

Le chemin de fer sur route Dellys-Boghni

Christian Truchi (†)

Dès 1857, un décret de Napoléon III visait à la création de diverses lignes de chemin de fer en Algérie. Voici un historique partiel de la ligne Dellys-Boghni, reconstitué d'après le Petit Kabyle*



Gare de Dellys

LE DUC de Morny, demi-frère de l'empereur était, paraît-il, doublement intéressé par la réalisation d'un tel plan, essentiellement par les retombées financières espérées. Les trois premiers chantiers furent les liaisons

Alger - Blida,
Philippeville - Constantine
Oran - Saint-Denis-du-Sig.

En 1879, sous la présidence de Jules Grévy, un deuxième plan de développement fut mis en œuvre. Il s'accompagna d'un certain nombre d'initiatives départementales qui voulaient répondre à des besoins de plus en plus affirmés des populations en matière de transport.

Le premier tronçon

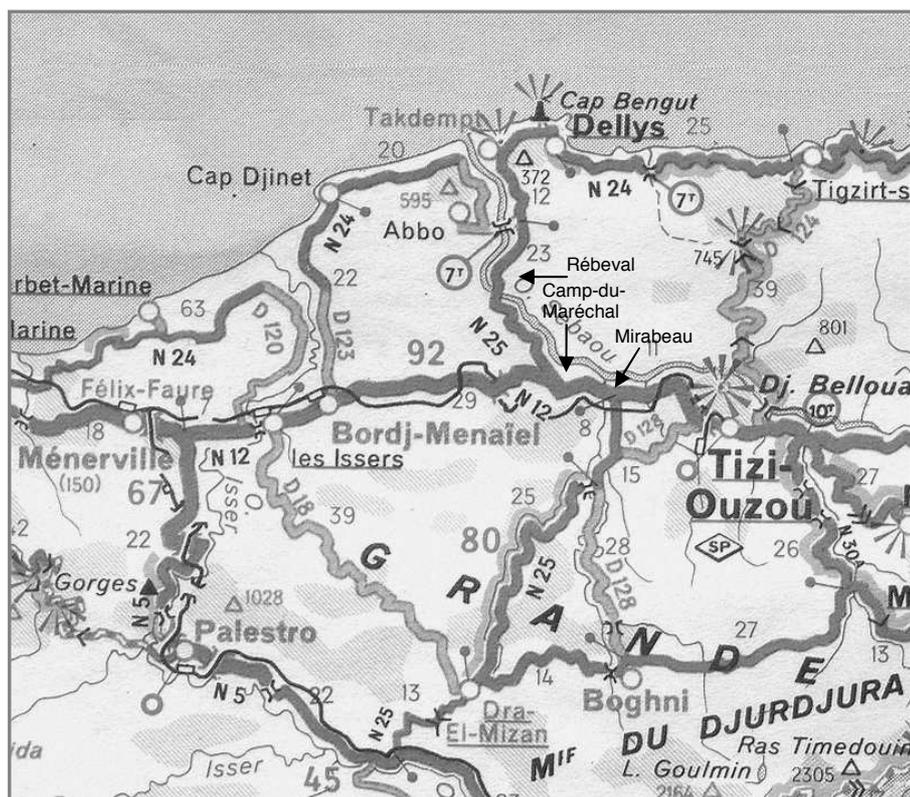
C'est ainsi que la loi du 23 août 1883 accorda la gérance de la liaison Ménerville - Tizi-Ouzou à la Compagnie de l'Est algérien. La ligne fut ouverte avec la mise en service du tronçon Ménerville - Bordj-Ménaïel (15km) le 20 août 1886 (donc trois ans après la concession de la ligne !) ; Bordj-Ménaïel - Haussonvillers (12km) suivit le 25 janvier 1887 et il fallut attendre le 27 mai 1888 pour voir enfin ouverte la liaison Haussonvillers - Tizi-Ouzou (26km).

L'argument de l'arrivée du train à Haussonvillers s'était montré déterminant pour l'établissement

de la liaison Bois-Sacré - Rébeval par la rive gauche de l'Oued Sebaou.

Le 1^{er} novembre 1885, le conseil général d'Alger adopte un rapport du conseiller général de Dellys, Charles Bourlier, sur la construction d'une ligne entre Dellys et Boghni par Dra-Ben-Khedda (plus tard Mirabeau) avec embranchements vers les

* Le "Petit Kabyle", imprimé à Tizi-Ouzou, paraissait chaque samedi, mais daté du dimanche, et se voulait, ainsi que l'indiquait le sous-titre de sa une, "*Journal Politique et Littéraire, Organe de la défense des intérêts de la Kabylie et des Issers*".



Ouaddhias et Dra-El-Mizan.

Dans son esprit, cette ligne désenclaverait tout l'arrière-pays et relancerait l'activité du port de Dellys ; elle serait construite sur l'accotement des routes existantes ou à construire sur une longueur totale de 67 km. Pour la financer, on établira des centimes additionnels sur les patentes et sur les propriétés bâties afin de constituer le capital en garantie de l'intérêt du réseau ferré départemental et les communes traversées seront mises à contribution.

Voie étroite

Le 10 janvier 1886, une conférence se tient en mairie de Tizi-Ouzou, en présence des représentants des communes desservies. Il est proposé de se concentrer d'abord sur la liaison Dellys-Boghni avec une prolongation jusqu'à l'oued Aïssi.

Une participation de 100 000 F sera demandée aux municipalités de Tizi-Ouzou, Dellys, Rébeval, Bois-Sacré, Haussonvillers et Dra-El-Mizan et de 70 000 F à Fort-National et Michelet-Djurdjura ; la participation du

département sera de 40 000 F, ce qui donne un budget total de 1 500 000 F entre participations et emprunt sur cinq ans.

Un long débat s'établira pour le choix à faire d'une ligne à voie normale ou une ligne à voie étroite, cette dernière solution étant finalement retenue.

Un décret du 16 janvier 1892 décide de la création de cette ligne : son exploitation est concédée à la Compagnie des Chemins de fer sur route d'Algérie, les fameux C.F.R.A., qui gèrait un des deux réseaux de tramways à Alger. La construction de ces lignes fut, dit-on, réalisée dans des conditions particulièrement économiques.

Camp-du-Maréchal-Dellys

Le 6 septembre 1896, notre *Petit Kabyle* (qui consacra de nombreux numéros à ce projet) nous apprend que la ligne ferrée de Camp-du-Maréchal à Dellys fonctionnera vers le 25 septembre. Les rails ont été posés jusqu'à l'entrée du village du Camp-du-Maréchal et on estime que la totalité des travaux sera

terminée sous huit jours : les maisons des gares sont bien avancées ; on espère les terminer avant la fin de septembre ; les wagons destinés aux voyageurs sont arrivés. Que de bonnes nouvelles semble-t-il... Mais, revers de la médaille, les colons trouvent que le prix de transport des voyageurs est trop élevé. Le tarif aller et retour du Camp-du-Maréchal à Dellys en 3^e classe est en effet fixé à 2,75 F ; or, les voitures publiques font le même trajet pour 1,50 F et 2 F et le *Petit Kabyle* de prévenir la CFRA qu'elle devra aviser si elle veut "utiliser ses wagons" (sic).

Prévue en 1894, la mise en service de cette voie ferrée n'intervient, avec l'inauguration officielle de la ligne, que le 20 décembre 1896. En voici la relation dans le n° 658 du *Petit Kabyle*.

Le premier train

L'inauguration du chemin de fer sur route Camp-du-Maréchal - Dellys a eu lieu dimanche dernier 20 décembre par une journée de pluie. Que d'eau ! Que d'eau ! comme dirait feu Mac-Mahon.

A la gare du Camp se trouvent MM. Meslier, conseiller général, Katz, maire, plusieurs conseillers municipaux et fonctionnaires de Dellys.

Un coup de sifflet retentit ; c'est le train qui s'annonce avec 20 minutes de retard. M. Firsch, sous-préfet, accompagné de MM. Billiard et Granger, administrateurs, reçoit les autorités venant d'Alger. M. Eininger, maire, entouré du conseil municipal, souhaite la bienvenue à MM. Rinn, conseiller du gouvernement et Delfau, conseiller de Préfecture, représentant le gouverneur et le préfet, actuellement en France. Un élève de l'école récite un compliment, tandis que d'autres remettent des bouquets. La musique joue la Marseillaise. On se dirige ensuite vers la mairie où un apéritif d'honneur est offert. Puis, sous une pluie battante, le train officiel s'ébranle, empor-

tant les invités et franchissant en peu de temps la distance qui sépare Camp-du-Maréchal de Rébeval où le train est salué par des salves de mousqueterie et d'artillerie.

Intérêts bien compris

A Rébeval, deuxième apéritif à la mairie. M. Calvet, maire, prononce l'allocution suivante :

"J'ai l'honneur, ainsi que les membres du conseil municipal de Rébeval, de vous souhaiter la bienvenue sur le territoire de la commune. L'inauguration du chemin de fer, qui nous procure, Messieurs, votre agréable visite, prouve la sollicitude du gouvernement pour les intérêts des colons ; intérêts si bien défendus à la tribune de la Chambre, par le commissaire du gouvernement, ce dont nous le remercions de tout cœur. Je profite du passage de M. le Délégué du gouvernement général pour le prier de vouloir bien, par sa haute influence, nous faire obtenir une subvention du gouvernement pour la reconstruction du pont sur l'oued Tazerout qui relie l'annexe de Dar-Beïda à Rébeval. En terminant, veuillez me permettre de porter un toast à M. le Président de la République française en la personne de son représentant, M. le Délégué du gouvernement général".

Panorama grandiose

M. Rinn répond en assurant de la sollicitude du gouvernement de la République et en buvant à la prospérité des colons de Rébeval. L'absence de l'ancien maire et du député Bourlier est ici diversement commentée (devenu député, Charles Bourlier n'est plus en odeur de sainteté).

En route pour Dellys, la côte de Takdempt est franchie à toute vapeur. En quittant ce village, la voie longe le rivage ; le panorama est vraiment grandiose et pittoresque ; d'un côté, la mer et son immensité ; les vagues furieuses se lançant à l'assaut des dunes et



La gare du train Dellys - Boghni sur le terre-plein du port. L'entrée du tunnel se situait sous le petit phare, à l'extrémité du promontoire.

des rochers que l'œil ne se lasse jamais de contempler ; de l'autre, les superbes jardins qui font de Dellys un petit paradis. Le paysage, dans son ensemble, est vraiment ravissant. Nous passons le tunnel et arrivons en gare. La musique des Arts et Métiers fait retentir dans les airs les sons entraînants de la Marseillaise et de l'hymne russe. En passant, rappelons à la municipalité que les accès à la gare ne sont pas praticables. Ce qu'il y a à faire est peu et nous sommes convaincu que M. Katz remédiera bientôt aux déficiences momentanées que tout le monde peut remarquer.

Un banquet réunissant près de quarante convives se déroule dans la grande salle de l'hôtel de la Colonie, décorée avec goût. Voici le menu qui, grâce aux bons soins de M. Pons, ne laissait rien à désirer :

Huitres de Marennes – pâtés de gibier.
Jambon – Bouchées à la Montmorency –
Canetons à la Marengo –
Filets à la Richelieu – Petits pois à la
Parisienne – Haricots beurre.
Dindes truffées – Salade de saison.
Crème à la vanille – Pièces montées –
Fruits.
Vins fins – Champagne – Café Moka.

Au dessert, M. Katz a commencé la série des discours constatant qu'il restait encore beaucoup à faire et qu'il ne fallait pas s'arrêter en si bon chemin.

M. Rinn, au nom du gouverneur, et M. Delfau, au nom du préfet, nous ont, tour à tour,

tenus sous le charme de leur éloquence, faisant ressortir qu'en haut lieu l'on est décidé à favoriser l'effort des colons et à aménager les centres existants.

Bals sur toute la ligne

M. Meslier, dans une chaleureuse improvisation, regrettant que Phébus n'ait pas voulu prêter son concours à cette fête, déclare que le 20 décembre sera pour Dellys une date mémorable. Cette inauguration, dit-il, en appelle d'autres. Saluons aujourd'hui le progrès acquis. Il termine en démontrant les avantages que cette nouvelle ligne de communication pourra, dans l'avenir, créer à la région. Il lève son verre à l'union des habitants et à leur prospérité.

M. Guerrouard, en bouillant orateur, n'a pu se contenir, et a préconisé le groupement autour du drapeau radical-socialiste, le seul qui nous mènera à la conquête des réformes réellement démocratiques. Notre confrère Guibert, au nom de la presse, remercie les organisateurs de leur gracieuse invitation et de leur bienveillant accueil.

La journée se terminera avec des bals donnés sur toute la ligne : il est rapporté que les populations, tant à Dellys qu'à Rébeval et au Camp, ont sacrifié à Terpsichore, clôturant ainsi cette inauguration qui marque un pas fait en avant. Et le journaliste clôture son article en souhaitant que M. Cambon veuille bien s'intéresser au sort des Centres déjà existants et qui semblent être délaissés.

Ce petit train sur route avait sa gare terminus sur le terre-plein du port à Dellys. Par un tunnel de 185 m de long, creusé dans la roche, il traversait le long promontoire Sud-Nord sur lequel était établie une partie de la ville.

Le dernier voyage

Sa voie longeait ensuite la côte jusqu'à Takdempt dans un parcours décrit comme très pittoresque. A partir de là, elle va longer la vallée de l'oued Sébaou jusqu'à Mirabeau. A quelques kilomètres de Takdempt, un embranchement sur la gauche de la route Dellys-Alger conduisait vers la carrière de Thouabet qui a fourni les blocs de pierre utilisés dans la construction des voûtes bordant le port d'Alger depuis le bastion central jusqu'à l'amirauté. On pouvait encore voir les rails de la voie dans la traversée de Rébeval dont le pont supportait tout à la fois la route d'Alger à Dellys et la voie ferrée. A Camp-du-Maréchal et à Mirabeau était prévue la correspondance avec le train Alger - Tizi-Ouzou suivant que l'on arrivait de Dellys ou de Boghni.

C'est à Mirabeau que la voie ferrée s'enfonçait alors plein sud vers Boghni. Ce petit train circulait deux fois par jour dans les deux sens il fallait compter une bonne heure et demie (et, selon le cas, se lever tôt (et oui !) pour couvrir le trajet Dellys - Camp-du-Maréchal (32km) ainsi qu'on peut le voir sur l'extrait ci-dessous des horaires publiés par "Alger-Guide" en 1932. Avec la correspondance, près de 4 heures et demie étaient nécessaires pour se rendre à Alger. Le dernier voyage du petit train doit fort probablement se situer vers 1935.

Désenchantement

De nombreux vestiges subsistaient encore en 1962 : emprises de la voie depuis Takdempt jusqu'à Dellys, bâtiments des gares ou haltes devenus dépôt de la

D.R.S. à Ben-N'Choud ou usine de salaisons à Dellys.

Pour en revenir aux relations du *Petit Kabyle*, moins d'un mois plus tard, on verse dans le désenchantement le plus complet en lisant que "cette ligne, créée pour desservir la région, fonctionne d'une manière déplorable, au grand désappointement des voyageurs : en effet, ceux qui viennent de la Kabylie et se dirigent vers Dellys doivent prendre le train à Tizi-Ouzou et sont obligés de rester plus de trois heures à Camp-du-Maréchal, attendant l'arrivée des trains d'Alger qui, SEULS, correspondent avec le CFRA. Une enquête a bien conclu au nécessaire établissement d'un train correspondant avec celui de Tizi-Ouzou, mais ce train tant attendu ne

tester contre de tels procédés jusqu'à complète satisfaction".

Dès le numéro suivant, on entre carrément dans une tournure politique aux relents de règlements de comptes.

On peut lire en effet que "le chemin de fer Cazes-Bourlier fonctionne depuis Camp-du-Maréchal jusqu'à Dellys. Il véhicule deux voyageurs par semaine et peut-être une tonne de marchandises par mois. Nous n'avons pas voulu apporter de note discordante aux fêtes de l'inauguration pour ne pas avoir à faire ressortir la désinvolture (sic) avec laquelle les grands manitous de cette vaste entreprise ont traité les municipalités de la Kabylie en négligeant même de les inviter.



Arrivée du train en gare de Boghni

fonctionne toujours pas" (En 1912, la correspondance avec Alger se fait avec le train qui part de Dellys à... 5 h 02 !... Por Tizi-ouzu, on peut attendre le train de 2:46 du soir) ; et le journaliste d'en appeler à l'Administration supérieure pour "mettre les choses à leur place, faisant droit aux justes réclamations qui ne cessent de nous parvenir, car il y a là que mystification (sic) qu'il serait temps de faire disparaître. Les colons que l'on trouve bons pour payer les impôts ont droit à plus d'égards, ce que semble vouloir ignorer la Cie du CFRA. Nous ne cesserons de pro-

Aujourd'hui, nos lecteurs ont pu se rendre compte du bien-fondé de nos critiques".

Et la charge se poursuit :

"Le département s'apercevant un peu trop tard que l'ancienne majorité du conseil général avait, en obéissant au fumiste Bourlier, augmenté sans profit les charges de son budget, a bien voulu nous demander la suppression d'un des trains primitivement fixés. Malgré notre insistance pour obtenir le maintien, ou au besoin, la création d'un train direct Tizi-Ouzou - Dellys et vice-versa, on n'a maintenu

que les deux trains d'Alger, à raison de deux voyageurs par semaine peut-être trois en comptant tout. Le Département n'en garantit pas moins l'intérêt des actions que des malins n'ont prises qu'après le vote du Conseil Général engageant nos finances. Ainsi nos communes auront sacrifié pendant de longues années presque toutes nos prestations sans compter les autres versées ; ainsi, la voirie aura, côtoyant la loi, fait l'infrastructure d'un chemin parallèle à celui existant déjà de Mirabeau à Boghni, y enfouissant d'énormes sommes ; ainsi de nombreux entrepreneurs auront eu à subir de grosses pertes par suite des surprises que réservaient les gorges du Bougdoura, véritable nid à procès dont le dernier mot est loin d'être dit ; ainsi nos routes, nos chemins vicinaux se seront trouvés sacrifiés, nos communications coupées. Tout cela par le fait d'un ambitieux politicien en quête de suffrages qui aura joué de la voirie comme d'un instrument docile à notre grand dommage. Les électeurs le rendront à la vie privée, mais le mal n'en sera pas moins fait".

Le tronçon initial tout juste mis en service ne représentait pas la totalité du parcours. On espère donc, et l'on conseille même, que la voie ferrée s'en tienne à l'essai Camp-du-Maréchal - Dellys et que la plateforme Mirabeau - Boghni restera à l'état de route ordinaire pour permettre aux touristes d'aller voir le Djurdjura sans trop de fatigues. Pourtant d'autres projets similaires sont toujours à l'étude, notamment pour mettre les Beni-Menguellet en communication avec la gare d'Aomar par la vallée du Djurdjura au moyen d'une voie ferrée de même nature. Là, curieusement, le journaliste ne trouve pas d' "objection à faire" avec l'argument suivant : "Tout ce qu'il sera possible d'importer dans ces régions ou d'en exporter prendra cette nouvelle voie et l'inutilité de la route si coûteuse de Mirabeau-Boghni deviendra

7 Etat Algérien		Ligne de MENERVILLE à TIZI-OUZOU									
STATIONS			21	23	25	STATIONS			22	24	26
ALGER	D		6 56	13 38	18 40	Tizi-Ouzou	D	6 26	11 32	16 17	
Ménerville (bif. Alger-Constantine)	A		8 28	15 31	20 32	Mirabeau	D	6 44	11 50	16 32	
Constantine	D		8 38	15 42	20 36	Camp-du-Maréchal	D	6 56	12 02	16 45	
Félix-Faure - Courbet	D		8 47	15 53	20 47	Haussonvillers	D	7 30	12 36	17 01	
Isserville - Les Issers	D		9 02	16 08	21 02	Bordj-Ménaïel	D	7 39	12 45	17 25	
Haussonvillers	D		9 26	16 32	21 26	Isserville - Les Issers	D	7 47	12 53	17 33	
Camp-du-Maréchal	D		9 37	16 44	21 38	Félix-Faure - Courbet	D	8 02	13 08	17 48	
Mirabeau	D		9 52	16 59	21 53	Ménerville (bif. Alger-Constantine)	A	8 08	13 14	17 59	
Tizi-Ouzou	D		10 14	17 21	22 15	ALGER	A	9 48	14 55	19 24	

19 Etat Algérien		Ligne de DELLYS à BOGHNI									
STATIONS			401	403	403	STATIONS			402	404 (A)	458
Dellys	D		5 10	15 00		Boghni	D	4 45	14 45		
Takdempt (halte)	D		5 45	15 35		Mâatkas	D	5 22	15 20		
Abbo - Ben-N'Choud	D		6 13	16 02		Tlêta (halte)	D	6 04	16 01		
Réval	D		6 40	16 29		Mirabeau (bif. Ménerville et Tizi-Ouzou)	A	6 24	16 21		
Camp-du-Maréchal (bif. Ménerville et Tizi-Ouzou)	D		7 16			Tizi-Ouzou	D	5 20	20 55 (B)		
Mirabeau (bif. Ménerville et Tizi-Ouzou)	D		7 36			Camp-du-Maréchal (bif. Ménerville et Tizi-Ouzou)	D	7 10	21 15		
Tlêta (halte)	D		10 04	17 15		ville et Tizi-Ouzou)	D	9 52	45 17 20		
Mâatkas	D		10 24	17 36		Réval	D	10 19	22 12 17 50		
Boghni	D		11 04	18 19		Abbo - Ben-N'Choud	D	10 35	22 28 18 06		
			11 36	18 51		Touabet (halte)	D	10 45	22 40 18 20		
						Takdempt (halte)	D	10 56		18 30	
						Dellys	A	11 16	23 10	18 50	

(A) Ce train n'a lieu, entre Camp-du-Maréchal et Dellys, que le vendredi.
(B) Sauf le vendredi.

Les horaires des lignes Alger - Tizi-Ouzou et Dellys - Boghni

plus évidente à tous les yeux. Le port d'Alger sera toujours préféré au port embryonnaire de Dellys qui n'a et ne peut avoir de relations directes qu'avec la côte".

Jusqu'à Boghni

Et le député Bourlier est à nouveau pris à partie pour n'avoir pas voulu, quand il était puissant, donner son appui à la création d'un chemin de fer semblable de Tizi-Ouzou sur Azazga [...] Mais, "là n'étaient ni ses électeurs, ni ses calculs et il n'y avait par conséquent pas lieu de s'en occuper. En résumé, la faute est commise, l'expérience est faite ; il est du devoir du préfet et du conseil général de ne pas aller plus avant dans cette folie et d'arrêter le gaspillage de nos finances sur cette route. Les travaux du Camp-du-Maréchal - Mirabeau, heureusement de peu d'importance, seront perdus voilà tout. A ceux qui ont charge de veiller aux améliorations nécessaires dans la contrée et qui ont en même temps souci de nous être utiles d'obtenir la plus tôt possible le tronçon vers Azazga. Les études sont faites, croyons-nous : il serait facile d'aller vite. Nous y reviendrons" (En 1909, on parle toujours de cette ligne qui, finalement, ne verra jamais le jour).

Toute cette agitation journalistique n'empêchera pas néanmoins l'achèvement du projet initial et le 14 décembre 1900, soit quatre ans plus tard, on apprendra que cette fameuse

voie ferrée a été prolongée vers Boghni. Partant de la gare de Camp-du-Maréchal, où se fait la correspondance avec le train Alger - Tizi-Ouzou; elle suit d'abord la route nationale jusqu'à Mirabeau, puis bifurque sur la route de Dra-El-Mizan jusqu'au Tlêta. Elle emprunte alors, sur un site propre, une série de gorges au fond desquelles court l'oued Bougdoura. La ligne contourne enfin le village de Boghni jusqu'à la gare construite à la sortie du village. La reconnaissance de la ligne est effectuée ce jour par la commission de réception de la ligne Dellys - Boghni, composée des ingénieurs en chef Jacob, Coustolle et Legouez, des conseillers généraux Stotz, Broussais, Begey, Gueyrouard, Aillaud et Admiral, de l'agent-voyer en chef, accompagnés du préfet. Un banquet à Camp-du-Maréchal et un vin d'honneur à Boghni ponctuent cette journée. Des toasts sont portés à MM. Jonnard, Laferrière et à M. Bourlier, promoteur de ce railway. Le tronçon Camp-du-Maréchal - Boghni entre en service début janvier 1901 et on est plein d'espoir sur l'avenir de la ligne.

A l'heure du TGV, on sourira peut-être en apprenant qu'en 1908, deux trains circulent journalièrement dans chaque sens sur cette ligne et qu'il faut six heures et demie pour la parcourir ! ●

C. T. (adh. 358)