

La ligne Alger-Blida

C'est un décret du 8 avril 1857 qui autorise la construction de 1357 km de lignes de chemins de fer en Algérie. Parmi ces lignes celle de Alger-Blida va être une des premières à être développée.

Nos sommes au milieu du XIX siècle et déjà on se trouve devant tous les problèmes que nous rencontrons aujourd'hui lorsqu'il s'agit de créer une nouvelle route ou une nouvelle ligne de train. La notion de rentabilité est prise en compte pour choisir le tracé du parcours. Les théories s'affrontent, il y a les tenants de « la méthode américaine » et les autres. C'est à cette époque que se développent les grandes lignes de chemin de fer qui traversent les Etats Unis d'Est en Ouest ; un pays vide de toute urbanisation. Le principe est de dire que les villes se développeront le long du parcours. Cette théorie n'est pas applicable en Algérie qui a un nombre important de villes à desservir. On commencera par 3 lignes perpendiculaires à la mer : Oran-St Denis du Sig, Philippeville-Constantine, Alger-Amourah (Djelfa) passant par Blida.

La ligne Alger-Blida.

Une fois décidé le passage par Blida, va commencer une bataille entre ceux qui sont pour le « tracé de la plaine » et ceux qui sont pour le « tracé de l'Atlas ». C'est finalement le tracé de la plaine avec un passage à Boufarik qui gagne la compétition. Il est décidé que l'Arba sera desservi par un service d'autocars. Ce n'est pourtant pas fini car il s'agit maintenant de situer l'emplacement de la gare, les uns la veulent au centre ville, les autres à la hauteur de l'ancienne porte Bab el Sebt. Finalement ni les uns ni les autres n'auront gain de cause. C'est le général Yusuf(1) qui commandait la Division d'Alger qui décida du lieu. Il faut alors se rapporter aux Carnets du Colonel Rocas(2), ancien conseiller municipal de Blida qui nous dévoile les dessous de cette affaire.

« Le général entretenait à Blida des relations d'amitié avec les époux X... détenteurs de vastes terrains sur l'emplacement du second tracé du trajet. Madame X..., d'une beauté remarquable et très enjôleuse, - en tout bien tout honneur- n'eut pas de peine à déterminer le sentimental général à lui être agréable, en approuvant et en faisant adopter le second tracé. Ce dernier fut donc, un peu plus tard, mis à exécution et l'expropriation des terrains du ménage X... leur rapporta de nombreux deniers.

C'est tout simplement à cette petite intrigue que nous devons l'éloignement de la gare, qui fait d'ailleurs le bonheur des cochers et des chauffeurs de taxis. Comme quoi l'amitié d'un grand homme est un bienfait des dieux !

«

La gare se retrouva à environ 1500 m du centre ville, ce qui fit longtemps le bonheur des calèches et des taxis.

Le chantier du chemin de fer Alger-Blida commence le 12 décembre 1859 . Une imposante cérémonie se déroule le jour de la pose de la première pierre de la gare de Blida le 14/12/1859 . C'est Mg Pavy Archevêque d'Alger qui prononce une allocution et bénit la première pierre.

Il faudra presque 3 années pour construire cette ligne.

Le 15 août 1859, l'inauguration de la ligne est marquée par une cérémonie grandiose au cours de laquelle le Vicaire Général SUCHET bénit les voies et les machines. Le service marchandise débute le 8 septembre et le transport des voyageurs le 25 octobre 1862.



TRAINS D'INAUGURATION DU CHEMIN DE FER D'ALGER A BLIDA. — D'après un croquis de M. Aug. Mathieu.

lycoum

www.delcampe.net

- (1) Il faut rappeler qu'à cette époque, les commandants de division étaient placés sous l'autorité du Gouverneur Général et avaient toute latitude pour l'administration de leur territoire.
- (2) <http://blidanostalgie.pagesperso-orange.fr/rocas/rocas.htm>