

TRANSPORT DANS LA CAPITALE

Notre avenir est dans le passé

● Le premier réseau de chemins de fer d'Alger a été construit en 1858 et l'idée du premier métro avait germé à la même époque. Le premier bus d'Alger fit son apparition en 1925, il s'appelait Le Cafard. Aujourd'hui, la capitale souffre d'un manque flagrant en matière de transport.

Plusieurs projets ayant trait au transport dans la capitale existent au niveau de la wilaya d'Alger. C'est le cas du projet du métro dont les travaux ont démarré au début des années 1980, mais qui n'ont jamais été achevés. Et c'est le cas aussi du projet du tramway dont le dossier avance à pas de tortue. Mais, élément de taille, ces projets n'ont rien d'une nouveauté car ils existent depuis l'époque coloniale. Et aujourd'hui, ironie du sort, on n'arrive même pas à les concrétiser.

A travers ce dossier, nous avons tenté de faire une rétrospective sur les différents moyens de transport utilisés avant, durant et après la révolution 1954-1962. A ce titre, nous avons travaillé sur des archives online qui retracent d'une manière détaillée ce qu'étaient le transport d'alors, son organisation et sa richesse. Les photos illustrant ce dossier sont aussi tirées d'Internet, car nous avons jugé utile de les reproduire pour une information complète, mais aussi afin de permettre au lecteur de faire une comparaison entre le passé et le présent.

Les premiers réseaux routiers et les chemins de fer ont été réalisés par l'administration coloniale au tout début de l'occupation. Celle-ci avait commencé d'abord par ouvrir des lignes de chemins de fer. Ainsi, le premier tronçon réalisé par l'administration coloniale fut celui d'Alger-Blida s'étendant sur une distance de 50 km. Les travaux avaient démarré en 1858 et l'ouvrage a été inauguré le 15 août 1862. Bon à savoir, ce tronçon entrait dans le cadre du plan de Napoléon III qui comptait, à travers ces réalisations, exploiter les ressources de l'Algérie colonisée. Au niveau de la banlieue algéroise, le tronçon reliant Maison Carrée (Mohammadia) au centre-ville d'Alger était exploité pour le transport de marchandises mais aussi celui des voyageurs.

La gestion de ce tronçon fut confiée à la société Chemins de fer sur routes de l'Algérie (CFRA) gérante depuis 1892 des trois réseaux de traction à vapeur : ceux d'Alger, de Blida et de Kabylie.

Les CFRA étaient financés par l'Omnium lyonnais, créé en 1896 et spécialisé — précision de taille — dans l'électrification des réseaux. Car il sera question plus tard de projet d'électrification des réseaux tramway et trolleybus d'Alger. Dans cette phase que nous appellerons l'époque de la vapeur, le réseau ferroviaire d'Alger s'étendait sur 27 km. Il reliait le centre-ville d'Alger à Ain Taya avec un parc de 49 locomotives assurant la traction des trains à vapeur.

En 1898, les CFRA décidèrent d'électrifier la partie urbaine de leur réseau. C'est-à-dire entre Deux Moulins et Maison Carrée. En 1905, la même entreprise décida de construire une antenne (point de correspondance) se détachant de la ligne Maison Carrée au lieu-dit Champs de Manœuvres, (1^{er} Mai). Cette ligne traverse Belcourt (Belouizdad aujourd'hui), le Ruisseau pour arrêter à Kouba.

L'AVENEMENT DES TRAMWAYS ET AUTOBUS

D'abord, il y a la Société des 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 à raison de 40 motrices et 60 locomotives. Il y avait également les Tramways et messagerie du Sahel (TMS) fondée en 1901 par la famille Aubry avant qu'elle ne soit reprise par les CFRA en 1935 dans la foulée de la rude concurrence à laquelle elle ne pouvait faire face. En 1908 déjà, le tramway comme moyen de transport desservait la Pointe Pescade (Raïs Hamidou aujourd'hui), Bab El Oued, Ben Aknoun, Ruisseau, Kouba et Mohammadia.



Ghermoul 1956



Sacré Coeur 1956



Trois-Horloges 1956

Les passages qu'empruntaient les tramways existent toujours au niveau de la capitale. C'est le cas par exemple du passage de Ghermoul situé en face du ministère de l'Energie et des Mines et qui sert aujourd'hui de parking au ministère de l'Habitat. En 1935 apparurent les premiers autobus à Alger. Ils assurèrent la na-

vette Port Saïd, Maison Carrée. Ils sont plus rapides que les tramways. D'ailleurs, ils ne tarderont pas à les concurrencer, voire à les achever. Pour l'histoire, il faudra noter que le premier bus ayant fait son apparition dans la capitale était nommé le Cafard. C'était un Berliet de 25 places. Les bus seront généralisés dans la capi-

tale à partir de l'année 1959. Charles de Gaulle, alors président de la République française, créa à travers le Plan de Constantine une filiale de la société Berliet à Rouiba. Cette entreprise sera nationalisée, quelques années après l'indépendance, pour devenir Sonacome puis Snvi. Le bus allait, petit à petit, prendre la place du tramway. Dans la même année (1959), la fusion du réseau des Tramways algériens (TA) avec ceux du CFRA a donné naissance à la Régie syndicale du transport algérois (RSTA) actuellement l'Etusa. Les bus de cette compagnie ont toujours gardé l'ancienne couleur: Le bleu et blanc. Ainsi, au déclenchement de la Seconde Guerre mondiale en 1939, le réseau des Tramways algériens était considéré comme le plus moderne à l'échelle mondiale.

ASCENSEURS ET TELEPHERIQUES

Parallèlement aux moyens de transport que nous avons cités plus haut, les tramways à vapeur et électriques ainsi que les bus et les trolleybus, la société Tramways, algériens (TA) avait entrepris en 1936 la construction de trois ascenseurs à Alger. Le premier reliait la rue d'Isly (actuel Larbi Ben M'hidi) au quartier Bérthezène, (rue D' Saâdane). Ce moyen de transport existe toujours sous le nom de l'Ascenseur Saâdane. Il comptait alors deux cabines. L'une d'une capacité de 30 personnes et l'autre de 12. Aujourd'hui, l'ascenseur est fermé aux usagers et on ignore si les cabines y sont toujours !

Le deuxième ascenseur était érigé entre le Carrefour du millénaire sur le boulevard de l'ALN et la Chambre de commerce et d'industrie. Cet ascenseur appartenait d'ailleurs à cette administration. Aujourd'hui, il n'est plus utilisé, voire il n'existe plus. Enfin, un troisième ascenseur était aménagé au Square Port-Saïd pour relier l'actuel boulevard Che Guevara à la place du Square. L'ouvrage existe toujours et est géré par l'Etusa. Mais il est fermé au public à cause des fissures engendrées par les séisme de 1989 et du 21 mai dernier. Au cœur de la révolution algérienne, la société Tramways algériens (TA) avait construit, en plus des ascenseurs précités, le téléphérique reliant Belcourt (Belouizdad) à Clos Salembier (El Madania) en 1956. Et suivant ce modèle, un autre téléphérique fut construit après l'indépendance (1975) pour relier Bologhine à Notre-Dame d'Afrique. De la sorte, les trolleybus furent remplacés, sur les hauteurs de Zghara, par les téléphériques.

NOTRE AVENIR EST DANS LE PASSE

Plus de quarante ans après l'indépendance, la capitale n'a pas su sauvegarder ce patrimoine d'une grande valeur. Le tramway fut suspendu et ses passages goudronnés. Les bus fonctionnant à l'électricité et qui étaient, de surcroît, non pollués ont disparu et seuls les poteaux électriques les alimentant témoignent encore de cette époque. Quant au métro dont l'idée a germé à la fin du XIX^e siècle, il n'est pas encore au bout du tunnel. Il va sans dire que, véritablement, notre avenir sur le plan transport est dans le passé. Car si l'on considère que le seul moyen de transport dans Alger en 2003 se limitait à des bus avec les catégories grands et minis et les taxis, indépendamment bien sûr du train, on peut affirmer que nous avons régressé. Dans plusieurs capitales du monde, le tramway et le métro sont des moyens de transport urbains indispensables. C'est le cas par exemple en France, en Belgique et même en Tunisie, notre pays voisin. Chez nous, à défaut de les ressusciter, les locomotives des tramways et les anciens bus sont parqués dans les entrepôts de l'Etusa à Ghermoul. Si au moins on les avait exposés dans un musée qu'on pourrait dédier à l'histoire du transport urbain !

Hakim Amara