

## Gares et teufs-teufs

Le train, après avoir couru le long de la côte, va s'enfoncer dans l'intérieur, plantant au passage des dizaines de haltes, points de fixation des populations, centres d'échanges économiques, lieux pittoresques, pleins de vie et de couleurs.

Le village de Djelfa, par exemple, était relié à Blidah.

Colomb-Béchar et le bassin houiller de Kénatza nécessiteront la liaison par fer jusqu'au port d'embarquement de Nemours.

Et les oasis du fameux Sahara perdront un peu de leur mystère puisque, après Biskra, ce sera Touggourt, la perle aux mille palmiers, qui sera touchée par le rail au terme d'une course de plus de 200 kilomètres.

Il faut dire que les voyages sur ces lignes du sud et de l'extrême sud furent, à leur début, des aventures dignes des films sur l'Ouest américain. C'est toute une imagerie attachante et exaltante qui pourrait être évoquée par ceux qui l'ont vécue.

Quelques-uns d'entre nous se souviennent encore de ces fameux trains « teuf-teuf » qui s'arrêtaient pour reprendre leur souffle et « faire » l'eau et le charbon aux petites gares perdues dans les plaines d'alfa brûlées par le soleil.

Les wagons en bois possédaient des couloirs promenade qui permettaient une aération, chaude il est vrai, et cependant bienfaisante... encore que sous son casque colonial le voyageur stoïque n'en ramassait pas moins fumée et escarbilles dans les yeux.

Le convoi était souvent accompagné pendant quelques kilomètres par des cavaliers arabes coiffés de grands chapeaux de paille et montés sur leurs petits chevaux nerveux lancés au galop de fantasia. Le mécanicien, pour les saluer, lançait de grands coups de sifflet qui avaient le don de les exciter.

La voie ferrée affrontait et entamait aussi des rampes arides et pelées. Et à chaque voyage on se demandait bien si elles pourraient être franchies. D'ailleurs, avant l'ascension, on prenait la précaution de mettre en renfort une deuxième locomotive.

On vérifiait freins et boggies à grands coups de marteaux métalliques, et l'on commentait les incidents, les surprises du parcours avec de grands gestes et aussi de grands coups de gueule... alors commençait une équipée entrecoupée de tunnels qui s'enfumaient et de haltes pour se refaire des forces sous un énorme château-d'eau.

Dans ces temps-là les convois n'étaient pas journaliers. Aussi, une fois par semaine, la gare devenait le point d'attraction de toute l'activité et la curiosité du coin. C'était un spectacle que venir voir arriver le train. Le débarquement et l'embarquement des colis, des marchandises hétéroclites, des sacs de courrier, des voyageurs s'effectuaient dans un charivari et au milieu d'une cohue assourdissante et colorée.

Le voyageur, assoiffé, harrassé, mouillé de transpiration faisait des appels désespérés aux petits marchands de limonade rafraîchie avec plus ou moins d'efficacité.

Et après maints appels, après des avertissements, des signes de fanion, des cris de colère simulée, le chef de gare, homme important à cette minute, donnait le signal du départ.

Départ toujours émaillé d'incidents, de courses, de controverses au milieu des grincements de ferraille et des jets de vapeur sifflante. Les marchands ambulants, chamailleurs, tardaient à rendre la monnaie ou contestaient en suivant le compartiment du client furieux ou hilare.

Les retardataires couraient, s'agrippaient aux rampes d'accès des portes et, aidés des cris d'encouragement et des rires, se hissaient acrobatiquement dans les compartiments.

C'est au bout des quais que le convoi donnait l'impression de se dégager de la gangue humaine qui l'entourait et ponctuait cette réussite par un long coup de sifflet. La gare se vidait comme à regret après un spectacle bien apprécié.

Quant au train, il lui faudrait encore bien des heures et quelquefois des jours pour atteindre le but au terme d'un voyage homérique... Et au voyageur encore un bon moment pour se remettre de ses émotions au milieu des amis ou des parents retrouvés... \_\_\_\_\_

C'était le bon temps ! ————

Jean LAPLUME.