

# Les transports d'Alger

par Jean Arrivetz

## 1. Avant propos

Alors que les monographies sont nombreuses et bien documentées sur les réseaux de toutes les villes françaises, Alger qui fut, à un moment, la 4<sup>e</sup> ville de France, n'a jamais fait l'objet d'aucune étude historique détaillée de son magnifique et original réseau de transports. On n'a réellement parlé de ce réseau qu'à l'occasion de quelques congrès et inaugurations, avec tout ce que cela comporte d'envolées cocardières et de disgressions touristiques. En outre, le départ précipité des Français en 1962 n'a pas été accompagné d'un rapatriement systématique des archives, dont la majeure partie est probablement encore à Alger mais inaccessible du fait que les autorités du réseau ne répondent pas aux demandes formulées par différents canaux.

On pourrait penser que les témoignages d'anciens agents de ce réseau, qu'ils soient « pieds noirs » ou musulmans, devraient pallier l'absence de documents. Hélas, beaucoup de ce qui touche à l'Histoire de l'Algérie est encore, plus de vingt-cinq ans après, sujet à la passion mais aussi à la confusion et à l'erreur, tous sentiments fort humains mais peu compatibles avec une étude historique objective.

Il n'a pas été facile de cerner certains faits et de faire préciser certaines dates, d'autant que la disparition du superbe réseau électrique s'est faite lors de la montée de la violence urbaine dans les années 50 à 60, et fut donc complètement occultée par les événements majeurs de cette douloureuse période. Nous souhaitons que nos lecteurs veuillent bien nous pardonner d'éventuelles imprécisions ou erreurs et s'ils en ont connaissance, nous aident à rétablir la vérité. Car faute de documents et de témoins, cette étude sera peut être la dernière qui pourra être menée sur ce sujet.

Il convient d'autant plus de remercier les personnes qui ont bien voulu apporter à cette étude leur expérience et leur documentation, en particulier M. Jung de Mulhouse, M. Chainé, Directeur de Metram, M. Hebrard, Ingénieur en chef honoraire, M. Roty, M. Collardeau et M. Rahmani Lakhdar.



Train à vapeur des CFRA sur le front de mer vers 1892 ; locomotive Decauville (Coll. R. Jung).

## 2. Alger

La vieille El. Djezaïr ne fut pendant longtemps qu'une grosse bourgade barbaresque, lointaine vassale des Turcs et groupée sur le piton rocheux dominant le port, là où se trouve encore la Casbah. Mais son site était l'un des plus beaux du monde. On peut en juger en y arrivant par la mer, ce qui hélas est de moins en moins fréquent ; le golfe admirable est surmonté par un relief abrupt où s'étagent les bâtiments d'un blanc éblouissant. Derrière, les hauteurs du Sahel sont parsemées de taches de verdure, tandis que, dans le lointain, les montagnes de Kabylie et de l'Atlas limitent l'horizon sous un ciel rarement troublé. Au cours du XIX<sup>e</sup> siècle la population d'Alger passa de 30 000 à 200 000 habitants, en débordant largement sur les petites plaines situées de part et d'autre du site original. Or l'expansion se poursuivit pendant tout le XX<sup>e</sup> siècle : l'Agglomération atteignit 400 000 habitants en 1941 et, de nos jours, elle frôle les 2 millions d'habitants, formant une bande urbanisée de plus de 40 km le long de la mer, malheureusement sans que les voiries aient suivi cette fantastique progression.

## 3. Généralités

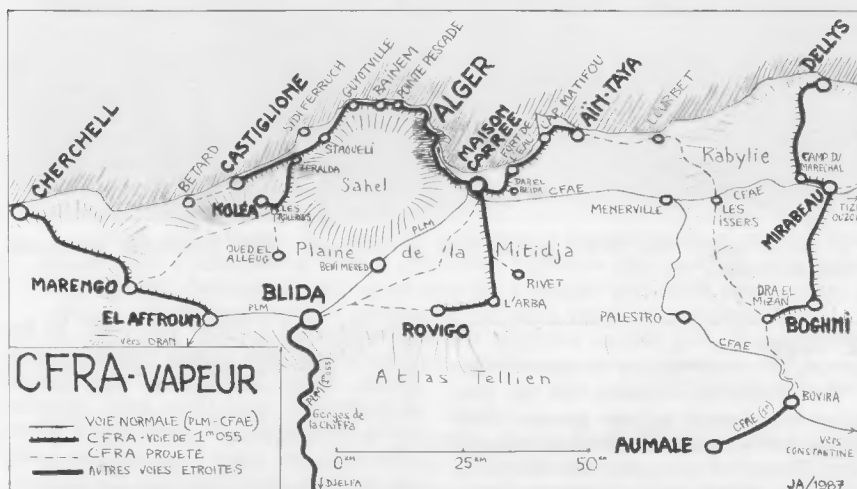
Parler du « réseau » d'Alger est un terme impropre car cette ville a compté en fait trois réseaux bien distincts qui se sont longtemps

ignorés : les CFRA, les TMS et les TA. Certes des villes comme Paris, Lyon, Lille, St-Étienne, ont connu des réseaux multiples mais étroitement imbriqués ; au contraire à Alger chacune des trois compagnies avait un secteur géographique tacitement délimité et, pendant au moins 30 ans aucune jonction, aucun tronc commun, aucun croisement ne vinrent ternir leur ombrageux isolement. Toujours une sourde méfiance régna entre eux, et la grande joie des états-majors était de débaucher le personnel des autres entreprises, surtout quand il s'agissait d'ingénieurs de haut rang.

Cette autarcie totale était d'autant plus curieuse que les normes techniques des trois réseaux étaient à peu près les mêmes, à savoir courant de 600 volts et voie de 1,055 m. Cet écartement reste d'ailleurs une énigme. Tous les spécialistes répondent qu'il fut adopté pour permettre aux lignes à voie étroite africaines de se raccorder aux réseaux ferroviaires antérieurs de l'Afrique Anglophone. Cela paraît suspect quand on considère que l'écartement « métrique » Anglais est de 1,067 m, et non de 1,055 m ; une différence de 12 millimètres est déjà un sujet de déraillement sur les aiguillages. Ensuite il faut noter que le réseau à écartement « métrique anglais » le plus proche d'Alger s'en trouve tout de même à 3 400 km (au Ghana) ; difficile pour un raccordement de tramways ! Quoi qu'il en soit cet écartement bizarre fut une entrave à tout achat ou vente de



Traction vapeur dans les rues d'Algier ; locomotive Decauville n° 3 (Coll. J. Chapuis).



6. Guyotville — La Gare



Locomotive Weidknecht 031 T n° 38 en gare de Guyotville (Coll. Bory).

matériel à l'étranger et une sujétion supplémentaire lors des commandes de matériel neuf. Notons qu'ormis Alger seules les voies étroites d'Oranie et le « Blida-Djelfa » ont utilisé l'écartement de 1,055 m, qui fut en décadence dès 1890 (\*). Alger est la

(\*) En 1890 le Souk-Ahras-Tebessa inaugurerait la voie de 1,000 m en Algérie.

seule ville du monde qui offrait, sur la Place du Gouvernement, le spectacle de trois réseaux au même écartement bizarre, se cotoyant sans se toucher (quoique, vers 1900, une jonction ait peut-être existé à hauteur de Bab El Oued pour la livraison du matériel réceptionné sur le port et destiné soit aux TA, soit aux TMS).

Les raisons psychologiques d'une telle aberration sont à rechercher dans les origines très différentes de ces trois compagnies. Leurs buts et leurs styles étaient fort différents, avant que l'extension d'Algérie ne vienne uniformiser leurs prestations et leurs caractéristiques, ce qui aboutit à la fusion des exploitations le 1<sup>er</sup> Janvier 1959, date hélas bien trop tardive puisque retentissait déjà le glas de ce qui avait été un si beau système de transport.

### 3. Les CFRA

Dès 1862 une ligne de chemin de fer à voie normale reliait Alger à Blida et le réseau à grande distance se développa très vite sous l'égide de grandes compagnies comme le PLM-Algérien, l'État Algérien, le Bône-Guelma, etc... Le tronçon à double voie d'Alger à Maison Carrée assura dès l'origine un petit trafic de banlieue facilitant l'urbanisation du rivage à l'Est de l'agglomération. Lorsque la voie normale eut atteint tous les centres vitaux de l'Algérie, l'administration coloniale entreprit d'une part de construire des pénetrantes à voie étroite vers le Sahara (Touggourt, Djelfa, Colomb-Béchar) d'autre part d'assurer des dessertes vicinales — également à voie étroite — dans les régions assez peuplées, à l'image des réseaux départementaux de la métropole.

Dans la région algéroise, ce rôle fut dévolu à la Compagnie des « Chemins de Fer sur Routes de l'Algérie ». Celle-ci était liée au consortium financier dit « L'Omnium Lyonnais » (\*) créé en 1896, et bénéficia d'une concession accordée par le Département d'Alger. Il ne s'agissait nullement alors de créer un réseau urbain, mais seulement de desservir quelques villes moyennes non encore atteintes par les grands réseaux, soit en aboutissant directement à Alger, soit en se rabattant sur des lignes à voie normale.

A cette époque, les transports ruraux s'effectuaient dans des conditions invraisemblables à bord de pataches surchargées, avec des normes de sécurité déplorables et des tarifs « à la tête du client ». On les appelait les « corricolos » et leurs exploitants s'arrachaient souvent la clientèle au cours de bagarres très violentes.

En 1892 les CFRA entreprirent la construction de trois réseaux à traction vapeur, l'un centré sur Alger, un second entre El Affroun et Cher-

(\*) L'Omnium Lyonnais exploitait en outre les réseaux d'Avignon, Cannes, Sète, Fontainebleau, Bourges, Pau, Poitiers, Troyes, St-Etienne, Genève et le Nord-Sud de Paris. La remarquable étude de M. Jacquot sur les Tramways de Sète, parue dans cette Revue, a bien montré le caractère très administratif et centralisé de ce consortium.

chell (70 km plus à l'Ouest) et un troisième dans les montagnes de Kabylie. Des projets grandioses visaient à relier plus tard ces réseaux entre eux au moyen de lignes zigzagantes et peu rentables mais, comme dans la métropole, la guerre de 1914 vint mettre un terme aux travaux des lignes de jonction déjà entamées.

Seul le réseau centré sur Alger nous intéresse ici. Il se composait d'une très longue ligne côtière allant de Castiglione (50 km à l'Ouest d'Alger) à Aïn-Taya (27 km à l'Est), en traversant toute la ville par les boulevards surplombant le port. Un embranchement à l'extrémité Ouest atteignit Koléa. Au droit de Maison Carrée, une ligne perpendiculaire à la mer s'enfonçait dans la riche plaine de la Mitidja, jusqu'à L'Arba et Rovigo (37 km d'Alger). Les trains de voyageurs étaient peu fréquents : de 3 à 10 allers-retours



CASTIGLIONE. — La Gare

J. Gelinek, phot.-Alger

Locomotive type tramway Weidknecht série 22 à 29, en gare de Castiglione (Coll. La Vie du Rail).



289 ALGER. — L'Oasis des Palmiers. — LL.

Automotrice Rowan à l'Oasis des Palmiers en 1900 (Coll. R. Jung).

de quelques « jardinières » à essieux et de wagons divers de construction Decauville et La Buire. Les trains comportaient 3 classes, mais les automotrices n'avaient pas de 1<sup>re</sup> classe.

En 1898, les CFRA décidèrent d'électrifier leur réseau dans sa partie urbaine, c'est-à-dire des Deux-Moulins à Maison Carrée. En revanche une voie non électrifiée fut posée sur le port le long de la voie normale des Chemins de Fer Algériens et un tunnel de 800 m fut creusé sous le cap de l'Amirauté et la Pointe Kettani. Il permettait la liaison de la ligne de Castiglione avec les voies du port de commerce sans emprunter les boulevards.

De la sorte, les trains de marchandises et les trains de voyageurs à longue distance continuaient à venir du centre d'Alger (Rue Waisse,

par jour selon les tronçons, mais le trafic des marchandises était considérable, justifiant une grande gare de marchandises à Alger-Bab El Oued, sans préjudice des nombreuses voies de desserte des entrepôts portuaires. La traction sur le réseau CFRA à vapeur était assurée par 49 locomotives des types suivants :

Decauville 021 n° 1 à 5, d'origine.

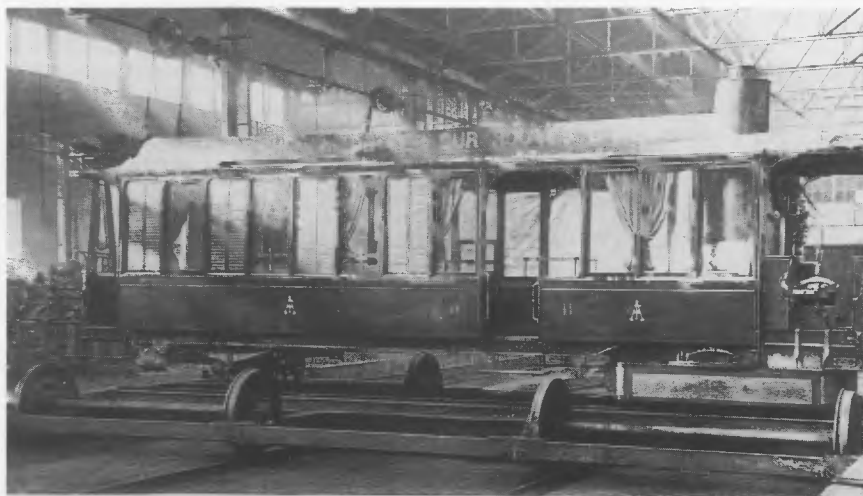
Decauville 021 n° 6 à 15, un peu plus lourdes que les précédentes.

Weidknecht 031 n° 16 à 21.

Weidknecht 031 bi-cabines n° 22 à 29 (les plus robustes, poids 26,7 t).

Weidknecht 130 n° 30 à 49.

Plus tard s'y ajoutèrent une automotrice à vapeur Rowan, puis un autorail à essence à 2 essieux. Les Weidknecht étaient en principe affectées plutôt aux lignes de Kabylie et de Cherchell mais beaucoup d'entre elles circulèrent sur le réseau d'Alger et certaines retournèrent en Kabylie où elles assurèrent encore des services entre 1935 et 1950, sur la ligne de Mirabeau à Dellys.



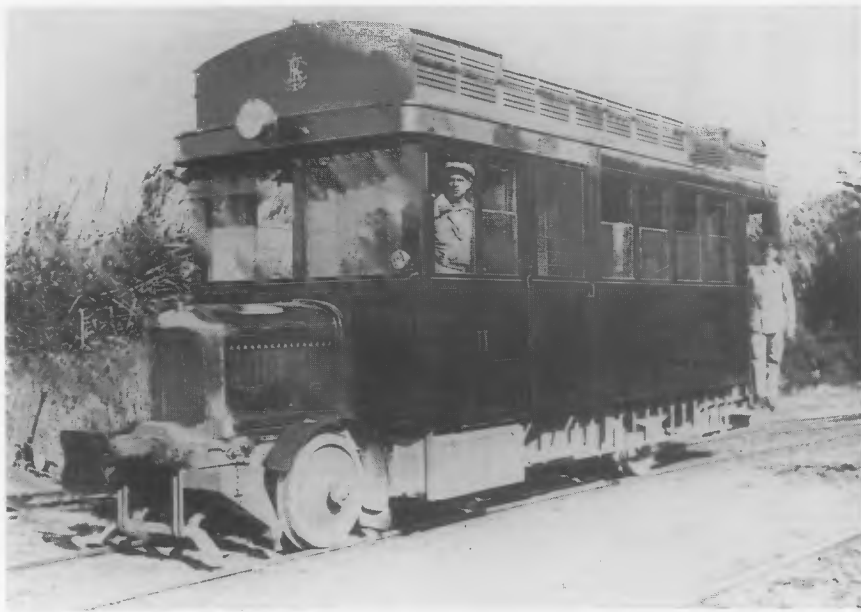
Voiture à vapeur système Rowan sur un transbordeur

Voiture à vapeur système Rowan à la voie de 1<sup>er</sup>055 -- Tare, 12,000 kilogr.

Automotrice à vapeur Rowan sur un transbordeur (Coll. La Vie du Rail).

Le matériel remorqué était composé essentiellement de grandes voitures à bogies de construction Decauville,

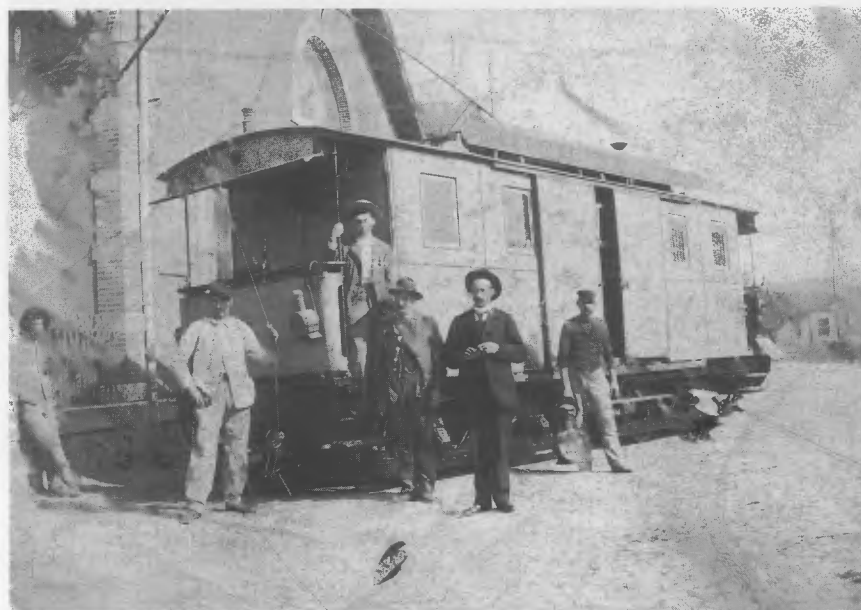
près de la gare), sans encombrer les rues. L'électrification, exécutée par la Sté « Hydraulique et Électricité »



*Automotrice à essence De Dion JM 2, sur la navette de Koléa (Coll. J. Arrivetz).*



*En 1898 la motrice Dulait n° 22 des CFRA (Coll. J. Arrivetz).*



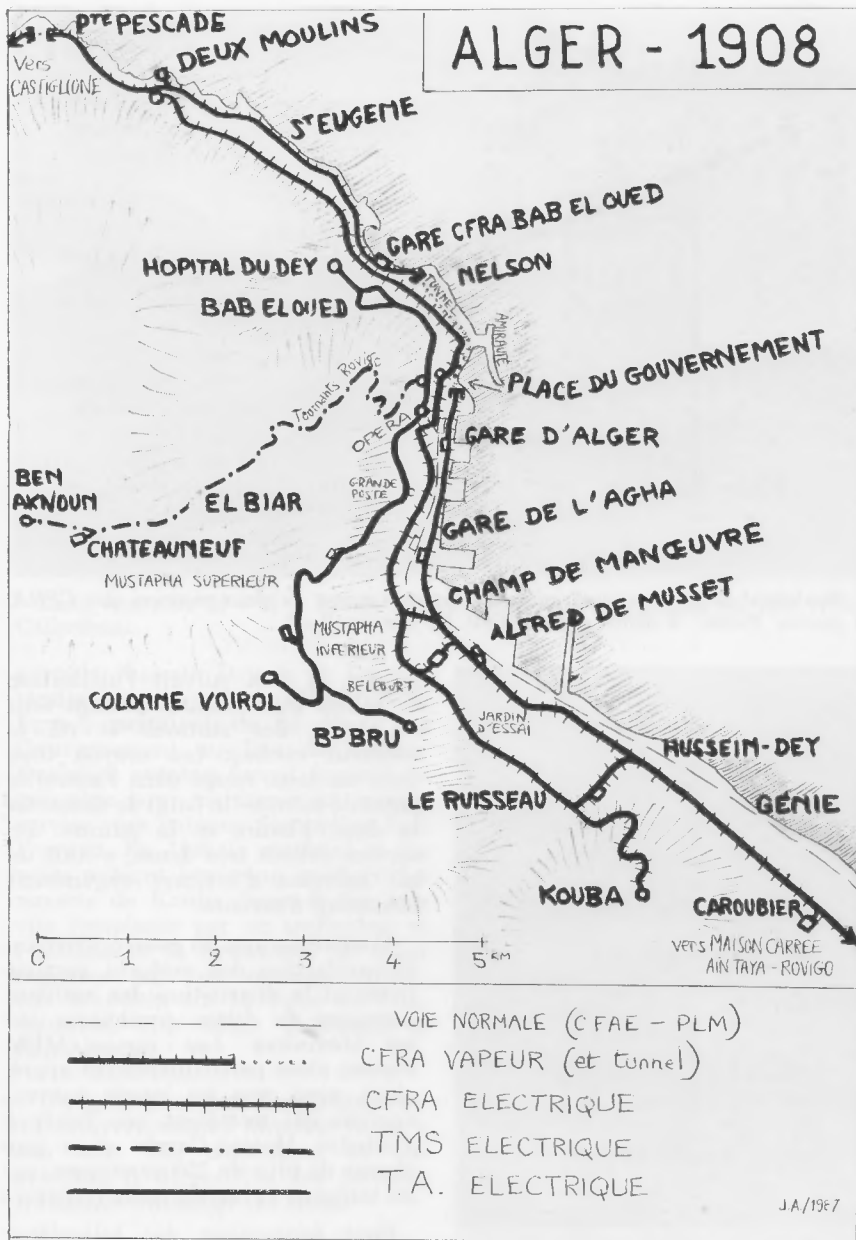
*Le tracteur à marchandises n° 62 des CFRA (Coll. J. Arrivetz).*

de Charleroi (\*) amena un fort trafic supplémentaire, indépendant de celui des lignes primitives. Très lentes, ces dernières furent dès les années 1920 concurrencées par d'anarchiques exploitations d'autocars. Héritières des « corricolos », ces guimbarde artisanales passaient juste devant les trains à vapeur CFRA et raflaient à moitié prix la clientèle peu regardante sur la promiscuité. La situation financière des parties rurales se détériorait vite, en dépit d'économies recherchées par l'emploi d'automotrices dont les résultats furent peu convaincants.

Au début du siècle, de nouveaux quartiers se développèrent, un peu en retrait de la mer en se dirigeant vers le Sud-Est. Pour les desservir, les CFRA construisirent en 1905 une antenne se détachant de la ligne de Maison Carrée au lieu dit « Le Champ de Manœuvre ». Elle traversait Mustapha Inférieur, Belcourt, Le Ruisseau et aboutissait au bourg de Kouba. La pente terminale extrêmement forte obligeait à laisser les remorques au Ruisseau. Cet embranchement connut aussitôt un succès considérable. Le parc des CFRA se composait dès lors de 60 petites motrices à essieux (30 Walker de 37 places et 30 Dulait de 57 places), toutes freinées à air comprimé et aux plates-formes entièrement ouvertes. Il y avait aussi 4 types de remorques dont un à bogies, avec attelages à manille « Chemin de fer » car elles étaient utilisées aussi bien en traction vapeur qu'électrique. Un tracteur électrique assurait le service urbain des marchandises. Alors que le réseau électrique des CFRA se développait très régulièrement, le trafic du réseau rural à vapeur continuait à se détériorer, tant pour les voyageurs que pour les marchandises, malgré l'apport d'un gros trafic d'enrochements pour conforter les nouvelles jetées du port d'Alger.

En 1926, le gouvernement de la colonie décida de scinder ces deux exploitations : les lignes urbaines électriques furent confiées aux CFRA mais sous forme de Régie intéressée, le matériel appartenant donc désormais au Département. Par contre les lignes rurales à vapeur furent rattachées aux Chemins de fer algériens de l'Etat (CFAE). Ceux-ci ne tardèrent pas à envisager la suppression qui devint effective de 1933 à 1935, d'abord pour les voyageurs, ensuite pour les marchandises. On ne peut que regretter cette décision pour la ligne de l'Ouest qui traversait le centre d'Alger en tunnel, comportait de longues distances en site propre et desservait des plages très fréquentées où on aurait pu établir une sorte de métro suburbain.

(\*) Première raison sociale des actuels Ateliers de Constructions Électriques de Charleroi.



tériel de 1898 commençait à vieillir et un renouvellement important apparaissait nécessaire. Dès 1935 apparurent les premiers autobus, destinés soit à des services directs Alger-Maison Carrée plus rapides que les tramways à voie unique, soit au rachat de certains « corricolos » concurrents à destination de quelques quartiers périphériques, soit encore et surtout au remplacement des trains à vapeur en proche banlieue, vers Sidi Ferruch et Fort de l'Eau, les zones plus lointaines étant laissées désormais à des cars privés.

En 1937 deux événements sont à signaler :

D'abord les Tramways et Messageries du Sahel (\*), qui exploitaient une unique ligne de tramway entre la Pl. du Gouvernement et El Biar-Chateauneuf, furent repris par les CFRA qui s'empressèrent d'y mettre des autobus puis, compte tenu des pentes très fortes, des trolleybus VETRA type CS 60 au nombre de 10, garés dans l'ancien dépôt TMS de Chateauneuf et inaugurés en 1938.

Ensuite un prototype de rame réversible de type M + R fut étudié pour la ligne du Ruisseau afin d'éviter les difficiles manœuvres de remorques avec attelages à tendeurs. Ces rames furent construites en 1938 par les Ateliers CFRA à partir d'anciennes motrices à 2 essieux et remorques à bogies. D'un gabarit de 2,30 m elles avaient une allure moderne. Jumelés en permanence, les deux véhicules avaient chacun un poste de conduite en bout et offraient au total 120 places dont 68 assises. Un programme de 42 rames MR avait été prévu, mais il est probable qu'une vingtaine seulement furent construites. Les dernières furent remplacées par des rames MRM, où deux motrices à essieux tournaient le dos à une remorque à bogies et qui pouvaient emmener

Désormais le réseau CFRA prit sa tournure définitive, à savoir :

Ligne 1 : Pl. du Gouvernement-Maison Carrée, avec des partiels pour Hussein-Dey et, les jours de courses, pour Le Caroubier.

Ligne 2 : Nelson-Pl. du Gouvernement-Le Ruisseau.

Ligne 3 : navette Le Ruisseau-Hussein Dey (motrices seules).

Ligne 4 : Champ de Manœuvre-Pl. du Gouvernement-St-Eugène-2 Moulins.

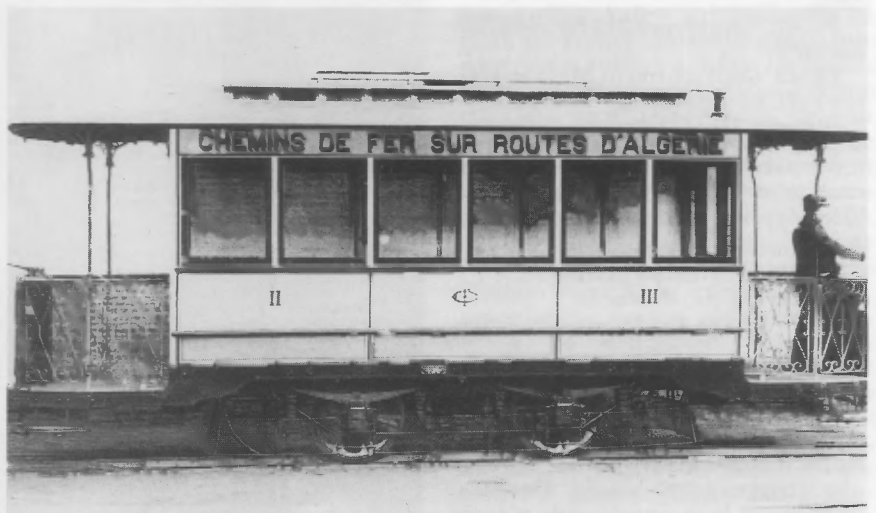
Ligne 6 : Le Ruisseau-Kouba (motrices seules).

Les ateliers se situaient au Caroubier, les dépôts au Ruisseau et à la rue Alfred de Musset siège de la société. Un petit dépôt annexe aux Deux Moulins permettait d'assurer les premiers services du matin sur la ligne 4. L'ancien dépôt de la rue Sadi Carnot (rampe Poirel) disparut vers 1939. Le matériel des CFRA était de couleur marron-grenat mais des essais de gris ont eu lieu au début du siècle. Il faut noter à partir de 1933 l'apparition d'aiguillages

électro-mécaniques à certaines bifurcations importantes.

En 1930, ce réseau dépassa 30 millions de voyageurs. Mais le ma-

(\*) Voir le chapitre consacré plus loin à ce réseau.



Voiture électromotrice fermée pour les chemins de fer sur routes d'Algérie.

Motrice Walker des CFRA (Coll. La Vie du Rail).

180 voyageurs. Il semble que 11 de ces rames furent construites. Dès lors le réseau CFRA était structuré comme suit à fin 1939 :

Ligne 1: Pl. du Gouvernement-Maison Carrée, exploitée par motrice ancienne + remorque à essieux + remorque à bogies et, pour les services partiels d'Hussein Dey par rame MR.

Ligne 2: Nelson-Le Ruisseau, exploitée par rames MRM.

Ligne 3: Navette Le Ruisseau-Hussein Dey (Génie) avec une motrice ancienne seule.

Ligne 4: Champ de manœuvre 2 Moulins, exploitée par rames MR.

Ligne 5: Pl. du Gouvernement-El Biar-Chateaneuf, exploitée par trolleybus CS 60.

Ligne 6: Le Ruisseau-Kouba exploitée par une motrice ancienne seule.



93. ALGER - Boulevard de France

*Boulevard de France, au-dessus du port, croisement de deux motrices des CFRA, à gauche Walker, à droite Dulait (Coll. La Vie du Rail).*



*Départ des CFRA Place du Gouvernement (Coll. J. Arrivetz).*

ferrées. Il s'en suivait l'utilisation de billets gigantesques portant tous les noms des stations et où le receveur cochant (au crayon bleu dans un sens, rouge dans l'autre) le point de montée, le point de descente, la date, l'heure et la minute. En service urbain très dense, c'était un bel exercice d'écriture engendrant beaucoup d'erreurs.

Comme partout, la guerre, amenant la raréfaction des voitures particulières et la disparition des autobus, provoqua de fortes surcharges sur les tramways. Les rames MRM étaient alors particulièrement appréciées, ainsi que les lourds convois anciens qui mettaient une heure à atteindre Maison Carrée avec une charge de plus de 250 personnes, sur les tampons et marchepieds compris !

Pour économiser des kilomètres une refonte des services eut lieu en 1942 avec fusion de la ligne 4 et des

Autobus (non numérotés) :

Pl. du Gouvernement-La Bouzaréah.

Pl. du Gouvernement-Bainem-Sidi Ferruch.

Pl. du Gouvernement-Maison Carrée-Fort de l'Eau.

Hussein Dey-L'Eveilly.

Le parc d'autobus, garés au Caroubier et au nouveau dépôt de la Rue Mazela se composait de :

58 Renault de 50 places.

8 Panhard de 50 places.

7 Berliet de 45 places.

10 divers (en partie anciens « ricolos »).

Les CFRA se trouvaient donc assez bien équipés lorsque la guerre survint, si ce n'est que 6 dépôts pour moins de 200 véhicules constituent une charge assez lourde. De plus, on pourrait leur reprocher de n'avoir pas évolué sur le plan tarifaire, en ayant conservé la lourde structure du tarif kilométrique cher aux voies



*Pont des CFRA sur l'Oued Harrach, à Maison Carrée, avec une motrice électrique (Coll. R. Jung).*



Rame réversible M + R + M des CFRA, Place du Gouvernement en 1951 (Photo Collardeau).

partiels Hussein Dey de la ligne 1, tandis que les rames MRM de la ligne 2 partaient de la Place du Gouvernement au lieu de Nelson. Quelques autobus furent équipés de gazogène pour maintenir un maigre service vers Bainem, Staoueli et Sidi Ferruch. En 1945 le matériel et les voies avaient beaucoup souffert. La navette de Kouba (ligne 6) fut très vite remplacée par un trolleybus et l'autobus de la Bouzaréah fut aussi remplacé par une antenne trolleybus branchée sur la ligne de Châteauneuf, elle même prolongée à Ben Aknoun.

Un peu plus tard la section Pl. du Gouvernement-2 Moulins reçut à son tour des trolleybus, ce qui entraîna la disparition des derniers tramways du début du siècle.

La ligne de Maison Carrée, si belle avec ses longues lignes droites parmi



Sur le front de mer en 1955 passage d'un trolleybus des CFRA, au loin une rame articulée ; comparer le site avec celui de la première photo (Coll. R. Jung).



Tramway des Messageries du Sahel à El Biar (Coll. De Solare).

les dunes littorales, vit l'exploitation tramway limitée à Hussein Dey et, en 1950 l'ensemble de la ligne 1 fut

transformée en autobus. Des extensions de trolleybus jusqu'à Bainem à l'Ouest et Maison Carrée à l'Est

furent entreprises en 1950 mais les travaux en furent arrêtés avant leur achèvement.

Enfin, en 1955, les belles rames MRM de la ligne du Ruisseau, qui avaient été repeintes aux nouvelles couleurs blanc et bleu clair, disparurent à leur tour avec les derniers vestiges des prestigieux CFRA.

Ce réseau prit alors le nom de Régie Départementale des Transports Algérois, pour peu de temps puisque le 1<sup>er</sup> janvier 1959 tous les transports de cette ville fusionnèrent au sein de la Régie Syndicale des Transports Algérois.

#### 4. Les TMS

La Compagnie des « Tramways et Messageries du Sahel » fut certainement l'une des plus curieuses entreprises de tramways du monde.

Pendant toute son existence, elle a appartenu à une seule famille, les Aubry, et comme cette famille n'avait eu que des filles, ce sont les trois demoiselles Aubry qui régnèrent de main de maître sur cette compagnie dans ses dernières années. Le réseau TMS ne comportait qu'une ligne mais son profil et son tracé feraient frémir tous les ingénieurs épris de normes de sécurité. En effet, partant de la Place du Gouvernement (sans se mêler, bien sûr, aux voies des TANI des CFRA), elle grimpait par la Rue de La Lyre et les tournants Rovigo jusqu'à la crête d'El Biar, grâce à des rampes dépassant 60 % et à de nombreux virages en « épingles à cheveux ». Le dépôt était situé à Châteauneuf, sur le plateau du Sahel et le terminus de Ben Aknoun n'était qu'à quelques kilomètres plus loin. Les 8 petites motrices jaunes étaient complétées par 4 remorques dont la traction devait être bien difficile sur les pentes impressionnantes des « tournants Rovigo ».

Construite en 1901 sous le régime d'une concession départementale aux risques et périls de l'exploitant, elle

connut une certaine prospérité jusqu'au jour où les Tramways Algériens entreprirent de desservir

El Biar par autobus suivant un autre itinéraire plus long mais moins escarpé. Dès lors la Compagnie TMS rendit son tablier et la ligne revint au département qui s'empressa de la confier aux CFRA en 1937. Ceux-ci supprimèrent le tramway pour y installer des trolleybus VETRA CS 60 en 1938.

La plupart des motrices et remorques TMS furent envoyées à Oran, où elles assurèrent encore un bon service pendant toute la guerre, mais deux de ces remorques (111 et 112) furent mutées sur les CFRA.

156 - ALGER. - Place du Gouvernement - Stations des T. A. et T. M. S.



Place du Gouvernement, les stations, particulièrement resserrées, à gauche, des Tramways Algérois et, le long des bâtiments des Tramways et Messageries du Sahel, avec deux voitures (Coll. R. Jung).



239. ALGER — Rue de Constantine et rue Dumont-d'Urville

Direction Ouest - P.S.

Motrice et remorque ouverte des TA rue de Constantine (Coll. La Vie du Rail).



Inauguration des TA à la Colonne Voirol (Coll. J. Chapuis).

## 5. Les TA

La création du réseau des « Tramways Algériens » procéda d'une démarche très différente des CFRA ou des TMS. Il ne s'agissait pas là de relier à Alger différentes communes de banlieue, mais bien de constituer un réseau intérieur à la ville, touchant en particulier les nouveaux quartiers situés à mi-pente et permettant de bien irriguer les zones résidentielles. La concession en fut donc donnée par la Ville d'Alger et les TA constituèrent toujours un réseau à la fois très urbain et très « européen », souvent même largement copié sur les transports parisiens.

La société concessionnaire fut fondée en 1898. Elle était alors une filiale de la Société Thomson-Houston qui, après ses succès dans la construction électrique, souhaitait se diversifier dans l'exploitation, avec l'arrière-pensée de fournir du matériel aux réseaux dont elle détiendrait des parts. Le régime administratif prévoyait une régie intéressée, dont les grandes décisions seraient prises par la Ville mais ceci souffrit plusieurs exceptions.

Le principe du réseau de base était une très longue ligne parcourant Alger à quelques hectomètres en deçà du Front de Mer (lequel était du « domaine » CFRA) pour grimper sur les collines de Mustapha Supérieur puis se diviser en deux branches, vers la Colonne Voirol et vers le Boulevard Bru. Rapidement cette ligne trop longue fut scindée comme suit :

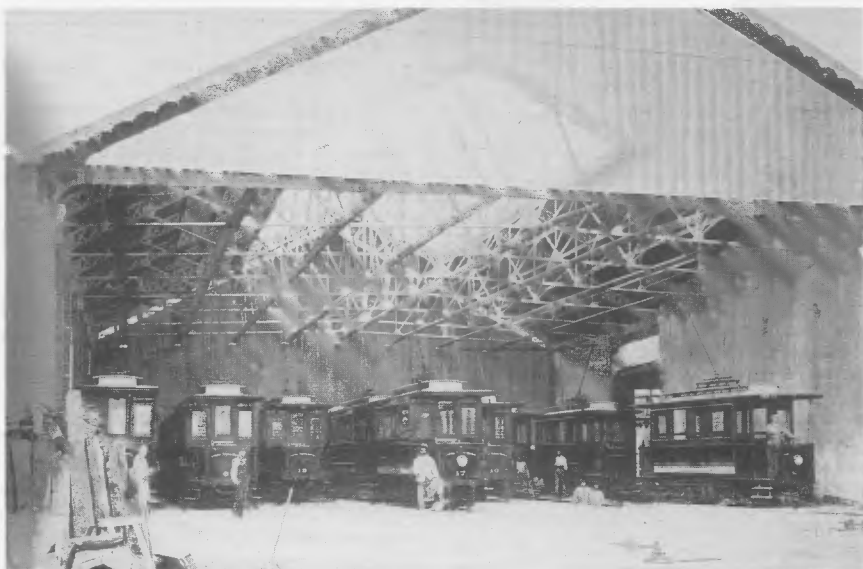
- Hôpital du Dey-Plateau Sautière.
- Opéra-Colonne Voirol.
- Opéra-Boulevard Bru.

Malgré le profil sévère atteignant 52 %, les petites motrices Thomson de couleur verte tiraient souvent une et même parfois deux remorques « jardinières », avec des fréquences qui atteignaient 4 minutes en heures de pointe. En 1935, le parc de matériel était de 40 motrices et 60 remorques, toutes à deux essieux et plates-formes ouvertes. Mais l'urbanisation des collines se dévelop-



pant, ces trois lignes apparemment insuffisantes en débit et trop limitées géographiquement. De plus Alger n'a, sauf en Front de mer, que des rues de faible largeur de sorte que les artères construites vers 1890 étaient déjà saturées en 1914.

En 1925 une convention nouvelle avec la Ville prévoyait le financement d'extensions éventuelles. Puis, en 1928 la Ville, en liaison avec le Conseil Général, préconisa la mise en souterrain d'un grand axe parallèle à la mer, avec des ramifications d'une part vers le domaine TA (Colonne Voirol), d'autre part vers le domaine CFRA (Le Ruisseau et Maison Carrée). Chiffré à 600 millions de francs, ce projet dépassait largement la puissance financière des autorités de tutelle. Cependant, à cette époque, la Sté des TA fit, sur ses deniers propres, l'acquisition d'un vaste domaine qui avait appartenu au célèbre général Yusuf afin d'y édifier un grand dépôt moderne pouvant remplacer les modestes remises antérieures de Mustapha Supérieur (Rue Ampère et Boulevard Beauprêtre). Le dépôt de Yusuf fut l'un des rares au monde à s'étendre sur deux niveaux : tramways en bas et bus en haut. La circulation ne faisant qu'empirer, en 1933 un nouveau projet de métro fut élaboré, ne dépassant pas 220 millions grâce à de nombreux tronçons à l'air libre. Mais la crise étant passée par là, ce modeste programme ne put pas mieux être financé que le précédent. Déçue, la Ville d'Alger, sur les conseils de la Société des TA, admit que l'on pourrait se contenter d'enterrer à faible profondeur la ligne TA entre l'Opéra et Yusuf, ce qui limiterait le devis à 75 millions. Mais il faudrait auparavant remplacer les tramways d'origine, dont la puissance, la vitesse et le confort étaient insuffisants. Immédiatement, en décembre 1934, un prototype de motrice moderne fut essayé entre l'Hôpital du Dey et Yusuf. Il s'agissait d'un engin révolutionnaire composé en fait de deux motrices extrêmes, à deux essieux chacune, reliées par une partie centrale suspendue par pivots aux précédentes. De la sorte on obtenait un véhicule de près de 20 m pouvant admettre jusqu'à 150 personnes avec un poids de 21,5 T seulement. Dans l'optique de réduire le gabarit du futur tunnel, la largeur du nouveau matériel était limitée à 2 m, mais la vitesse normale était prévue à 40 km/h, grâce à une puissance de 180 ch sur quatre moteurs. Les portes étaient automatiques avec marchepieds relevables. Le plafond était isolé thermiquement, avec aérateurs de toitures. Le frein était électrique, avec achèvement du freinage par air comprimé. Le roulement se faisait par boîtes Isothermos et l'attelage était simplement à barres et manchon, attendu qu'on ne pensait pas avoir besoin d'accoupler ces véhicules de très grande capacité. Enfin, la perche était uti-



*Le premier dépôt des TA (Coll. J. Chapuis).*



*Motrice articulée des TA au Parc de Galland (Photo Collardeau).*



*Dans l'étroite rue Bab-Azoum (Photo Collardeau).*

lisée pour la prise de courant, avec frotteurs analogues à ceux des trolleybus envisagés en correspondance

des tramways. La possibilité d'alimenter le véhicule par frotteur latéral en souterrain restait réservée.

Les premiers essais démontrèrent l'excellence du prototype, en sorte que 25 autres véhicules furent commandés très rapidement et livrés au cours de l'année 1937. Ils différaient du prototype par l'isolation du wattman dans une cabine vitrée, par des sièges simples et réversibles, et par l'emploi de double-portes à toutes les ouvertures. C'est la Société Satramo qui avait fait l'étude de ce matériel et en avait sous-traité la construction à la Sté Franco-Belge, de Raismes (Nord). Bien entendu l'équipement électrique était fourni par Alsthom, émanation de l'ancienne Thomson-Houston, actionnaire du réseau. Ces voitures, de couleur crème et vert, étaient servies par 3 agents : un wattman et deux receivers s'en partageant la longueur. Il est à noter d'ailleurs, qu'aux TA comme dans certains réseaux africains, la casquette et le fez distinguaient les employés chrétiens des employés musulmans.

Dès 1938, l'ancien matériel fut démolì, sauf une motrice gardée pour le service de la voie.

Or, dans le même temps, M. Gallois, Administrateur Délégué des TA, très convaincu de la supériorité de la traction électrique, avait décidé d'expérimenter des trolleybus, dont le renouvellement s'amorçait déjà à Rouen. Il choisit pour cela le site de la Basilique Notre-Dame d'Afrique. Ce lieu de pèlerinage se situait au Nord de la Ville, sur un piton rocheux difficilement accessible, à plus de 2 km du terminus des tramways de l'Hopital du Dey. Dans le courant de l'été 1934, un trolleybus Vetra Type CS 35 fut essayé sur une simple ligne bifilaire installée le long du chemin abrupt de la Basilique. Là aussi les résultats furent excellents ; 4 autres trolleybus furent mis en service avant la fin de 1934 et assurèrent un service parfait malgré des rampes de 112 ‰ et des courbes de 8 m de rayon. Mais la ligne de Notre-Dame d'Afrique étant très éloignée du dépôt unique des TA à Yusuf, il fallait matin et soir acheminer les trolleybus par les lignes de tramways, avec une perche levée et le retour du courant électrique assuré par une « souris » glissant sur l'un des rails.

Les trolleybus CS 35 étaient des véhicules courts (7,29 m), étroits (2,20 m) et légers (6,6 T), avec une carrosserie-poutre sans chassis et un moteur de 72 ch. Ils donnèrent entièrement satisfaction pendant 27 ans de service très dur.

Or, dès 1925 un autobus Berliet de 25 places avait été lancé par les TA à l'assaut des pentes du quartier escarpé du Telemly. Très lent et asthmatique, il avait été surnommé « le Cafard ». Il n'est pas étonnant que le succès des trolleybus de Notre-Dame d'Afrique ait encouragé à remplacer « le Cafard » par des trolleybus. Ce fut l'apparition des Vetra CS 60, plus longs (8,78 m), plus

## CARACTÉRISTIQUES DES MOTRICES ARTICULÉES DES TA

Longueur totale hors tampons .....	19,156 m
Largeur hors tout .....	2,000 m
Hauteur totale à vide (sans perche) .....	3,000 m
Longueur des éléments AV et AR .....	7,250 m
Longueur de la partie centrale .....	2,850 m
Distance entre pivots partie centrale .....	3,450 m
Empattement par caisse .....	3,200 m
Empattement total .....	12,950 m
Hauteur du plancher à vide plate-forme .....	0,660 m
Hauteur du plancher à vide compartiments .....	0,710 m
Diamètre des roues .....	0,660 m
Nombre de places assises .....	48
debout .....	52
surcharge maximum .....	150
Poids à vide .....	21 tonnes
Puissance totale unihoraire .....	180 ch
Vitesse maximale .....	40 km/h
Caisse métallique soudée	
Portes à commande pneumatique	
série 7 crans	
Contrôleurs à came	série parallèle 5 crans
	freinage 6

larges (2,35 m) et plus lourds (7,5 T) que les précédents ; ils furent mis en service en 1935, sous une ligne aérienne construite par les Étis Bompard, d'Alger. Devant ces brillants résultats, l'électrification maximale du réseau fut vite décidée. Certes des autobus avaient bien été achetés : Somua 35 places puis 40 places en 1929, Panhard 50 places un peu plus tard pour créer des relations Grande Poste-El Biar ou La Redoute, et Bab El Oued-Beau Fraisier. Mais il était évident que les trolleybus seraient autrement efficaces sur de telles lignes en rampes. Or en 1935/36 Vetra n'avait encore qu'une capacité productive assez réduite et se trouvait accaparé par les commandes de Rouen, Lyon, Casablanca et Strasbourg. Sans hésiter les TA se lancèrent alors dans la fabrication intégrale de trolleybus, à partir de châssis d'autobus Somua et de mo-

teurs de tramways récupérés à Rouen et qui n'étaient autres que ceux des motrices L de Paris.

La plupart de ces trolleybus « maison » avaient, contrairement aux Vetra, une plate-forme arrière ouverte « à la Parisienne ». 32 d'entre eux furent construits, ce qui portait le parc à 41 trolleybus, permettant la conversion des lignes de La Redoute, Clos Salembier, puis El Biar.

Le bilan de la Société s'améliora nettement avec l'arrivée des trolleybus, aussi 10 trolleybus CS 60 furent-ils encore commandés à Vetra, et livrés en 1937. Cela permit de parachever l'évolution du réseau en convertissant aussi les lignes d'Hydra et du Boulevard Bru. La ligne d'Hydra fut un rare exemple français où les transports en commun précédèrent l'urbanisation puisque le



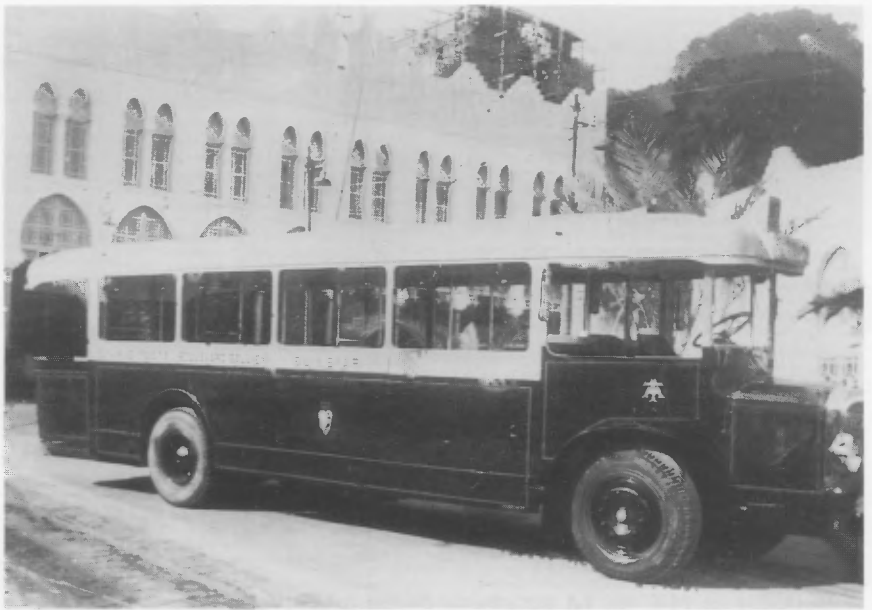
Petit trolleybus Vetra CS 35 des TA ligne de N.-D. d'Afrique, de 1934, devant le dépôt d'Yusuf (Coll. J. Arrivet).

trolleybus y arriva avant même que le lotissement fut habité, ce qui d'ailleurs permit de vendre les terrains beaucoup plus cher.

Parallèlement la perception fut améliorée par l'introduction des « moulinettes » à la Parisienne, oblitérant des tickets en carnets. Les rares autobus restant au parc des TA furent limités à la desserte de Beau Fraisier et Rampe Vallée. Un essai d'intrusion des autobus dans le domaine CFRA du Front de Mer se solda par un échec sans lendemain et une recrudescence de la lutte entre les réseaux.

A la déclaration de guerre, le 2 septembre 1939, il n'est pas exagéré de dire que le réseau TA était le plus moderne du monde. L'âge moyen de ses 80 véhicules s'établissait à moins de 3 ans, alors, par exemple, que le réseau de Lyon accusait une moyenne de 32 ans et d'autres (Toulon, Douai, Laon, Cherbourg, Bourges, etc...) frisaient les 40 ans.

Il convient d'ajouter que les TA entreprirent aussi en 1936 la



Autobus Panhard des TA vers 1935 (Coll. J. Arrivet).

construction d'un ascenseur reliant la rue d'Isly au quartier Berthezene (Bureaux du Gouvernement Général).

Il comportait une cabine de 30 personnes et une de 12 personnes et fonctionnait sur le courant des tramways.

Un autre ascenseur public existait aussi entre le Boulevard de la République et le Port, et un 3<sup>e</sup> entre le Square Bresson et le Port, mais ils appartenaient à la Chambre de Commerce dont les entrepôts étaient situés en dessous. Le dernier garda même longtemps un caractère privé.

Parmi les particularités des TA, notons aussi que ce réseau ne comportait aucune sous-station électrique, le courant lui étant fourni directement en 620 volts continu par l'Électricité et Gaz d'Algérie.

En 1941, on se trouvait avec un réseau TA ainsi constitué :

**Tramways :**

Ligne 1 : Yusuf-Hôpital du Dey (avec beaucoup de services partiels Parc de Galland-Hôpital du Dey).

**Trolleybus :**

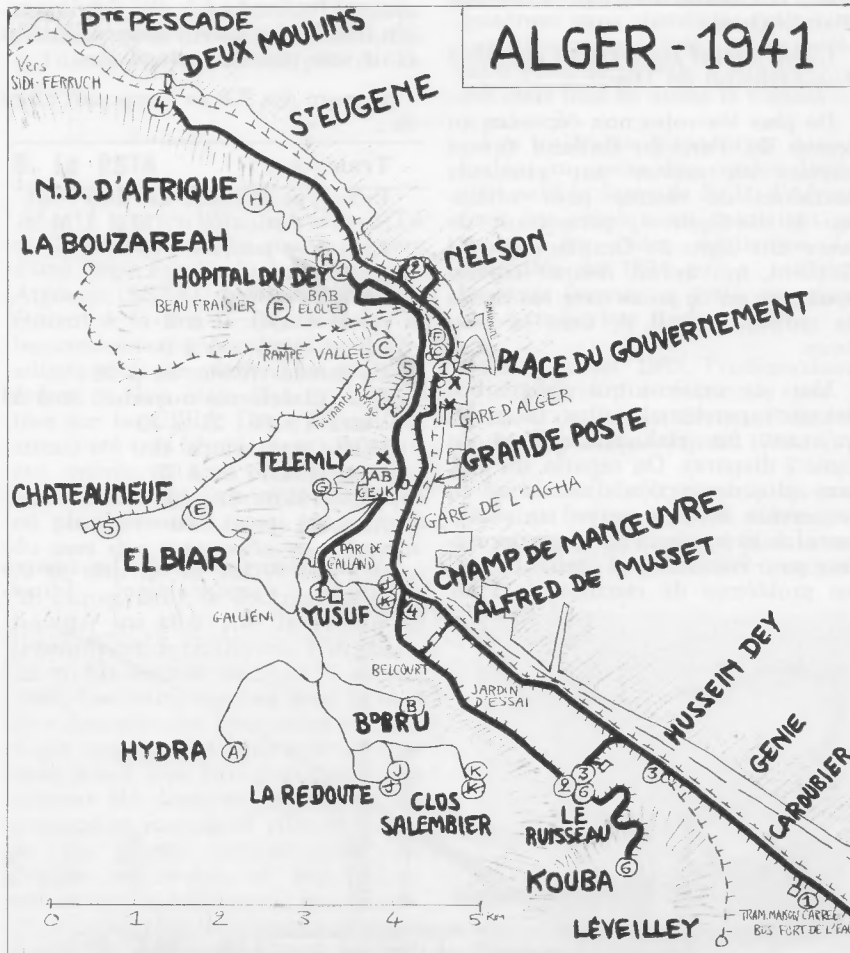
- A : Grande Poste-Hydra
- B : Grande Poste-Bd Bru
- E : Grande Poste-El Biar
- G : Grande Poste-Telemly (ligne circulaire)
- H : Hôpital du Dey-N.-D. d'Afrique
- J : Grande Poste-La Redoute
- K : Grande Poste-Clos Salembier
- J barré : Champ de Manœuvre-La Redoute
- K barré : Champ de Manœuvre-Clos Salembier

**Autobus :**

- C : Place du Gouvernement-Rampe Vallée
- F : Place du Gouvernement-Beau Fraisier

(Ces deux lignes étaient depuis 1940 réduites à une simple navette commune).

Le trafic ne cessait de croître, alimenté par la foule des réfugiés de toutes sortes déferlant sur



	TRAMWAYS	TROLLEYBUS	AUTOBUS
CFRA	—————	—————	—————
T.A.	—————	—————	—————

x = ASCENSEUR      □ DEPÔT      ———— VOIE NORMALE CFA



Trolleybus de 1936 des TA sur chassis Somua (photo Collardeau).

l'Afrique du Nord, pour peu de temps oasis de paix dans un monde en feu. D'ailleurs l'essence rationnée obligeait bien à recourir aux transports en commun. Une épidémie de peste (Camus n'a rien inventé) suivie d'une épidémie de typhus obligèrent à désinfecter les véhicules chaque nuit, tandis qu'à la descente des tramways les mères attentives cherchaient sur le crâne de leurs rejetons les angoissants « poux rouges » porteurs de maladie.

Le 8 novembre 1942 le débarquement allié ne fit guère de dégâts mais les bombardements allemands causeront en 1943 de terribles carnages en ville et sur le port. Le ravitaillement ne s'améliorait guère et, pour acheminer sur les marchés quelques légumes des banlieues, les TA transformèrent deux autobus Somua en trolleybus à marchandises équipés de ridelles. Ils déversaient chaque matin leurs précieux chargements de carottes, courgettes et patates douces et ont ainsi sauvé bien des familles de la famine.

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 fin de la guerre permit de créer dès 1947 une nouvelle ligne de trolleybus intitulée I : Grande Poste-Birmandreïs, grâce à 5 nouveaux véhicules de type Vetra-Berliet VDB. Ils furent suivis en 1949 de 10 Vetra-Renault VCR.

Dans le même temps, les encombrements urbains reprirent de plus belle.

De 1946 à 1950, une réorganisation des services fut essayée, en vue de

réduire le nombre de trolleybus atteignant la Grande Poste. La ligne de tramways fut scindée en deux :

Ligne 1 pour les services partiels Parc de Galland-Bd de Provence (Bab El Oued)

Ligne 3 pour les services complets Yusuf-Hôpital du Dey.

De plus les voies non déposées au dessus du Parc de Galland furent remises en service sur plusieurs centaines de mètres pour atteindre le Bd Galliéni, permettant de créer une ligne 2 : Grande Poste-Bd Galliéni, qui devait donner correspondance en ce point avec les lignes de trolleybus A, B, E, vers la banlieue.

Mais ce système qui obligeait à des correspondances moins commodes qu'avant fut mal accueilli et la ligne 2 disparut. On reparla un peu, sans plus de succès, d'une mise en souterrain des tramways, mais déjà certains préconisaient leur suppression pour résoudre par enchantement les problèmes de circulation. Pour

faire un essai, 9 trolleybus VA3 de 12 m furent acquis en 1950 et mis en service sur la ligne de tramway, intercalés entre les rames articulées. Puis, en 1951 un trolleybus articulé de 18,60 m fut acheté, sans qu'on comprenne bien en quoi il encombrait moins qu'un tramway réversible de 19,80 m. Mais ce trolleybus joua vite de malchance car son arrière-train mal coordonné avec les roues avant montait sur les trottoirs. Le bouquet fut atteint lorsque, en 1956, il faucha une partie du précieux mobilier du Général Salan, en cours de déménagement pour cause de nomination au Commandement en Chef. Cela valut à ce prototype d'être envoyé aussitôt à la ferraille.

Une liaison entre les plateaux de Mustapha Supérieur et Belcourt (en plein domaine CFRA) se révélait de plus en plus indispensable pour éviter aux usagers d'aller encombrer inutilement le centre de la ville. Mais le profil d'une telle relation est très sévère. Un funiculaire avait été envisagé, mais en 1956 les TA construisirent un téléferique Belcourt-Clos Salambier, dont l'équipement fut confié à la Sté Applevage. Un téléferique aussi purement urbain était une première mondiale.

Le parc des TA se composait alors de :

#### Tramways :

Prototype articulé de 1935 : M1  
Série « Articulés » : M 2 à M 26  
Ancienne motrice : 77

#### Trolleybus :

CS 35 (1934) : 1 à 5  
CS 60 (1935) : 6 à 9  
Ex-Somua (1936) : 16 à 20  
Idem plateforme ouverte : 31 à 57  
Vetra TS 60 : 21 à 30  
VDB (1946) : 11 à 15  
VCR (1949) : 61 à 79  
VA3 (1950) : 81 à 89  
Articulé (1951) : 90

A l'horizon des Aurès, les nuages tragiques s'amoncelaient. L'insé-



Trolleybus Vetra TE 60 de 1937, ligne d'El Biar (photo Collardeau).

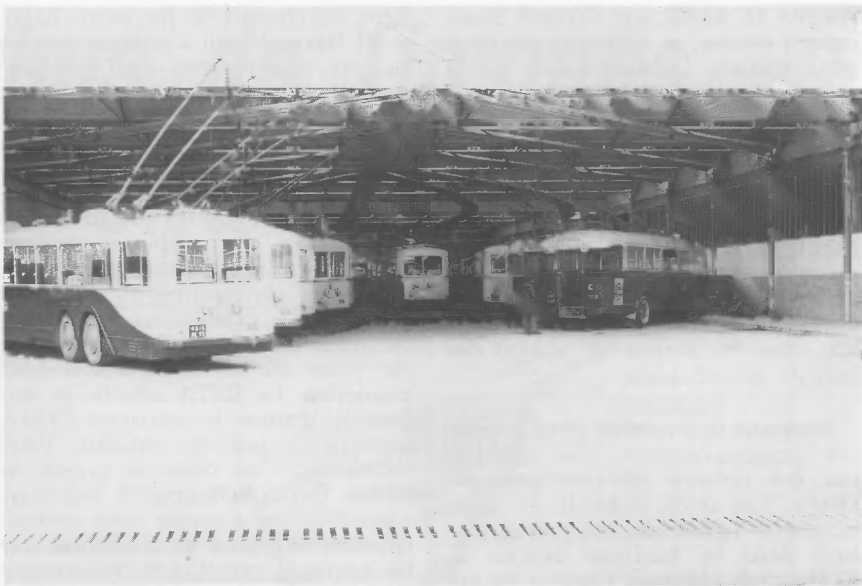
curité devenait omniprésente en Algérie, surtout à partir de 1956. Des grenades ayant été lancées dans des tramways au passage des rues étroites de Bab El Oued, il fut décidé de munir tramways et trolleybus de grillages protégeant les fenêtres. Ces superbes véhicules prirent des airs de fourgons cellulaires ! Nuit et jour il fallut garder les dépôts pour prévenir des attentats sur le matériel. L'officier préposé au dépôt de Yusuf n'était autre que le lieutenant Le Pen qui s'illustrera plus tard en politique.

En 1958, le Général de Gaulle décréta que le « Plan de Constantine » devrait permettre — avec bien du retard — d'industrialiser l'Algérie et d'en assainir l'économie. Entre autre une usine Berliet fut construite à Rouiba pour produire des camions et des autobus, que le nouveau pétrole saharien devait approvisionner. Hélas, le tohu-bohu politico-militaire de cette époque était peu propice à l'économie et à l'industrie ; à part les besoins militaires, l'usine de Rouiba avait peu de commandes en carnet. Alors que flottait déjà dans l'air la suppression des tramways, il était tentant de la rendre effective pour trouver un débouché à l'usine Berliet et au pétrole saharien.

## 6. La RSTA

Le 1<sup>er</sup> janvier 1959, les réseaux TA et CFRA furent enfin réunis au sein d'une Régie Syndicale des Transports Algérois (RSTA), dont les mandants étaient à la fois le Département et les communes concernées. Cette régie adopta pour son matériel les couleurs crème et bleu clair déjà expérimentées sur les CFRA. Cette fusion, qui aurait été très bénéfique si elle avait été opérée 20 ans plus tôt, n'eut guère de conséquence en cette époque où plus personne ne se préoccupait du sort des transports en commun. A la tête de la RSTA fut nommé M. Caron, dont la doctrine était de liquider au plus vite le réseau de tramways et de trolleybus. L'occasion lui en fut donnée les 24 et 25 janvier 1960. Ces jours, connus sous le nom de « Journées des Barricades » virent Alger s'embraser en une guerre civile sans merci. Des barricades de pavés avaient été dressées en travers des principales rues de la ville. A l'issue de ces graves échauffourées, les dégâts aux voies et aux lignes aériennes se révélèrent importants. Plus jamais les tramways ne ressortirent du dépôt de Yusuf et, peu après, des autobus Berliet de types PCR, PBR, puis PLR et PH prirent la relève du réseau ferré. Cela n'était certes pas une économie, puisque pour remplacer les 26 motrices articulées, il ne fallut pas moins de 60 autobus.

En outre le pétrole Saharien, sur lequel on avait fondé tant d'espoirs, s'avérait beaucoup trop riche en



Dépôt d'Yusuf des TA à gauche le premier VA3 de 12 m, à droite des Somua (photo Collardeau).

paraffine et nécessitait des installations de raffinage complexes, à cette époque inexistantes en Algérie. De dérisoires appareils à filtrer le pétrole tentèrent sans succès de poursuivre l'expérience, mais très vite on préféra faire venir le pétrole d'Arabie — ce qui était tout de même le comble ! —

Les trolleybus disparurent dans la foulée, au cours des années 1962 à 1964 sauf la ligne de N.-D. d'Afrique dont les autobus ne pouvaient pas monter les rudes déclivités. Les véhicules de 1934 qui y roulaient toujours furent, en 1961, remplacés par 5 trolleybus Berliet VBH.

Le 3 juillet 1962, l'indépendance de l'Algérie fut reconnue par le Général de Gaulle, devenu Président de la République depuis 1959.

Le réseau de transports en commun, si beau quelques années auparavant, était dans un état lamentable. Tout le personnel européen

avait fui précipitamment, en sorte que la RSTA n'était plus dirigée que par un agent de maîtrise. Un service réduit fut néanmoins rapidement élaboré. On envisagea un instant de remettre les tramways en service, mais les lignes aériennes en cuivre étaient introuvables. La revente des motrices s'avéra aussi impossible en raison de leur bizarre écartement de 1,055 m, et il fallut se résoudre à les démolir pour faire de la place.

Petit à petit, la RSTA se réorganisa, embaucha de nouveaux cadres et la vie put reprendre dans l'agglomération. Les autobus, déjà bien insuffisants à l'époque antérieure, devenaient de plus en plus surchargés avec l'afflux à Alger de nombreuses populations rurales appauvries par la guerre et séduites par le mirage urbain. Le gouvernement algérien détermina rapidement les priorités qu'il entendait respecter : d'abord l'Éducation Nationale pour former les cadres manquants,



Trolleybus Vetra — VBH de la RSTA, en 1961 (Coll. J. Arrivetz).

ensuite la Santé, qui laissait beaucoup à désirer, et enfin l'Agriculture pour assurer la subsistance de la population sans recourir à de coûteuses importations.

Les transports furent placés tout à fait en queue de liste des priorités. Avec un matériel inadapté et insuffisant, la RSTA devait faire face à un afflux de nouveaux Algérois qui atteignit jusqu'à 50 000 par an. Nul doute que le coefficient de surcharge ait, dans les années 70, atteint des valeurs stupéfiantes.

Pourtant la situation s'est améliorée progressivement. Des autobus ont été achetés un peu partout : Deutz, Van Hool, Renault, etc... De nouvelles lignes ont été créées surtout dans la banlieue proche de El Harrach (Maison Carrée) et autour de Birkadhem, Baraki et Dely Ibrahim. La longueur du réseau a atteint 950 km, avec 113 lignes d'autobus (mais les services partiels utilisent généralement un numéro différent des services de bout en bout). Le téléphérique de Belcourt-Clos Salambier (devenu Sidi M'Hamed-Diar El Mahçoul), qui avait beaucoup souffert de la guerre, a été entièrement rénové en 1983 par la Société Française Poma et son trafic atteint le chiffre énorme de 2 400 000 voyageurs par an. Un autre téléphérique a été construit pour remplacer les trolleybus de N.-D. d'Afrique, qui avaient expiré définitivement en 1975 : il joint Bologhine à N.-D. d'Afrique, en correspondance avec les autobus de Raïs Hamidou qui passent près de la gare basse.

Deux ascenseurs fonctionnent encore : celui de l'ancien Gouvernement Général, dit « Tancrede », et un autre sur le port dit « Port-Saïd ». Un escalier mécanique permet aussi d'accéder au Boulevard Mohamed V.

Enfin, vers 1984, commençant à émerger des préoccupations les plus immédiates, les Algériens ont pu penser à l'avenir, même si l'État se désengage largement des transports urbains. Et le fameux projet de métro revint à l'esprit, d'autant plus que le trafic avait triplé sur certains axes. La Sofretu, appelée en consultation, procéda à des forages et mit au point un projet de métro extrêmement complet et performant, mais tout de même un peu cher pour ce pays encore convalescent. Une « Entreprise du Métro d'Alger » (EMA) fut constituée, qui aménagea ce projet pour en faire une ligne d'Oued Koriche (près de l'ancien Beau Fraisier) à Dar El Beïda, et au Gué de Constantine, donc par rapport à Alger : Ouest-Centre-Sud-Est. C'est à Dar El Beïda, déjà lieu de l'Aéroport International d'Alger que sera construite la nouvelle gare ferroviaire évitant aux trains de voyageurs de pénétrer en ville. Le métro utilisera donc largement l'ancienne

ligne de chemin de fer entre Alger et El Harrach, qui d'ailleurs restera ouverte aux convois de fret atteignant le Port. On prévoit 21 stations dont 10 souterraines, des rames de 6 voitures à la fréquence de 5 minutes, pour un trafic annuel de 322 millions de voyageurs. Bien entendu, une refonte du réseau de bus s'en suivra. Il semble cependant qu'une certaine discordance règne entre l'EMA — conceptrice du métro et la RSTA — exploitante du réseau, ceci bien dans la tradition de toutes les villes où ces deux tâches sont dissociées. La RSTA affecte de largement ignorer le métro et l'EMA méprise un peu les autobus. Pour ne pas être en reste de projet, la RSTA vient de lancer à son tour « son » projet d'avenir avec reconstruction de lignes de trolleybus sur les hauteurs, création de 5 nouveaux téléphériques et surtout construction d'une longue ligne de tramways suburbains d'Alger à Zeralda (29 km). Celle-ci reconstituerait, après 60 ans d'interruption, la magnifique ligne CFRA de Castiglione. Une telle émulation entre EMA et RSTA entre métro et trolleybus/tramways, n'est sans doute pas négative. Alger pourrait peut être bien retrouver un jour le titre de réseau le plus moderne du monde.

## NOTE COMPLÉMENTAIRE

Comme il est possible de le constater à la lecture de cette étude, les réseaux d'Alger et de Rouen ont comporté des points communs dans le domaine des trolleybus :

Les 5 CS 35 de Rouen, mis en service en même temps que ceux d'Alger, se firent aussi remarquer par leurs qualités et leur longévité ; bien plus, retirés du service vers 1960 comme à Alger, leurs organes furent utilisés pour construire 5 trolleybus « maison » qui subsistèrent jusqu'à la fin du réseau et furent accompagnés par un Vetra Berliet CS 60 VCB provenant... d'Alger ; ce dernier fut reconstruit à l'image des CS 35, avec un gabarit réduit et fut incorporé aux mêmes roulements, malheureusement son numéro d'origine n'a pas pu être retrouvé.

Ajoutons enfin que, comme à Alger, la Compagnie de Rouen avait construit un certain nombre de trolleybus en partant de châssis d'autobus et de moteurs de motrices L de Paris.

On ne peut que déplorer l'abandon du trolleybus dans ces deux villes aux parcours accidentés.

J. C.

## LEXIQUE DES NOMS DE LIEU

FRANÇAIS	ARABE
Place du Gouvernement	Place des Martyrs
Square Bresson	Place Mohamed Touri
Champ de Manœuvre	Place du 1 <sup>er</sup> Mai
Rue d'Isly	Rue Ben M'Hidi Larbi
Rue Michelet	Rue Didouche Mourad
Bd Baudin	Bd Colonel Amirouche
Bd de la République	Bd Zirout Youcef
Bd Saint-Saens	Bd Mohamed V
Colonne Voirol	Aïssat Mustapha
Maison Carrée	El Harrach
Le Ruisseau	El Anasser
Belcourt	Sidi M'Hamed
La Redoute	El Mouradia
Clos Salembier	El Madania
St Eugène	Bologhine Ibnou Ziri
Pointe Pescade	Raïs Hamidou
Guyotville	Aïn Benian
Sidi Ferruch	Sidi Fredj
Fort de l'Eau	Bordj El Kiffan
Maison Blanche	Dar El Beïda

Lisez « R.M.F. »

