

LE CHEMIN DE FER

IMPORTANCE DU CENTRE DE BLIDA

Par C.Molina

Le chemin de fer était le trait d'union entre l'Algérie et les anciens protectorats du Maroc et de la Tunisie. De Casablanca à Tunis la «vapeur» reliait toute la façade de l'Afrique du Nord. Les Chemins de Fer Algériens (C.F.A) étaient considérés comme la prolongation de l'ancien réseau Paris, Lyon, Méditerranée (P.L.M.), un des sept réseaux français qui devaient se fusionner pour donner l'actuelle S.N.C.F. Le réseau algérien ne fût jamais intégré, cela aurait dû être un signe avertisseur de plus pour prédire les événements à venir!

Je ne donnerai que très peu d'explication sur la construction de cet ensemble ferroviaire. Une exception tout de même pour la construction de la voie Gafsa, le Kouif en Tunisie dans le Sud, construction à laquelle mon père a participé. Il était militaire et me racontait que les hommes étaient obligés, par équipe de quatre, de sortir six mètres cubes de terre de certains endroits, les mettre dans des wagonnets qu'ils devaient pousser vers les dépressions pour les combler. Le travail était rude, puisqu'il fallait ensuite disposer les cailloux, les tasser, déposer aussi les traverses avant de mettre les rails. C'était un «vrai bagne» pour ces appelés. Ils le faisaient!

Cette voie avait une très grande importance vue qu'elle réunissait trois capitales du Magreb, trois pays totalement différents par la langue et les mœurs, trois pays, qui sous la conduite de la France, se fréquentaient, commerçaient entre eux, avaient d'étroites relations. Cette grande artère suivait la côte, simplement par raison géographique. L'Atlas Tellien formait une barrière très près des côtes et les gros centres d'activité se trouvaient sur le littoral ou dans les plaines côtières. Lorsqu'un massif, comme la Kabylie, se trouvait au bord du littoral, le train empruntait les plaines intérieures pour venir très vite retrouver la côte.

L'autre intérêt de cette grande dorsale côtière ferrée est qu'elle permettait en différents points, la pénétration vers l'intérieur des terres, vers les Hauts Plateaux algériens, tunisiens, marocains. Cette pénétration n'était possible qu'aux endroits où cols et gorges existaient. C'est ainsi qu'en Algérie il y

avait trois principaux centres de pénétration l'une dans le Constantinois, l'autre dans l'Algérois et le dernier dans l'Oranie.

Blida était le centre de départ de la ligne de pénétration vers le Sud Algérois, d'où son importance stratégique, économique et militaire.. Justement du militaire, parlons-en. Les Allemands occupaient en ces temps, le Togo et le Dahomey de l'autre côté du Sahara français. La France, battue lors de la guerre de 1870 dut signer avec les Allemands une clause particulière concernant les voies de pénétration vers l'intérieur de l'Algérie. Cette clause était formelle : la voie devait être une voie étroite et le rester et ne devait jamais être doublée, ce qui empêchait les trains de se multiplier. Ils devaient rouler dans un sens le matin et revenir dans l'autre sens le soir. Le trafic était donc très ralenti.

L'armée allemande craignait de voir nos chemins de fer devenir transsahariens et menacer par-là leurs possessions d'Afrique Noire. La «voie large» était traditionnellement de 2,15 mètres. Là elle ne devait faire 2,05 mètres, ce qui la fit qualifier de «voie étroite». Cette différence de largeur empêchait, aux trains roulant sur la grande voie, d'emprunter la voie étroite. Le transbordement des marchandises était obligatoire, manœuvre qui demandait du temps et ralentissait le transport.

En dernier, il était fait obligation à la France d'avoir Djelfa comme gare la plus extrême, sans possibilité de prolongation vers les oasis de Ghardaïa ou de Laghouat. Il en fût de même pour les deux autres voies de pénétration.

De ce fait, Blida devint un nœud ferroviaire très important. Création d'un très grand dépôt de réparations de locomotives, avec pont tournant pour les locomotives, ateliers de réparations en tous genres, chaudronnerie, menuiserie, ateliers de peinture, d'électricité etc.

Fin de parcours de la voie du Sud, cette gare était aussi une gare de triage. Elle servait de garage à toutes les machines, tenders, voitures de passagers et wagons de marchandises, en réparation ou en instance de départ. Des hangars spacieux permettaient d'entreposer des marchandises en voie de transbordement. Blida était une plaque tournante stratégiquement parlant et très importante.

Cette position géographique permit aussi le développement de sites tels que l'installation d'une grande base aérienne, une des plus importantes d'Algérie. S'installèrent aussi presque tous les corps militaires, à l'exception de la marine. On y trouvait le 1^{er} régiment d'artillerie (1^{er} R.T.A), les Zouaves, les régiments d'artillerie, les parachutistes, les services d'intendance, la remonte, et aussi un des plus grands hôpitaux militaires (avec l'hôpital de Mustapha, à Alger). J'allais omettre de signaler aussi les grands ateliers de réparations d'avions.

Sur le plan économique, les Moulins de la Mitijda, immenses moulins à blé, l'usine de pâtes Ricci, l'implantation d'un lycée colonial attirant l'ensemble des étudiants de la plaine, les halls au tabac, la seule route de départ pour la station de ski de Chréa, donnaient à notre ville une importance toute particulière.

Voilà planté le décor de la gare et de l'importance qu'elle donnait à notre ville.

Mon père travaillait au dépôt comme chaudronnier. A cette époque, les locomotives et les «garattes» (énormes locomotives à puissance décuplée) devaient être suivies régulièrement. A l'intérieur du monstre toute une tubulure de cuivre servait à transporter l'eau, qu'un immense foyer chauffait jusqu'à la transformer en vapeur. Cette même vapeur libérée par le conducteur, passait dans des conduits et arrivait jusqu'à des pistons qui entraînaient les roues du monstre. Une chanson se fredonnait parmi les cheminots, elle disait ceci:

«C'est le piston, piston, piston
Qui fait marcher la machine.
C'est le piston, piston, piston
Qui fait marcher le wagon.»

Ce dépôt était une ruche, active comme toutes les ruches. Les employés arrivaient les uns à vélo, les autres à pieds. Dès le retentissement de la sirène marquant le début de la journée, l'on entendait le bruit des marteaux, les sifflets du chef de manœuvres qui dirigeait ses machines et organisait les trains. Les unes allaient vers la «bouche à eau», faire le plein des tenders, les autres se dirigeaient vers les tas de briquettes d'antracite, salissantes à souhait, d'autres encore se dirigeaient vers les quais afin de remplir les wagons de marchandises, d'autres encore allaient vers le déchargement. Complétez ce paysage mouvant par le bruit bien caractéristique des pistons qui parfois s'emballaient, les roues qui patinaient et glissaient sur les voies, le bruit de la vapeur qui s'échappait, dispensant largement son panache de fumée qui faisait disparaître momentanément, dans cette blancheur moite et humide, hommes et objets. Terminer ce bruitage par celui que faisaient les wagons lâchés en rames et qui venaient percuter d'autres wagons à l'arrêt, le tout sous une chaleur torride l'été, ou un très grand froid en hiver. Ainsi vous aurez un aperçu du dépôt blidéen, qui de surcroît se situait en contre bas d'une sorte de combe très encaissée assez vaste tout de même pour laisser passer la voie large, la voie étroite et l'implantation du dépôt! La résonance prenait là toute son ampleur !

J'ai souvent été au devant de mon père lorsqu'il sortait du travail! De nombreuses fois j'ai pu voir ces gens, visages noircis, mains caractéristiques de ceux qui touchent le charbon, mains qui pratiquement ne peuvent plus redevenir blanches tellement les particules de houille se sont glissées sous la peau. Ils portaient tous des bleus de travail et nouaient autour de leur cou un foulard sensé interdire à la poussière de charbon d'atteindre leur corps. Ils avaient beau se laver plusieurs fois les mains, le charbon restait imprégné dans leur peau et ils paraissaient presque toujours «un peu sales». Le charbon était si incrusté que lors de leurs congés annuels et malgré un nettoyage régulier et journalier, leurs mains rejetaient toujours un jus noir.

La fonction première de ce dépôt était la maintenance en état des matériels roulants, certes, mais il y avait aussi d'autres finalités comme celle de l'entretien des voies, l'entretien des points d'eau tout au long de la ligne, de l'entretien des aiguillages et même l'entretien des pompes qui alimentaient les gros réservoirs de Blida à Djelfa.

Combien de fois y suis-je rentré, pour différentes raisons. J'étais toujours enthousiasmé de voir ces grands monstres de fer, ouverts, laissant apercevoir leurs entrailles, leurs tubulures, leurs foyers. Les hommes disparaissaient dans la chaudière lorsqu'il fallait changer un tuyau défectueux ou percé. C'était une immense clinique pour ces engins roulants! Ce qui était spectaculaire c'était le changement des essieux. D'énormes vérins tenaient la locomotive en suspend en attendant que l'échange des essieux se fasse. Impressionnant par la taille et le poids, cet échange se faisait à trois ou quatre personnes! Le graissage des bielles donnait naissance à un ballet de deux ou trois personnes, qui avec burettes ou pompes à graisse, s'activaient sur les différents points à graisser. Une burette à très long bec attirait mon attention ; son bec long et fin permettait d'atteindre les points de graissage qui étaient interdits à la main de l'homme, main qui ne passait pas! On sentait chez ces travailleurs l'envie de rendre, à leurs utilisateurs, une machine propre. La moindre tache d'huile était aussitôt essuyée. Sortie du dépôt, la machine respirait la propreté. J'ai toujours fait cette agréable constatation.

Ces trains avaient un attrait sur nous. Mon père passa sur les machines comme chauffeur. Il avait un partenaire qui était le mécanicien avec qui il faisait équipe. Ses attributions étaient de conduire les trains tant de voyageurs que de marchandises entre Blida et Djelfa. Rarement il faisait la grande ligne Alger Oran. Sur cette ligne c'était plutôt des agents de conduite des deux terminus qui assuraient le service. Mais la ligne du sud avait pour nous tout son attrait, tout son mystère, on changeait de paysage, on allait vers de lointains horizons qui

contrastaient totalement avec le Sahel. C'était des kilomètres d'imprévus et de découvertes que cette ligne qui était tout de même capricieuse. L'été elle se vantait d'être la plus chaude, la plus rebelle, tandis que l'hiver elle se recouvrait d'une épaisse couche de neige et le col de Ben Chicao était un passage redouté par tous les «roulants». Très souvent lorsque je fut en âge de le faire, lorsque aussi le travail n'était pas trop matinal, j'accompagnais mon père jusqu'au dépôt où il devait «mettre la machine en vapeur». Il fallait allumer le foyer bien plus tôt jusqu'au moment où la pression était normale C'était le travail du chauffeur que de graisser les différents rouages, vérifier les niveaux d'huile, regarder et maintenir la pression, s'assurer que les briquettes de charbon avaient bien été chargées. Lorsque le moment du départ approchait, la machine quittait le dépôt, lentement comme un sportif qui s'échauffe avant une longue course. Elle roulait doucement lançant, à mesures régulières, des jets de vapeur très rassurant car ils témoignaient de la santé. Elle venait, telle une vedette, se placer en tête du convoi qu'elle devait tracter. De ce rituel toujours rassurant, il ressortait une sérénité peu descriptible mais vivement ressentie. Elle représentait, par sa grande forme, tous les efforts qui lui avaient été consentie par toute une gamme de cheminots, de l'atelier aux conducteurs. Les conducteurs étaient calmes, sachant bien quelles manœuvres ils devaient faire pour ne pas heurter trop violemment les tambours des wagons. Un homme était entre la machine et les wagons, prêt à arrimer les deux parties du train. Il fallait être doux et sérieux, ils l'étaient.

Enfant je regardais le train se former. Les deux conducteurs constataient l'état du train, s'assuraient de la bonne liaison machine wagons. D'un coup d'œil interrogatif, en direction du chef de gare, ils demandaient l'autorisation de bondir. Voilà «mon train» qui partait, pestant et manifestant sa colère par de forts jets de vapeur, sous le poids de la charge à tirer, puis peu à peu il prenait une allure beaucoup plus allègre pour se lancer enfin dans une course effrénée! Une impression de force ressortait de cette machine qui rejetait la vapeur par tous ses naseaux. Elle sortait en force, laissant échapper un bruit caractéristique, celui des poumons qui se dégonflent bruyamment. Le sifflet de la machine, actionné par le mécanicien, retentissait trois fois au passage du dépôt. Triomphalement, il lançait un au revoir aux amis restés à terre. C'était la coutume, une façon de dire merci à tous ceux de l'entretien qui ne roulaient jamais. De même il était coutume aussi de donner ces trois coups de sifflet en passant devant le dépôt lors des retours. Cette fois la signification était toute autre et annonçait simplement «mission accomplie». Il y avait dans ce monde de cheminots de très grandes connivences entre les différents personnels. La règle était simple: faire en sorte que tout fonctionne à merveille dans cette grande famille.

Du haut de la locomotive, mon père me disait au revoir de la main en passant près de l'endroit où je me tenais. Longtemps après le départ du train, je gardais en mémoire l'image de cette masse qui emmenait celui que j'ai tant aimé. Le réveil était pénible, le retour à la réalité aussi. Il fallait rentrer toujours obséder par le bruit de la locomotive, le roulement des boggies, l'odeur du charbon. Ces images me laissaient dans un état momentané de somnolence d'où il était difficile de s'extraire. Le silence me réveillait. Le train n'était plus qu'un souvenir sur cette gare devenue déserte. Je croisais bien des amis en rentrant chez nous, mais j'avais toujours en tête l'image de ce train qui partait. Désir d'évasion? Prémices de ce qui devait nous arriver? Cette image me suivit longtemps. Lorsque nous sommes rentrés en France, avec mon épouse, nous étions à Sens dans l'Yonne, une chanson était à la mode. Elle disait ceci:

«Quant j'entends siffler le train (bis)
Que c'est triste un train qui siffle
Dans le soir.....»

Dés que j'entendais cette chanson, je revoyais à chaque fois le départ du train du sud et ces trois coups de sifflet!

Plus tard, avec mon frère, nous avons eu la joie de pouvoir partir dans ce train comme «acteurs autorisés» et ce jusqu'à Djelfa... C'est une autre histoire que je vous raconterai.

Je m'attarde beaucoup sur le dépôt, le train à voie étroite, les cheminots. Le train Alger Oran, la grande voie autrement dit, ne nous intéressait pas tellement puisque ce train n'était pas le nôtre. Il avait la gentillesse de «passer» chez nous, de s'arrêter, de participer à la vie de notre cité, mais tout cela d'une manière brève, le temps d'un arrêt. Voilà pourquoi, le train du Sud avait une telle importance pour nous: c'était notre train! Je voudrais aussi vous donner mes impressions sur les deux trains du sud: le train de marchandises et le train de voyageurs.