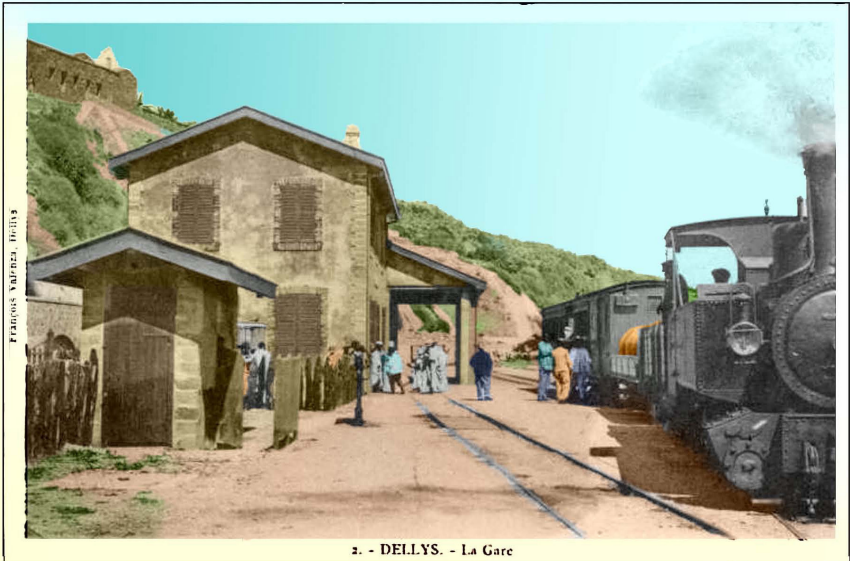


Jean De Crescenzo

*Le port de Dellys
et
le petit train
de Dellys à Boghni*



Avant propos

Pourquoi réunir dans un même volume le petit train de Dellys à Boghni et le port de Dellys? Tout simplement parce que chacun n'a vu le jour qu'en fonction de l'autre.

Le train a été construit dans le seul but d'amener au port de Dellys la production et les marchandises de la région de Boghni.

La construction du nouveau port de Dellys n'a pratiquement été justifiée que par la présence du chemin de fer. Aussi, lorsque Charly Guibbaud et moi-même avons trouvé aux Archives d'Aix le cahier d'enquête d'utilité publique du port de Dellys avec les signatures de tous les acteurs économiques concernés par le projet, l'idée m'est venue tout naturellement de réunir dans une même brochure les pérégrinations de ces deux projets.

Des sommes considérables ont été investies dans deux réalisations qui se sont avérées bâties sur de grandes illusions, mais ce sont de telles aventures qui ont construites notre Algérie.

Jean De Crescenzo

III

Le premier "Port"

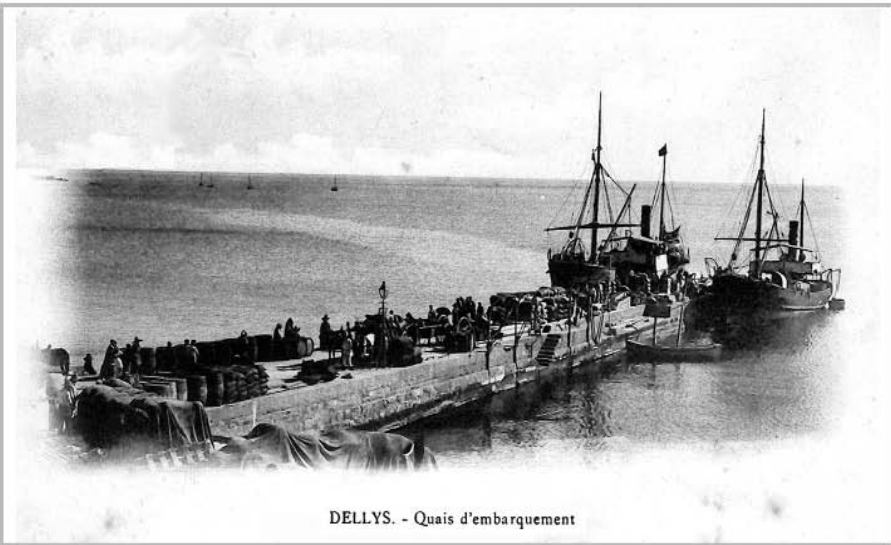
En 1848, un budget de 25000 F est voté par la municipalité de Dellys pour la construction d'un nouveau débarcadère. Ce débarcadère en béton de 24 m de long sur 8 m de large remplace les deux débarcadères en bois. A l'extrémité de ce quai, le fond atteint 2 mètres; le quai est équipé d'une grue fixe à pivot

En 1857 et 1858, ce débarcadère est prolongé: la longueur de cet ouvrage, est portée à 80 m. et sa hauteur au-dessus de l'eau est de 2,50 m. Les navires ne peuvent accoster qu'à l'extrémité du quai et uniquement par temps calme. La profondeur des eaux, à cet endroit, est de 3,50 m par haute mer.

Malgré ces travaux d'amélioration, le débarcadère reste inutilisable par forte mer du Nord et de l'Est. En effet, le mouillage de Dellys est ouvert au Nord. Exposé au vent d'Est et de Nord-Est, il est protégé à l'Ouest par une pointe rocheuse, et à l'Est par le cap Tedlés. En 1908, le quai n'étant pas assez grand, des aménagements ont été lancés pour faciliter les opérations d'embarquement qui étaient parfois retardées par l'encombrement des espaces disponibles sur le quai.

On prévoit de porter la longueur du quai à 130m et une plate-forme de 300 m² est créée pour faciliter les travaux de prolongement de la jetée.

Ce terre-plein pourrait être conservé à la fin des travaux et servir ultérieurement au dépôt des marchandises.



DELLYS. - Quais d'embarquement

Le quai de Dellys en 1900

2 vapeurs attendent leur chargement, ce qui est pénalisant pour les armateurs. Il n'y a pas de place pour un 3ème vapeur. A noter l'encombrement du quai.

dans ces boîtes à voyageurs parce que, alors, et selon ses dispositions particulières, on peut la pousser, cette illusion, jusqu'au mal de mer...! »

Les services côtiers

Outre les transports terrestres, les bateaux à vapeur relient Alger aux différents centres côtiers de la Kabylie. Deux bateaux de la Compagnie Transatlantique par semaine relient Alger à Dellys, et Alger à Dellys et Azzefoun.

Azzefoun est un village pour lequel, en l'absence de route vers Tizi-Ouzou, la mer est la seule voie d'accès. Un débarcadère a été aménagé en 1884, mais, de conception trop légère, il est emporté à la première tempête, au début de 1885. Le service de correspondance entre Alger et Azzefoun a lieu 3 fois par mois: pour 1885, c'est M. Franceschi, armateur de la " Ville de Dellys " qui est adjudicataire, Tizirt est encore plus isolé : ni mouillage, ni route carrossable. L'accès de ce petit centre se fait soit à dos de mulet depuis Dellys sur un chemin muletier, soit par de petits bateaux de pêche.

Le chemin de fer

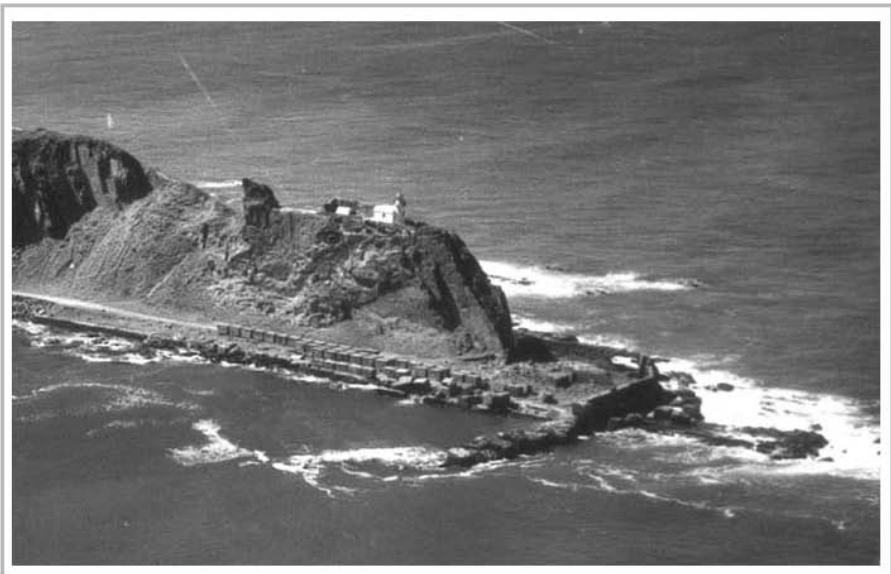
Des lignes de chemin de fer sont en construction dans toute l'Algérie ; la voie ferrée entre Maison-Carrée et l'Alma a été prolongée jusqu'à Ménerville. Ouverte sur 54 km dès 1879, elle est exploitée par la Compagnie de l'Est Algérien. Les travaux de prolongation vers Blad-Guittoun (futur Félix-Faure) se poursuivent. La prolongation sur Tizi-Ouzou se termine le 10 juin 1888.

La relance de l'activité économique

Tout l'espoir de relance de l'activité repose sur la volonté de donner à Dellys les moyens de devenir le port de la Kabylie.

Les efforts des élus vont dès lors être axés dans deux directions :

- l'amélioration des voies de communication vers Dellys
- la construction d'un véritable port.



Un grand banquet réunit les personnalités à l'Hôtel de la Colonie. Le menu est conséquent et donné ci-contre. Des bals clôturent cette belle journée à Dellys, Rébeval et Camp du Maréchal.

--ooOoo--

Les derniers aménagements de la ligne suivent l'inauguration. La gare de Dellys implantée à la Marine est terminée le 22 Septembre 1897. L'euphorie qui suit l'inauguration une fois retombée, les critiques se font entendre:

- Les colons protestent contre le prix annoncé des places, qu'ils trouvent trop élevé : 2,75 F pour l'aller et retour en 3e classe entre Dellys et Camp du Maréchal, alors que le prix pour le même trajet en voitures publiques n'est que de 1,5 ou 2F.

et le Petit Kabyle de prévenir les CFRA qu'ils devront aviser s'ils veulent "utiliser leurs wagons"

- les horaires de train entre Dellys et Camp du Maréchal permettent la correspondance avec le train de l'Est Algérien vers Tizi-Ouzou, mais pas vers Alger. Désormais, les habitants de Dellys peuvent certes aller à Alger par le "petit train" (à voie étroite), avec une correspondance à Camp du Maréchal, avec le "grand train" (à voie normale) mais où il faut cependant attendre 3 ou 4 heures !!.

Finalement, il n'y a en moyenne sur la ligne que 2 à 3 voyageurs *par semaine* et peut-être une tonne de marchandises par mois: ceci justifie une vive critique du Petit Kabyle pour cet investissement énorme, imposé par le conseiller général Bourlier, et qui a absorbé tous les crédits de voirie, que l'on aurait pu affecter au réseau routier. Dès le 30 Janvier 1897, le Petit Kabyle milite pour l'arrêt des travaux et l'abandon de la prolongation vers Boghni. Malgré cette opposition du Petit Kabyle, la prolongation du chemin de fer Dellys-Camp du Maréchal vers Boghni commence dès le début de 1897 et les travaux durent 3 ans. La voie ferrée entre Camp du Maréchal et Mirabeau est posée en Mars 1900.

Du 6 au 8 Mars 1898, une violente tempête secoue la Kabylie. Pendant 36 heures des vents violents du Nord et des pluies diluviennes s'abattent sur la région. Le train entre Camp du Maréchal et Dellys est interrompu par l'inondation du Sébaou. En outre, près de Dellys, la voie ferrée, construite trop près du rivage, est emportée sur 600 m, par la mer déchaînée.

*Menu du banquet
d'inauguration de la ligne
Dellys-Camp du Maréchal*

Huîtres 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 - Salades de saison
Crèmes à la vanille - Pièces montées - Fruits
Vins fins - Champagne - Café Moka

LIGNE DE DELLYS A BOGHNI

Section de Dellys à Camp-du-Maréchal

ARRÊTS	21 bis	21	23
	matin	matin	soir
Dellys.....départ	5.05	5.30	4.25
Rébeval.....	6.12	6.36	5.31
Camp-du-Mar.....arr.	6.45	7.10	6.05

ARRÊTS	22	24
	matin	soir
Camp-du-Maréchal....départ	11.05	10.20
Rébeval.....	11.38	10.53
Dellys.....arrivée	12.45	12

Le train 21 bis remplace le train 21 tous les samedis seulement.

Prix des places de Dellys à Camp-du-Maréchal : 2° cl., 2 fr. 35; 3° cl., 1 fr. 60.
Aller et retour : 2° cl., 4 f. 20; 3° cl., 2 f. 75.

Le montagnard - 1er Mai 1899

l'accès de l'origine de la jetée sera impossible si l'on ne construit pas un quai longitudinal avec voie charrettière.

Dans ses conclusions, l'Ingénieur en Chef des Ponts et chaussées indique que la solution très acceptable de la Commission nautique doit être mise à exécution pour éviter encore des pertes de temps. Il cite une note de M. de Redon et l'ouverture prochaine de la ligne d'Azazga à Mirabeau, qui militent, par le trafic considérable qu'elles promettent, en faveur de la construction rapide du port de Dellys. Il termine en faisant connaître que l'étude de la mise au point de ce projet a déjà commencé en vue d'en fournir le dossier dès que l'Administration sera en mesure de faire commencer les travaux du port définitif de Dellys, *port, depuis plus de vingt ans réclamé par les populations intéressées*

L'avant-projet est présenté finalement les 16, 21 Février et 5 Décembre 1923.

L'enquête d'utilité publique

Une enquête d'utilité publique concernant la création d'un port véritable est ouverte du 21 au 31 Janvier 1924. Tous les habitants concernés apportent leurs avis qui sont dans l'ensemble très favorables et enthousiastes.

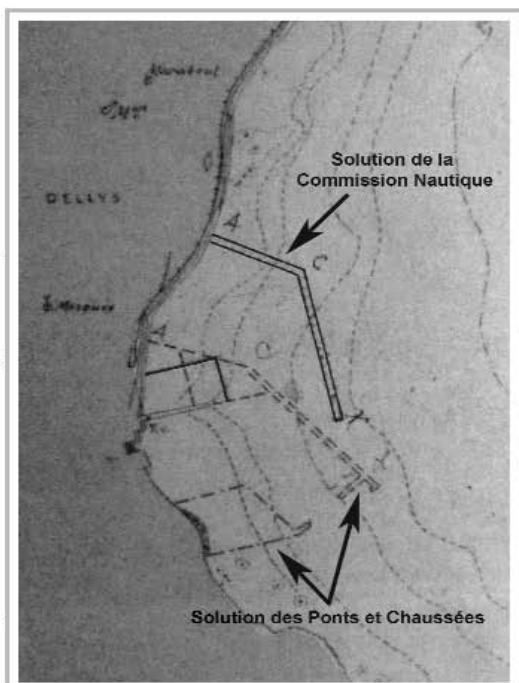
La reproduction de ce cahier est donné ci-après en annexe.

Le registre d'observations est soumis à une commission composée de : M. Deiss industriel et maire de Mirabeau, Noli industriel à Tizi-Ouzou, Laurent Schiaffino, armateur à Alger, Grima Jules négociant à Dellys, Bernasconi Antoine négociant à Dellys, Zamouth Joseph agent maritime à Dellys, Amato Joseph armateur et industriel à Dellys (DA-16 Janvier 1924)

La commission se réunit le 1er février à la mairie pour examiner le cahier d'observation. M. Pouyanne, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées fait aux assistants une description détaillée du projet. Le nouveau port offrira une superficie abritée de 7 ha. La commission fait sienne le projet. Le cahier est le reflet d'un désir unanime de toute la région de voir aboutir au plus vite ce projet. Un banquet réunit les assistants en fin de journée. (DA-7 février 1925)

Le projet de création d'un abri maritime conséquent à Dellys est adopté le 16 Février 1924 par la commission technique. Il est prévu une surface abritée de 7 hectares et la création de terre-pleins spéciaux.

Le programme de création d'un abri dans le port de Dellys est enfin adopté par la Chambre de Commerce d'Alger. Ainsi, le futur port de Dellys est défini dès 1924. Il mettra encore de longues années à être réalisé.



par ses dimensions et ces fonds atteignant 15 m permettrait à un transport de la marine nationale de débarquer, par tous les temps, des troupes et du matériel. On se souvient qu'en 1871, Dellys assiégé pendant 42 jours, ne dut son salut qu'à l'arrivée de deux navires de guerre le **Renard** et l'**Armide**.

En résumé nous estimons :

1° - que le trafic du port de Dellys est susceptible d'un accroissement considérable que nous évaluerons à 100 000 tonnes par an pour les premières années.

2° - que ce développement sera favorisé par l'achèvement programmé de tramways départementaux dans le bassin du Sébaou et pourra peut-être atteindre plus tard 150 000 tonnes par la liaison Boghni-Bouira, raccord de 30 km.

3° - que les dépenses engagées seront récupérées par la contribution de la future Chambre de commerce et la perception des droits de douane et seront justifiés, d'autre part, par la possession d'un bon abri entre Dellys et Bougie en même temps que d'un point stratégique de premier ordre.

L'ingénieur adjoint BTP que subdivisionnaire signé Coliac



Dellys - Le quartier de la Marine en 1924
Au premier plan, la cale. Au fond, la gare et les ateliers des CFRA

En conclusion.

1921-1936 : Il aura fallu *quinze ans* pour voir le projet de nouveau port aboutir.

Mais les conditions économiques ont changé. Les attermolements, les discussions et les batailles politiques qui ont retardé la construction du port de Dellys et la réalisation de la ligne de chemin de fer Dellys-Boghni ont permis au Port d'Alger de s'affirmer sans concurrence comme le port principal de l'Algérie. Le petit train n'a pas résisté à la concurrence de la ligne Alger-Tizi-Ouzou et à celle des Transports sur route: il disparaît en Décembre 1937. La construction des lignes de chemin de fer supplémentaires Azagga-Mirabeau et Boghni-Dra-el-Mizan est abandonnée bien que des travaux aient déjà été entrepris. Le développement industriel de la Kabylie restera une chimère. Les gros chalutiers resteront à Alger; seule subsistera la pêche artisanale.

Finalement des sommes considérables ont été investies dans une grande illusion, mais cela est plus facile à dire après coup qu'avant.

On reste frappé sur les très nombreuses photos de ce nouveau port par l'absence totale de navires alors que les photos du vieux quai montrent leur présence régulière autrefois.

Mais les services côtiers ont disparu avec le développement du réseau routier et le triomphe définitif des automobiles, des transports sur route et des trains.

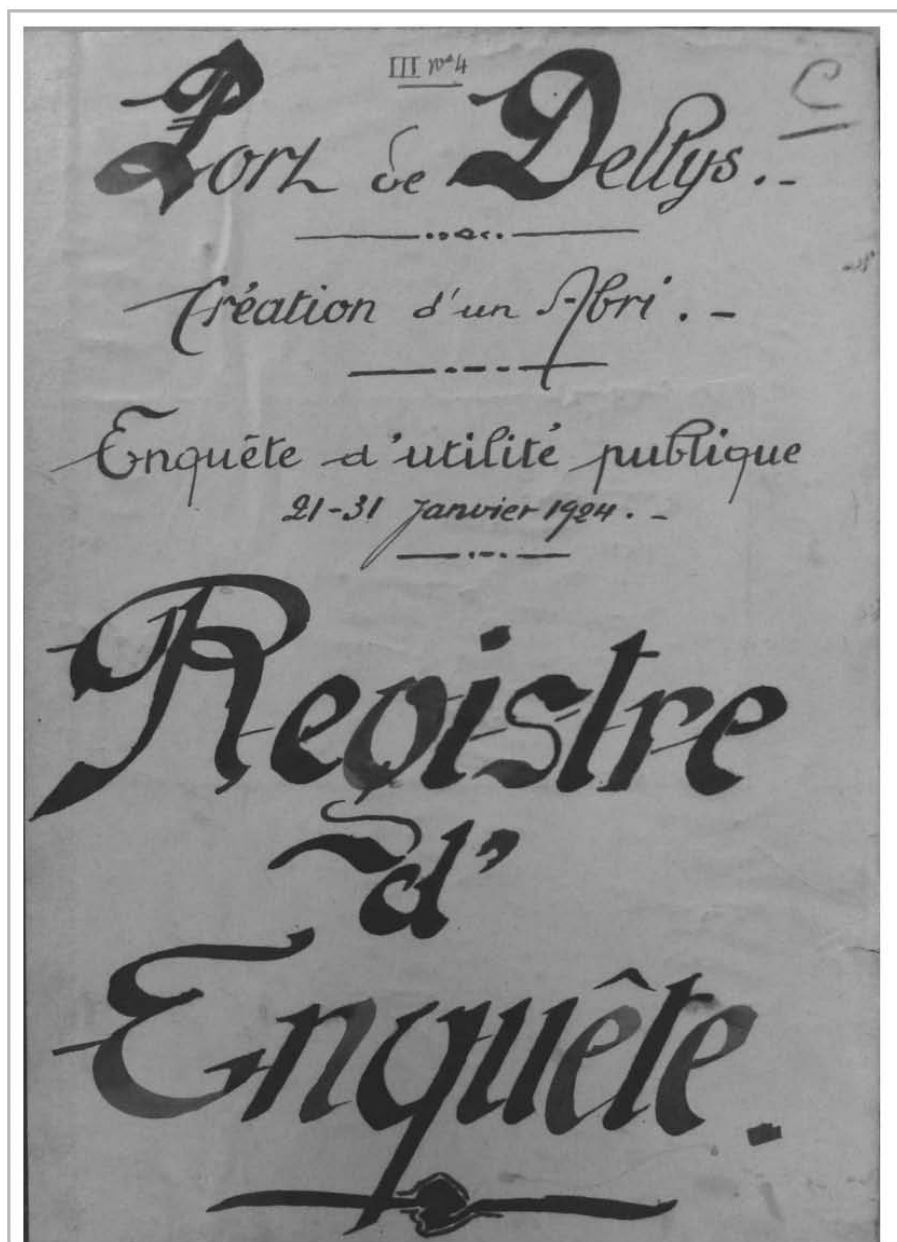
Le port de Dellys ne sera jamais un port de commerce mais sera désormais un magnifique port de plaisance et de pêche artisanale. Il accueille aujourd'hui des chalutiers de haute mer.



3. - DELLYS. — Sport nautique.

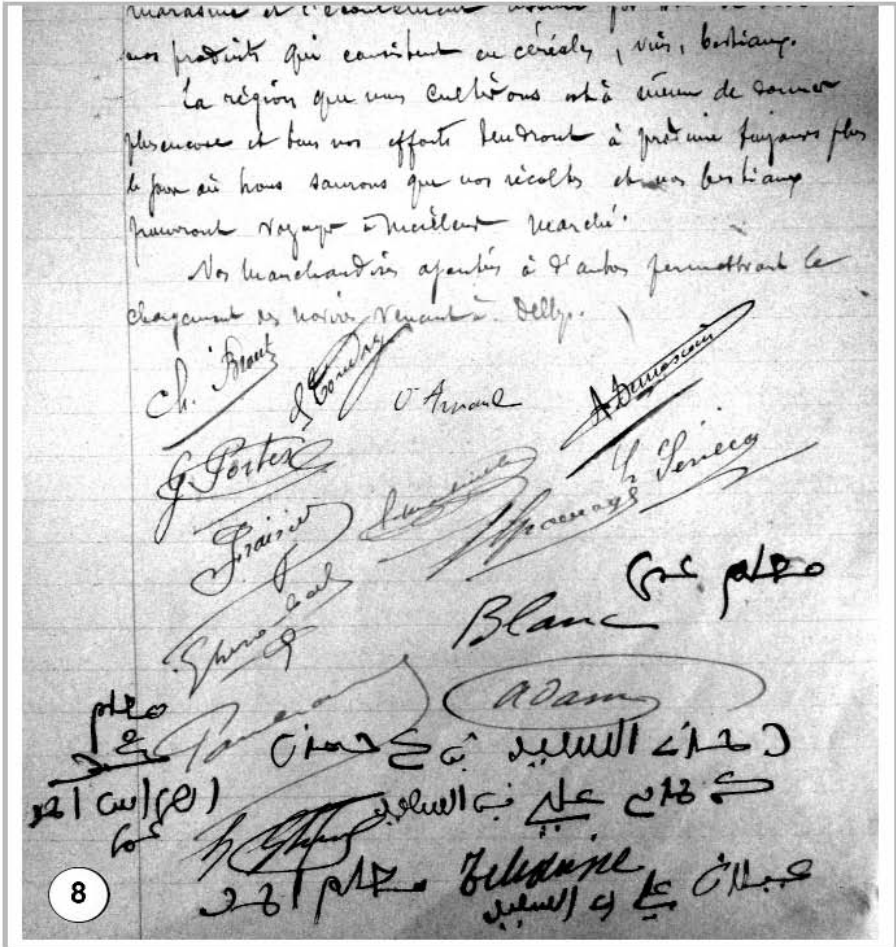
ANNEXE

L'enquête d'utilité publique



8 - Les propriétaires européens et indigènes de la région Dellys - Tizirt

Les propriétaires européens et indigènes de la région de Dellys à Tizirt ont appris avec allégresse que le port de Dellys se créera enfin. Ce sera donc la fin du marasme et l'écoulement assuré par voie de mer de nos produits qui consistent en céréales, vins et bestiaux. La région que nous cultivons est à même de donner plus encore et tous les efforts tendront à produire toujours plus le jour où nous saurons que nos récoltes et nos bestiaux pourront voyager à meilleur marché. Nos marchandises ajoutées à d'autres permettront le changement des navires venant à Dellys.



Brout Ch., Portes G., Tondou S., Arnaud, Bernasconi A., Fraisier, Ramages,
Seneca, Blanc, Ma' allem A' ammi, Ma' allem Mohammed, Adam,
Ma' allem Ahmed, Ali ben Saïd