
QU'ÉTAIT
DEVENU...

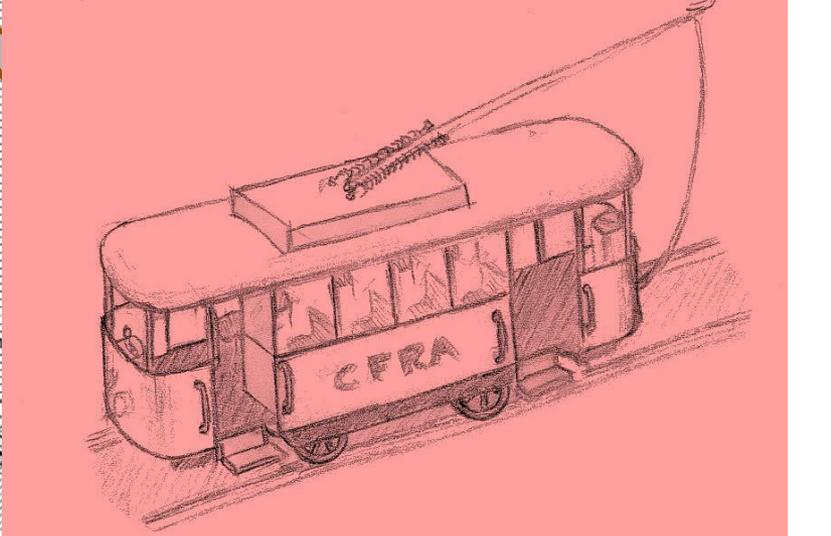
On connut alors les tramves
Sur le front de mer les CFRA grenat sur le
centre ville montant sur les hauteurs le TA vert
bouteille



Les trams des TA étaient articulés s,
donc continus et fermés



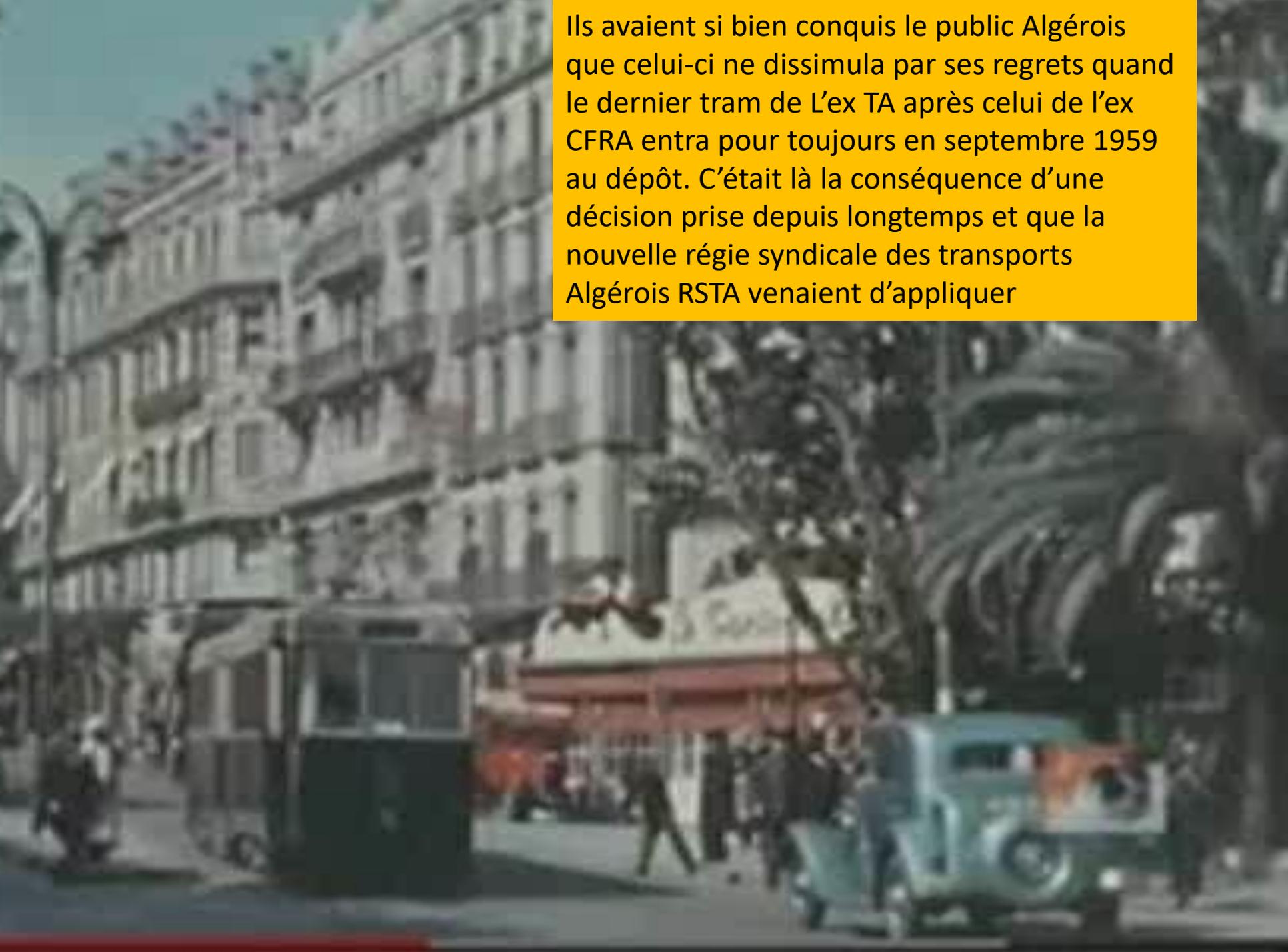
Les voitures caractérisées par des ouvertures à
claire voie et marche pied





Après la suppression des derniers trams de la RDTA (ex CFRA), la ligne 2, Place du Gouvernement - Le Ruisseau, en mai 1957, les trams de l'ex TA ont continué leur service jusqu'en 1959, sur la ligne Bab el Oued - Parc de Galland, Yusuf..

Ils avaient si bien conquis le public Algérois que celui-ci ne dissimula par ses regrets quand le dernier tram de L'ex TA après celui de l'ex CFRA entra pour toujours en septembre 1959 au dépôt. C'était là la conséquence d'une décision prise depuis longtemps et que la nouvelle régie syndicale des transports Algérois RSTA venaient d'appliquer



Car, dès 1925, un autobus Berliet de 25 places avait été lancé par les TA à l'assaut des pentes du quartier escarpé du Telemly et vers not'dame d'Afrique. Très lent et asthmatique, il avait été surnommé "*le Cafard*"





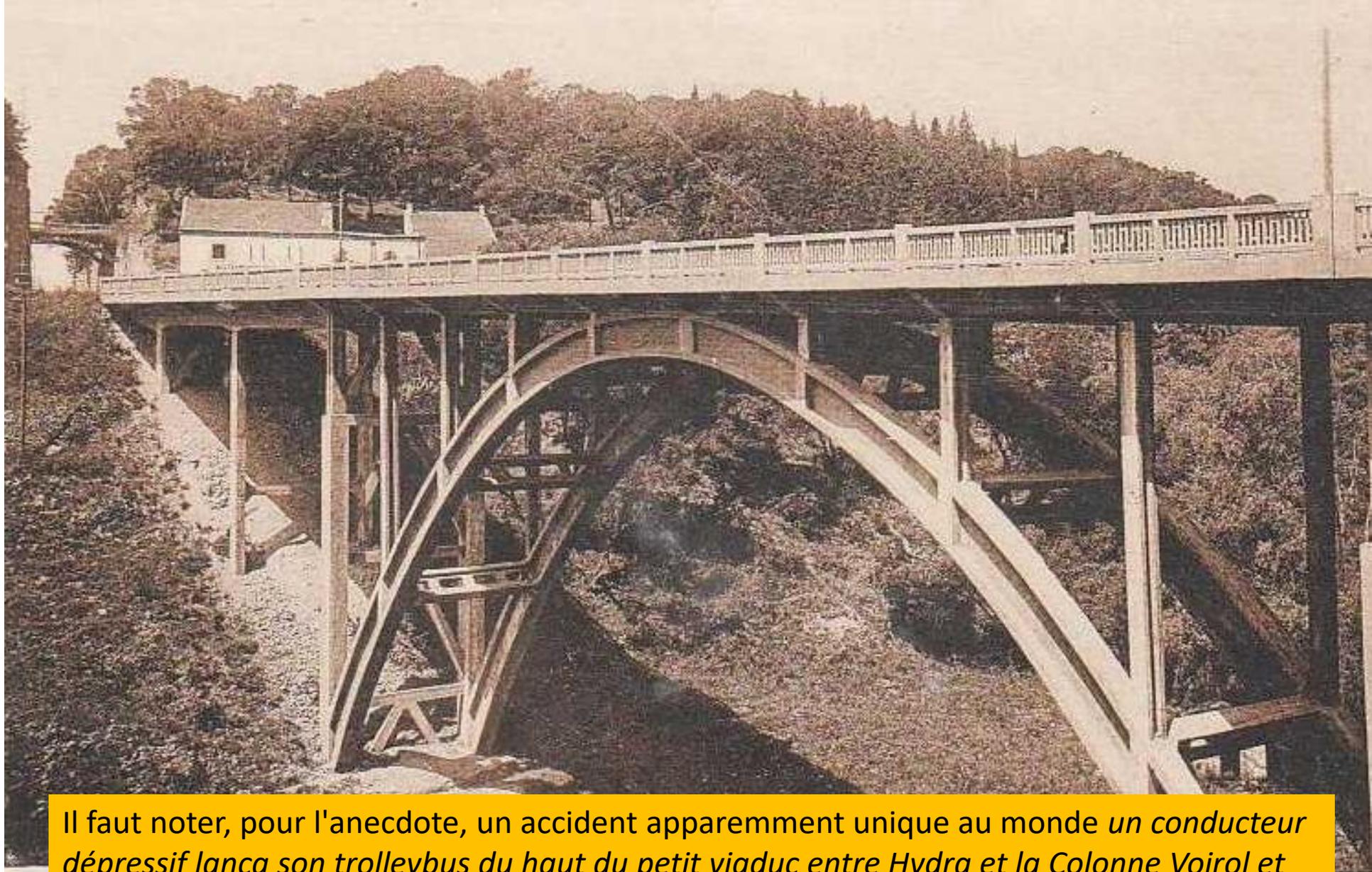
Une telle entreprise nécessite des moyens matériels qui se traduisent par une consommation annuelle de 10 millions de kilowatts heure d'électricité et 50 000 hl de carburant.

Et on fit passer les trolleys un peu partout!

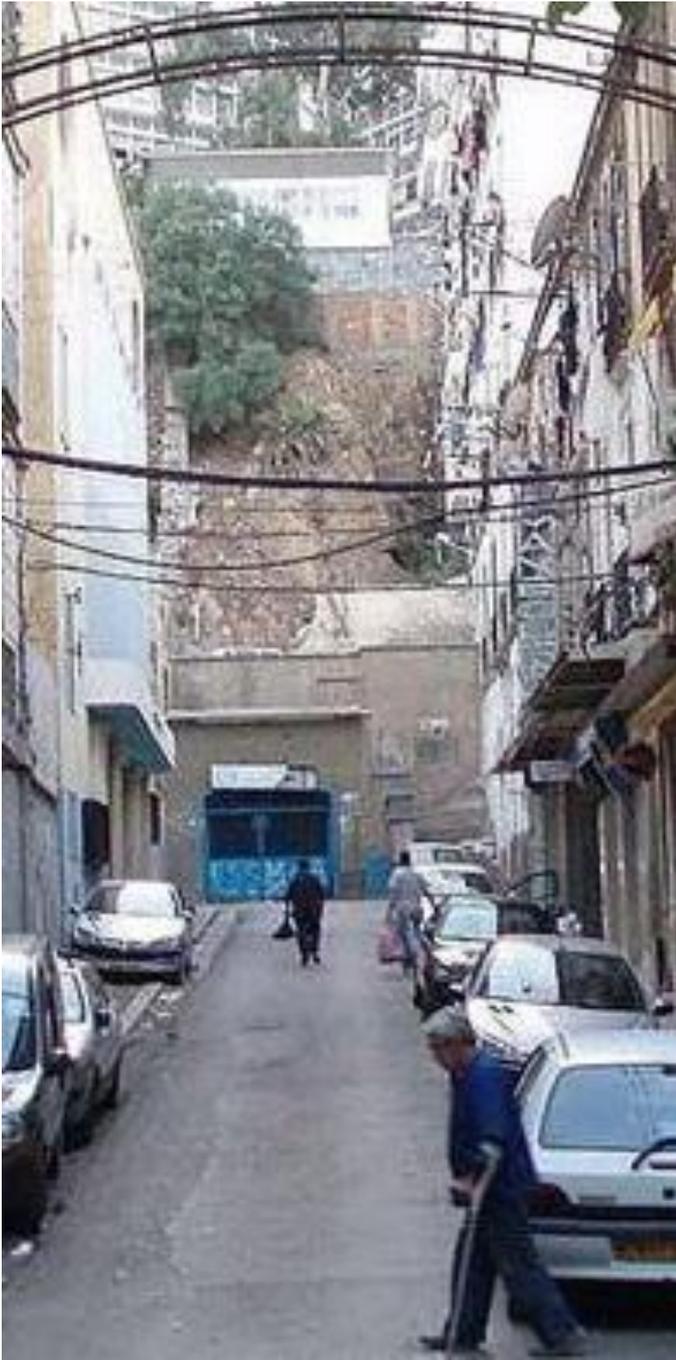




Ce fut alors l'éclosion des trolleys et des autobus, ceci ne semblait pas être bien prisé de tous les usagers. Pourtant ce mode actuel de transport avec ses 88 trolleybus et ses 239 cars assurent journalièrement le déplacement de 300 000 voyageurs sur plus de 30 lignes depuis Alger jusqu'à Sidi Ferruch, El Allia et les Pins maritimes, en passant par Maison-Carrée et cinq maisons, Notre-Dame-d'Afrique, Dély Brahim, Chéragas, Là Madeleine la Redoute ... soit de 200 km environ de route.

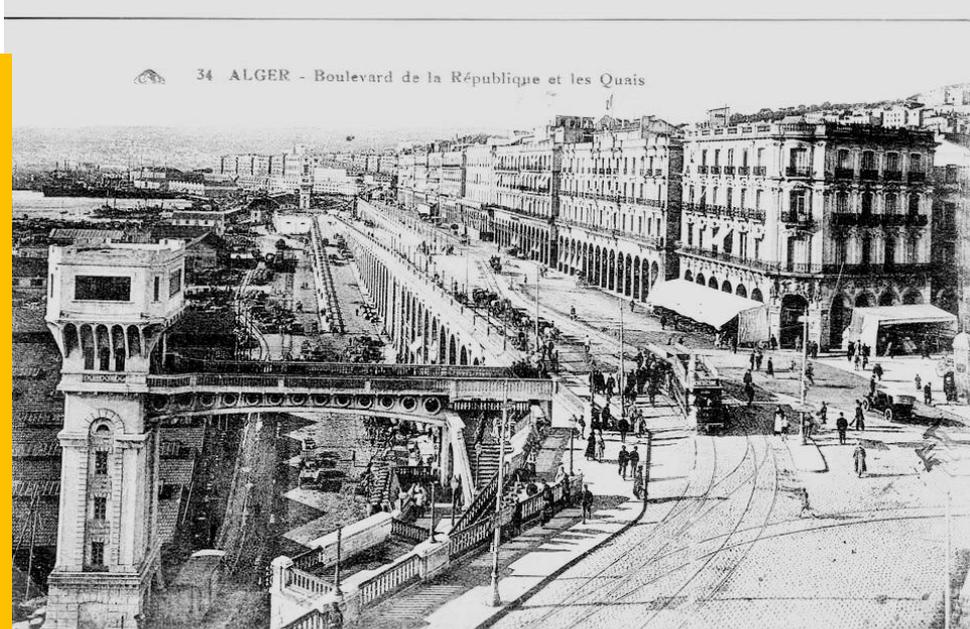


Il faut noter, pour l'anecdote, un accident apparemment unique au monde *un conducteur dépressif lança son trolleybus du haut du petit viaduc entre Hydra et la Colonne Voirol et réussit ainsi le premier suicide par trolleybus*. Heureusement, il choisit un moment où il n'y avait pas de voyageurs, mais son receveur fut grièvement blessé.



, la société Tramways, algériens (TA) qui avait i
entrepris en 1936 la construction de trois
ascenseurs à Alger. Le premier reliait la rue
d'Isly au contact du cinema Le Paris au
quartier Bérthezène au pied du GG

Scotti...Construits après la Première Guerre mondiale, deux ascenseurs dressaient leur fine silhouette entre le bleu des eaux du port et l'amphithéâtre de la ville blanche. Accoudés au bastingage des paquebots en approche, leurs passagers éblouis admiraient ces deux édifices, figures de proue élancées, prenant appui sur les boulevards et sur les quais Ils étaient tous les deux appréciés des sportifs, des voyageurs, des promeneurs familiers du port, des touristes étrangers ainsi que des navigateurs en escale. Construits par la Société des ascenseurs Otis au début des années vingt, ils étaient gérés par la CFRA. Un receveur, coiffé d'une chéchia, sacoche de cuir en bandoulière, crayon surmonté d'un bout de tuyau en caoutchouc dans une main, planchette de tickets dans l'autre, percevait le prix et assurait, à la main, la fermeture des doubles portes métalliques à claires-voies avant d'actionner le levier de commande du rhéostat. Les travailleurs du port n'utilisaient pas ces deux ascenseurs. (Scotti...)



-----Le second toujours situé en face du square Bresson devenu Aristide Briand, desservait la gare d'autobus du bastion central et celle des CFA.

366. ALGER — Le Palais Consulaire et l'Amirauté



-Le troisième en face du Café de la Bourse permettait d'accéder à la Pêcherie et au Rowing Club. Il fut démoli en 1943 pour éviter d'être un repère aux bombardements allemands



Et il y eut même une première mondiale , le téléphérique Belcourt-Diar el Machoul

-Le parfait voyageur des C.F.R.A. doit être doué de trois qualités principales qui sont pour Christian Veibel : le **courage**, la **résistance** et la **compressibilité**.

-----Lorsqu'il estimera réunir les qualités indispensables, le parfait voyageur se postera au bord d'un trottoir longeant la ligne, et ceci de préférence en dehors des arrêts prévus.

-----Averti de l'arrivée du convoi par un léger bruit (comparable à la chute d'une batterie de cuisine qu'on précipiterait d'un cinquième étage, y compris la cuisinière... et la patronne), le parfait voyageur se met à courir d'un pas vif et décidé, vise l'une des grappes humaines suspendues au flanc de la voiture, saisit au passage ce qui dépasse et bondit sur le marchepied, ainsi nommé parce qu'on vous y marche sPour nous souvenir ou apprendre pour les plus jeunes comment il fallait faire pour voyager avec les cefera lisons C.Veibel r les pieds.

-----Le parfait voyageur considère qu'un Céféra n'est jamais complet tant qu'il n'y est pas monté lui-même, et s'y cramponnera, coûte que coûte, en vertu de cet admirable principe napoléonien : "Le mot impossible n'est pas français."

-----Une fois sur le marche-pied, le parfait voyageur s'y établira solidement afin d'empêcher les autre voyageurs de monter, et surtout de descendre. S'il parvient à se glisser sur la plate-forme le parfait voyageur refusera énergiquement de passer dans le couloir, prétextant qu'il descend à la prochaine, et ceci de station en station jusqu'au terminus.

-----Le parfait voyageur ne paie jamais. C'est pourquoi il voyage de préférence sur les tampons, ce qui lui permet d'affirmer bien haut : "Moi, le receveur, je m'en tamponne."

Si le parfait voyageur s'est fauilé à l'intérieur de la voiture, il s'établira à l'avant lorsque le receveur se trouvera coincé à l'arrière, et vice-versa.

-----Si par hasard un receveur d'une souplesse exceptionnelle parvenait jusqu'à lui, le parfait voyageur feindrait de s'intéresser au paysage, jusqu'au moment où le receveur lui frappe sur l'épaule. A ce moment, il se retourne et dit: "Abonné".

-----Les poux et les punaises appartenant à l'administration des C.F.R.A. doivent être laissés dans les voitures. Tout voyageurs surpris à emporter un des animaux est passible d'une amende pouvant aller jusqu'au typhus.

-----Un parfait voyageur ne s'étonnera ni des pannes, ni des déraillements, ni des collisions, ni des menus incidents qui font le charme d'un trajet.

-----Car il n'oublie jamais qu'un voyage en C.F.R.A. ne peut constituer qu'un divertissement de haute fantaisie...

mais que, lorsqu'on est réellement pressé,

on va à pied !