

## L'ARRIVEE DU TRAIN DE VOYAGEURS

C.Molina

Je pense que très jeune, j'avais déjà une certaine prédisposition à voir certaines choses que les aînés ne remarquaient même plus. En ce qui me concerne, j'ai toujours été observateur et à travers les scènes de la vie quotidienne je voyais de «vrais tableaux». J'aimais contempler tout ce qui m'entourait,. Des images se fixaient dans ma mémoire, images qu'il m'est facile de reconstituer même aujourd'hui: il me suffit de fermer les yeux et d'être attentif à un certain vouloir de reconstitution de certains tableaux. L'image se forme aussitôt agrémentée de beaucoup de détails. Je suis souvent étonné du nombre de détails que nous avons la capacité de retenir!

Le train du sud était une véritable attraction. Parti dès 7 heures du matin de Djelfa, il arrivait dans notre gare vers 16 heures 30. Rarement en retard, il mettait environ 9 heures pour parcourir les 400 kilomètres que comptait ce parcours. Il faut lui accorder des circonstances atténuantes: l'étroitesse de la voie, les gorges nombreuses, la vitesse réglementée, à ne pas dépasser sans risquer l'accident.

En gare, bien avant l'arrivée du train, les portefaix se pressaient sur les quais. Parmi eux, un certain et célèbre «Amouda, l'homme de confiance» (c'est ce que disait une plaque en cuivre gravée en ses termes, plaque qu'il portait sur le bras gauche) choisissait son emplacement. Une certaine agitation se manifestait dès que les fameux trois coups de sifflet retentissaient au loin. Le sémaphore ouvert, le feu passé au vert, le train se présentait au terme de son voyage. La journée avait été rude sous un soleil ardent qui asséchait les gorges des voyageurs. Le train n'était pas totalement arrêté que déjà les portes s'ouvraient. Ces portes avaient une particularité, elles s'ouvraient vers l'extérieur (on faisait fit de la sécurité!) Il y avait une porte à chaque compartiment. Pas de couloir traversant tout le wagon, mais une multitude de portes! C'était un vrai éventail qui s'ouvrait pour laisser place aux acteurs trop longtemps enfermés dans ces petits fours! La foule se déversait sur les quais. Les plus pressés étaient ceux qui prenaient la correspondance pour Alger, sur la voie large. Ce train ne pouvait partir sans avoir assuré la correspondance avec le train du Sud. Il attendait si besoin en était.

La foule était bariolée. Les «djellabas» en grosse laine tressée, multicolores, les «cheichs», les «burnous» bariolés, les «chéchias», les costumes de toile, les chemises et même les tricots de peau, se frayaient un passage au travers cette foule dense, compacte, tout en mouvement. Beaucoup de militaires aussi en tenue de leur régiment. Les spahis descendaient de Médéa, revêtus de leurs tenues si caractéristiques: chèche blanc autour de la tête, pantalon bouffant rouge et boléro bleu, le tout surmonté d'une longue cape rouge réversible en blanc à l'intérieur. Les Sahariens arrivaient des compagnies de méharistes qui étaient cantonnées vers Laghouat, Fort Lapérine. Ils étaient habillés comme des touaregs, tenue adaptée au nomadisme. Leur tenue était couleur sable, du képi au pantalon en toile fine, bouffant pour éviter que le sable n'entre. La veste (la Saharienne), munie de larges et nombreuses poches, a donné son nom à une mode de veste, dans les années 50. De très belles broderies retraçant les mouvements du sable venaient embellir le devant de ces vestes. Sous la veste ces militaires portaient une chemise blanche. Chaussés de sandales particulières, ils ne portaient pas de chaussettes. Les sandales avaient un anneau pour laisser passer le gros orteil, un autre anneau plus large recevait les autres orteils. Aucun lacet ne retenait l'arrière du pied!

Comme autres militaires, il y avait un «peu de tout», mais les plus caractéristiques restaient les spahis et les sahariens. Quoique les gendarmes n'étaient pas mal non plus. Avec leur tenue bleue, pantalon avec la célèbre rayure rouge, le képi, ils avaient aussi fière allure. Ils se déplaçaient en train pour aller chercher les prévenus et autres délinquants, condamnés dans les villes de l'intérieur, condamnés qui devaient séjourner dans la prison de Blida. Ville de garnison, Blida avait aussi un centre pénitencier connu. Trente années plus tard et sous le gouvernement algérien, les prisonniers du F I S (mouvement activiste musulman contre le gouvernement existant) en firent l'expérience.

Il faut aussi signaler que la population civile se déplaçait aussi en train. Le parc automobile étant pratiquement inexistant pour ces grandes distances, le chemin de fer était tout indiqué.

Il ne faut pas oublier qu'une certaine population avait des habitudes bien particulières: Les Mozabites. Comme leur nom l'indique ce peuple vivait dans les oasis du Mزاب: Laghouat, Gardaïa, etc.. Ils étaient tous d'excellents commerçants, et avaient monté un schéma de vie très particulier et unique dans ces communautés d'Algérie, peut-être même d'Afrique. Les hommes étaient les responsables. Ils partaient vivre sur la côte dans les différentes villes où ils ouvraient des épiceries. Dans ces épiceries on «trouvait de tout». Si une denrée manquait, il suffisait de le signaler et le lendemain, le magasin était approvisionné. Ils formaient une «chaîne de magasins» tous gérés par la communauté. En somme nous avons avant toute l'Europe nos supermarchés gérés

et dirigés par la collectivité! Cette chaîne de magasins était toute puissante. Toutes les villes de la côte avaient deux, voir trois ou quatre magasins implantés. Le personnel était exclusivement mozabite. Les plus jeunes servaient de «petites mains», rangeaient les boîtes, regarnissaient les étagères, lavaient le sol. Ils avaient une dextérité extraordinaire pour le rangement. Les boîtes étaient essuyées avant d'être disposées en colonnes torsadées qui montaient jusqu'au plafond. Aptes à tous les travaux, ils étaient dirigés par un aîné qui n'avait comme tâche que «d'éduquer» les plus jeunes. Ces jeunes devaient passer «par tous les stades de la formation» pour espérer un jour à être vendeurs puis dirigeant de magasin. L'aîné était à la caisse surveillant du haut de sa chaise haute, l'ensemble du magasin, prêt à rappeler à l'ordre celui qui se dérobaient. Les serveurs étaient nombreux, actifs et toujours présents. Les magasins restaient ouverts entre les heures des repas et tard dans la soirée. Ces hommes vivaient seuls sur la côte, leurs femmes restant au Mzab. C'est l'un d'entre eux qui était chargé de faire à manger pour toute la communauté qui devait manger ce qui était proposé. Le «cuisto» ne faisait qu'un plat unique et obligatoire. Il fallait à tout prix «économiser» pour ramener au Mzab l'argent nécessaire pour passer une vieillesse heureuse sans travailler. Il était bon ton d'acheter du terrain et surtout des palmiers. Le négoce de ces fruits rapportait de succulentes rentrées d'argent qui permettaient aux ex-émigrés de passer une retraite heureuse.

Ils avaient inventé la vie en communauté bien avant les Russes.

Ces hommes ne retournaient que tous les cinq ans au Mzab, principalement lors des élections. Ils s'entassaient dans le train du Sud et arrivaient à Djelfa. Il ne faut pas oublier que seule la voie ferrée Blida Djelfa reliait le Mzab. Tous les Mozabites de la côte passaient donc par Blida et le train était pris d'assaut pendant plusieurs jours! De Djelfa de vraies colonnes de cars ramenaient tout ce beau monde jusque dans les oasis, lieu de leur séjour. Les mauvaises langues prétendaient qu'ils allaient au Mzab tous les cinq ans pour deux raisons: la première était pour récupérer les enfants mâles qu'ils avaient conçus cinq années avant et en faire des serviteurs à la communauté, la seconde pour essayer de refaire un mâle qu'ils reviendraient chercher dans cinq ans! Et pourquoi pas? La gestion se devait d'avoir une régularité demandée et organisée pour perpétuer la tradition des Mozabites. Ces fils du désert que l'on dit appartenir aussi aux Kabyles, mais repoussés vers le désert par les invasions arabes, portaient pratiquement tous de grosses lunettes. Ils étaient pratiquement tous très myopes, d'une myopie malade et héréditaire. Je pense que c'est dans cette communauté que j'ai vu le plus de myopes, de verres particulièrement épais. Lorsque vous les regardiez de face, vous aviez l'impression, à travers ces verres épais d'un doigt, de voir des yeux de dorades, vous savez, ces poissons aux gros yeux, ces yeux qui vous mangent la figure! Rajoutez à ce phénomène de myopie, une barbe épaisse, noire qui ne laissait rien apparaître du visage. Vous aviez

devant vous « une barbe et deux gros yeux ». Pour les décrire une véritable énigme se posait à vous, puisqu'ils ressemblaient pratiquement tous!

Ce train du Sud était une véritable artère qui drainait tout l'arrière pays. Les transports par avions ou camions n'étaient pratiquement pas connus, le train était roi. Il le restera jusqu'à l'indépendance de l'Algérie. J'ai eu l'occasion de revoir ce réseau ou tout au moins ce qu'il en restait! Un délabrement total après vingt cinq années d'indépendance! Il avait pratiquement disparu, le gouvernement algérien n'avait plus ni les moyens, ni les agents, ni le personnel qualifié pour faire tourner ce secteur. La voie a été abandonnée, les tunnels plus entretenus. Le secteur route devint le système de remplacement mais on ne transporte pas par la route ce qu'un train peut emporter! Les machines, les wagons étaient rouillés dans l'ex dépôt de Blida. Le pont tournant était totalement rouillé. Les anciennes gares tombèrent en ruines pour la plus grande partie. J'ai éprouvé une immense tristesse lorsque j'ai constaté l'état de décrépitude du réseau ferroviaire algérien, en si peu de temps. Et s'il n'y avait que ce domaine!

Toute cette foule se déversait sur le quai. Il était courant de voir descendre de l'un de ces compartiments, un indigène avec sa chèvre, son mouton ou son panier plein de poules. C'était certes interdit mais s'il avait réussi à faire monter sa ménagerie, on ne pouvait pas jeter l'animal par la fenêtre. Alors il faisait le voyage! Pendant que le train se vidait, les deux conducteurs attendaient tranquillement que la foule se soit dispersée pour ramener la locomotrice au dépôt. Ils devaient « faire tomber la pression », procéder aux dernières vérifications d'usage, finir de bichonner le monstre, avant de prétendre à prendre un repos bien mérité.

La machine restait allumée (en pression basse suivant les termes employés) que si elle devait assurer le train du lendemain. Plusieurs « garattes » assuraient aussi cette ligne, mais en principe elles étaient réservées aux trains de marchandises beaucoup plus lourds à tirer. Ces machines allaient et venaient, sans repos exception faite pour les révisions programmées.

Je pense qu'il faudrait ouvrir ici un paragraphe concernant le personnel qui conduisaient ces trains. Ils étaient au nombre de quatre. Venait en tête le mécanicien, responsable du train, sur le plan mécanique, aidé pour les tâches moins dignes par un chauffeur à qui incombait le soin de tenir toujours la pression, d'assurer le ravitaillement en eau et charbon, de surveiller le graissage des bielles etc. Venait ensuite le chef de train qui traditionnellement se trouvait en tête du train, dans le premier wagon. Ce wagon servait au transport du courrier, d'objets ne pouvant pas circuler sur les trains de marchandises, au

transport de fond entre les différentes administrations de la côte et de l'intérieur. Ce chef de train était responsable des horaires, des différentes difficultés qui pouvaient surgir, autres que les ennuis mécaniques. Le dernier acteur était le contrôleur qui passait dans les compartiments pour poinçonner les tickets. Pour les jeunes générations qui n'ont pas connu ce mode de traction, il est difficile de s'imaginer les difficultés rencontrées par ces travailleurs. En hommage à eux, je voudrais vous donner une description de ces personnages.

Au départ des trains ils étaient tous très dignes, dans «des bleus de travail» parfaitement propres. Tous avaient un foulard noué autour du cou et une casquette bleue, comme la tenue. A l'arrivée les hommes n'étaient plus les mêmes. Obligés de passer la tête vers l'extérieur du train pour s'assurer de la voie, la fumée les prenait pour cible. Ils avaient tôt fait de disparaître sous une épaisse couche de noir. Tout y passait: casquette, figure, mains. Tout ce qu'ils touchaient était noir! Seuls exception à la règle, leurs yeux qui restaient blancs, protégés par de grosses lunettes qu'ils ne quittaient jamais en roulant! C'était amusant de les voir à l'arrivée lorsqu'ils enlevaient leurs lunettes. Ils étaient tous noirs avec deux grands yeux blancs. Le foulard jouait là aussi son rôle. Noué autour du cou, il était censé empêcher les «escarbilles» (terme local désignant les particules de charbon) d'entrer dans leur chemise ou sous leur veste. L'ensemble, homme, casquette, chemise, foulard, pantalon, lunettes, chiffon tout était noir et d'un noir profond. Même le «panier» en osier devait être tapissé à l'intérieur pour éviter aux aliments d'être recouverts de charbon. Le panier de mon père était recouvert d'un tissu à petits carreaux rouges et blancs. Ma mère le lavait régulièrement après chaque voyage. Hommage à ces hommes durs et travailleurs qui pendant des années étaient exposés au froid des hauts plateaux enneigés l'hiver, aux températures brûlantes de l'été, mangeant assis sur un tas de charbon tout en roulant, et respirant cette fumée qui faisait d'eux des malades en puissances. Mon père eût une «niche ulcéreuse» à l'estomac. Il fût opéré pendant la guerre et on lui fit l'ablation d'un tiers d'estomac. On le récompensa en le faisant descendre des machines pour incapacité physique. Il se retrouva à l'atelier comme magasinier! L'ouvrier n'était beaucoup défendu et il n'y eut aucun recours, il fût rétrogradé! Plus tard, alors qu'il venait juste de prendre une retraite combien méritée, il fût atteint d'un cancer aux poumons, la silicose des mineurs et du charbon! On lui fît là encore l'ablation d'un poumon. Hélas, la maladie l'emporta beaucoup trop jeune, pratiquement sans avoir profité de sa retraite. Il avait 58 ans! Il n'est pas nécessaire de demander d'où lui venaient ces deux maladies, jamais reconnues comme maladies du travail! Plus tard on parla du cancer des mineurs, de ceux qui avaient travaillé au contact de l'amiante et bien d'autres fléaux, mais en ce temps là rien n'existait dans ce sens. On mourrait et c'est tout.

## UNE ANECDOTE DIFFICILE/ L'ACCIDENT

Je devais avoir une dizaine ou douzaine d'année lorsque cette «malencontreuse histoire nous tomba dessus». Mon père assurait le train «du Sud» comme à l'ordinaire. Nous étions dans une période où les besoins se faisant plus importants, les trains qui partaient vers Djelfa étaient «bourrés, à bloc». Il fallait ravitailler le Sud et tout le trafic se faisait par l'intermédiaire de ce train. Pour palier au surcroît de charge que le train devait transporter, l'on mettait, en tête et en queue du train, deux locomotives. Qui dit locomotives dit surpuissances. Une machine est déjà un engin respectable, mais rien à voir avec «les garattes» (terme bien connu du personnel roulant) qui augmentait d'au moins cinquante pour cent la puissance de ces mastodontes. Pensez avec deux «garattes», l'on pouvait charger allègrement les wagons de marchandises.

Je ne sais pas si par-devant, je vous ai convaincu que les gorges de la Chiffa constituaient le point «sérieux» du parcours Blida-Djelfa. Il y avait pour traverser ses gorges huit tunnels, sept ou huit «ponts cages» qui renvoyait le train d'une berge à l'autre et surtout, il y avait un dénivelé énorme pour passer en une quarantaine de kilomètres de la plaine au col de Ben Chicao qui était réellement «la difficulté» surtout lorsqu'il était enneigé, l'hiver!

Le train partit donc tout naturellement de Blida pour rejoindre Djelfa. Routine pour le personnel roulant très habitué à ce genre de parcours. Seulement il y eut cette fois là, un «hic». Arrivé à la hauteur du Ruisseau des Singes, le train passait de la rive droite de l'oued, à la rive gauche. C'était un endroit particulièrement difficile puisque ce même train sortait d'un tunnel de la rive droite, passait sur un pont cage, avant de reprojeter sur un autre tunnel celui-ci sur la rive gauche, côté, «hôtel du Ruisseau». Ceux qui étaient attablés à la terrasse du café du Ruisseau, pouvait voir le train entrer dans le premier tunnel, ressortir et prendre le pont cage avant de reprendre le second tunnel, là sous leurs yeux. C'est cette exposition qui permit aux gens présents de sauver plusieurs personnes. Comment?

Le train entra bien dans le premier tunnel, il n'en ressortit jamais! La patronne de l'Hôtel du Ruisseau se nommait Madame Roll. De sa véritable profession, elle était infirmière. Inutile de vous dire qu'elle eût tôt fait de comprendre que «quelque chose ne tournait pas rond», ne voyant pas le train ressortir. Elle demanda à plusieurs serveurs de la suivre, leur demandant de s'entourer la figure d'un «cheich» (ces longs foulards en tissus que les arabes

portaient tous et par tous les temps) et elle les dirigea à sa suite vers le tunnel. Inutile de vous dire que ce dernier était noir, et plein de fumée, donc d'oxyde de carbone, les deux garattes continuant à expédier dans le tunnel leur dose mortel d'oxyde... Elle eut tôt fait de comprendre ce qui était arrivé: le train était bien immobilisé dans le tunnel, sans possibilité de redémarrer. Les cheminots étaient pratiquement drogués par cette fumée et ils gisaient à même le sol ayant tous voulu s'extraire du train pour courir vers la sortie, à l'air libre. Ils n'en eurent pas le temps et s'écroulèrent à même le ballast en peu de temps. Cette brave dame, avec son équipe constituée de volontaire ne connaissant rien aux risques qu'ils encouraient, réussirent à sortir, les deux chauffeurs (dont mon père) les deux mécaniciens et le chef de train qui se trouva être par la suite, le grand-père de ma Belle-sœur! Elle sorti la moitié par l'avant du train, l'autre moitié par l'arrière, les disposa le long de la voie ferrée et se précipita en gare du Ruisseau des singes pour alerter le chef de gare qui avait seul une liaison téléphonique avec la gare de départ, Blida! Les secours s'organisèrent, les «intoxiqués» furent rapatriés su l'Hôpital de Blida où ils furent placés sous tente à oxygène. C'est là que nous avons été rendre une première visite à mon père qui était dans la même chambre que Monsieur Nondedeu, le grand-père! Ils restèrent quelques temps, le temps de se refaire une santé et ils reprirent la ligne Blida -Djelfa comme par avant. On eût l'explication de cet arrêt brutal : pour s'arrêter le train avait des freins dits «wastingouste». Particularité de ses freins; ils étaient sous pression d'air et lorsque le mécanicien freinait, c'est tout le train, tous les wagons qui freinaient en même temps. C'était une grande sécurité pour le convoi, sauf et ce fût le cas, une rupture involontaire ou accidentelle venait jouer les troubles fête. Le train s'arrêtait d'un bloc, c'est ce qui se produisit!

J'ai en mémoire, lorsque mon père sortit de l'hôpital, de notre retour au Ruisseau des singes. Nous avons été entre hommes et les anciens avaient acceptés notre présence à mon frère et à moi. Nous avons rencontré Madame Roll et les serveurs qui l'avaient aidé. Tous furent d'une gentillesse inégalable à notre égard. Il fallut même prendre un rafraîchissement en leur compagnie. Je n'oublierai jamais la bonté qui se dégageait de la figure de cette personne et la joie des serveurs qui sentaient bien qu'ils avaient accompli un extraordinaire exploit. Ils n'acceptèrent pas les «petits billets» préparés à leur intention, trop heureux d'avoir le sentiment du travail accompli. Longtemps après qu'ils en soient remerciés!