

Lorsqu'on évoque les souvenirs d'Oran, chacun ressent son propre quartier à sa manière, nimbé de poésie ou d'amertume mais lorsque vous prononcez le nom du Bou-You-You, c'est un sourire ému qui naît sur toutes les lèvres. Le petit train qui joignait la ville à Hammam-bou-Hadjar occupe dans l'imaginaire des oranais, même ceux qui ne l'ont jamais emprunté, la place médiane entre la citrouille et le carrosse mais tous deux ressortissent du conte, du royaume de l'enfance. Pourtant le Bou-You-You était bien réel et bien utile! Voici ce qu'écrit Antoine Carillo qui l'appelle "Bouillouillou":

Souvenirs d'Oranie Le Bouillouillou

Antérieurement à 1960 existait, en Oranie, un petit train départemental qui reliait le centre viticole d'Hammam-Bou-Hadjar à la ville d'Oran, distante de 70 kilomètres. Mais il fallait à ce tortillard plus de trois heures pour accomplir son périple. A l'arrivée au cœur d'Oran, vers la fin du boulevard de Mascara, c'était l'euphorie pour les Oranais qui saluaient, applaudissaient et riaient en même temps. Ils appelaient ce train le Bouillouillou. Probablement, cette onomatopée désignait le bouillonnement et le jet de vapeur en même temps que le pénible effort de la locomotive. Tel qu'il était cependant, les Oranais affectionnaient ce folklorique omnibus.

Vers seize heures, il entamait le voyage de retour, remontait le boulevard de Mascara en soufflant avec peine mais encouragé par des adolescents en délire. Je me rappelle très bien que, en Octobre 1926, même Albert Camus, nouvellement venu d'Alger et élève de l'école Pasteur, partait en courant vers le boulevard de Mascara, tout proche, pour saluer et applaudir le Bouillouillou, en riant aux larmes.

Insensiblement les Oranais, qui ignoraient presque l'existence d'Hammam-Bou-Hadjar, associaient dans leur esprit la mystérieuse cité à la réalité du train qui lui procurait une âme.

Je me souviens aussi d'un voyage au départ d'Hammam-Bou-Hadjar. Bien avant l'aube, le train quittait son dépôt à quelques centaines de mètres au Nord de l'agglomération et s'arrêtait en plein centre devant un grand nombre de personnes qui attendaient. Le train était immédiatement pris d'assaut tandis qu'un bon nombre de citadins restaient autour conversant avec les voyageurs. On entendait les mille recommandations habi-

LE BOU-YOU-YOU



La Gare d'Hammam-Bou-Hadjar

telles dans les langues française, arabe et espagnole. Il y avait, avec les wagons de voyageurs, des wagons de marchandises parfois vides, avec leurs portes latérales ouvertes. Certains habitués préféraient ces wagons où ils pouvaient s'étendre ou s'asseoir sur le plancher pour entamer une partie de cartes.

Le départ était toujours pénible et la population pouvait continuer à converser avec les voyageurs en marchant à côté du train. C'était, ensuite, le train un peu plus rapide en direction d'Ain-El-Arba. A droite et à

gauche c'étaient des vignes, des vignes et d'autres vignes, des pieds bien alignés et des terres sarclées. Le vignoble d'Hammam-Bou-Hadjar était si savamment mis en valeur qu'il produisait, chaque année, plus de cinq cent mille quintaux de vendanges.

Le stationnement à Aïn-El-Arba était la réplique de celui d'Hammam-Bou-Hadjar. Mais, ensuite, c'était un changement de décor. A droite et à gauche du train on voyait des céréales. La plaine du Bled-Kerkour formait une cuvette dont le fond était rempli par la Sebkha d'Oran. Cette grande plaine était agréablement plantée de céréales. A ce sujet, je me surpris à penser à Dupré de Saint Maur qui, au siècle dernier, voulait faire de ce coin d'Oranie une nouvelle Beauce. Il réussit merveilleusement à produire du blé dur et du blé tendre, dit de force, qui sont deux excellentes céréales semoulières. Son nom resta attaché à son village jusqu'en 1962. Dupré de Saint-Maur... quel attachant personnage. C'était après le village de Saint-Maur qu'avait lieu un curieux cérémonial. Tout le personnel du train: conducteur, chauffeur, mécanicien, contrôleur et autres agents abandonnaient l'omnibus pour prendre possession du train parti d'Oran afin de revenir à leur point de départ. Ainsi, et durant des années, les divers employés ignoraient la première ou la seconde partie du parcours. Le voyage continuait avec le passage à Tafaraoui et son silence champêtre, Arbal; Valmy, La Sénia et, enfin, l'arrivée toujours saluée par les Oranais. A la suppression de la ligne ces mêmes Oranais furent très affectés et la ville d'Hammam-Bou-Hadjar y perdit son âme.

Sur un plan d'Oran nous avons pu situer la gare du Bou-You-You sur la route de la Sénia, au bout de la rue de la République, à gauche en allant vers le sud, entre Médioni et Sananes.

Et voici ce qu'écrit Georges-Emile Paul dans son livre: Hammam-Bou-Hadjar sous-titré: Petite chronique de mon village algérien et de son environnement 1874-1962.

COMMUNICATIONS

Hammam-Bou-Hadjar est, aujourd'hui, un carrefour important, dessiné par les routes la reliant aux villes d'Oran, Aïn-Témouchent, Sidi Bel-Abbès, Sainte-Barbe-du Tlélat et Mascara. Ce sont ces voies que parcourent les longues citernes de vin qui partent notamment vers le port d'Oran pour l'exportation sur la métropole ou les coupages locaux.

Plusieurs raisons d'attraction militent en faveur de l'ag-



Hammam-Bou-Hadjar :GRANDE RUE

glomération: présence d'une station thermale vivante, équipée d'un matériel moderne, chais de vins, distillateurs d'alcool, transporteurs automobiles, marchés de bestiaux et légumes, important centre bancaire. Des relations immédiates se nouent avec ses voisins: Aïn-El-Arba, Hameau-Perret, Saint-Maur, Rio-Salado, Lafferrière, Turgot et Er-Rahel. Depuis 1936, Hammam-Bou-Hadjar l'emporte sur Rio-Salado par sa population. En 1954, l'agglomération groupe la moitié de la population de la Commune, ce qui justifie sa fonction urbaine.

Jusqu'en 1948, Hammam-Bou-Hadjar fut le terminus du lent et bruyant tramway départemental à vapeur d'Oran à Hammam-Bou-Hadjar (T.O.H), le fameux "Bou-Youyou" des musulmans. Il amenait à Oran, en haut des boulevards Foch et Mascara, près des rues de Tlemcen, une clientèle musulmane chargée des denrées les plus diverses. Pour fixer les idées, nous pouvons préciser que ce pittoresque "tortillard" routier jouait, sans ambition, un rôle important puisque en 1925, il transporta jusqu'à 80.000 tonnes de marchandises et, en 1939, 233.000 voyageurs.

Cette même année, les transports routiers automobiles lui faisaient déjà une active concurrence, en absorbant près de 2/3 du trafic (75.000 tonnes), ne laissant qu'une portion congrue du tiers au chemin de fer vieillissant. De même malgré le mauvais état de la route de la Mléta, 4 services aller-retour d'autocars captaient alors la clientèle des voyageurs, par la rapidité de leur trajet. En 1948, à la fermeture de la ligne, le transport est assuré par 8 services aller-retour sur Hammam-Bou-Hadjar et 2 sur Aïn-El-Arba. En 1960, une douzaine de départs sont assurés quotidiennement vers Oran, Aïn-Témouchent et Sidi-Bel-Abbès.

Dès 1941, on a pensé raccourcir la distance vers Oran d'une douzaine de kms, par l'établissement d'une route

sur digue, à travers la Sebka, aboutissant d'une part à un km à l'ouest d'Aïn-El-Arba, et, d'autre part, à la route nationale de Rio-Salado à Laferrière par Hammam-Bou-Hadjar avec la route nationale d'Oran à Tlemcen. Ce projet a été repris en 1958 par la direction des Ponts et chaussées qui en poursuit l'exécution avec de gros moyens. Des progrès peuvent donc encore être réalisés pour faciliter les communications, ils feront oublier la piste poussiéreuse, qui, il y a un siècle, s'appelaient encore "le chemin du sultan", souvenir décrépi d'une voie romaine.

COMPAGNIE DU TRAMWAY D'ORAN A HAMMAM-BOU-HADJAR ET EXTENSIONS

Comme beaucoup de nos concitoyens, nous avons eu, nous aussi, l'occasion de voyager, de Hammam Bou-Hadjar à Oran et vice versa, à bord de cet étonnant et si populaire "tramway à vapeur" qui quittait le village aux aurores et nous abandonnait, déjà fatigué, quatre heures plus tard en pleine ville, au terme d'un voyage poussif et animé!

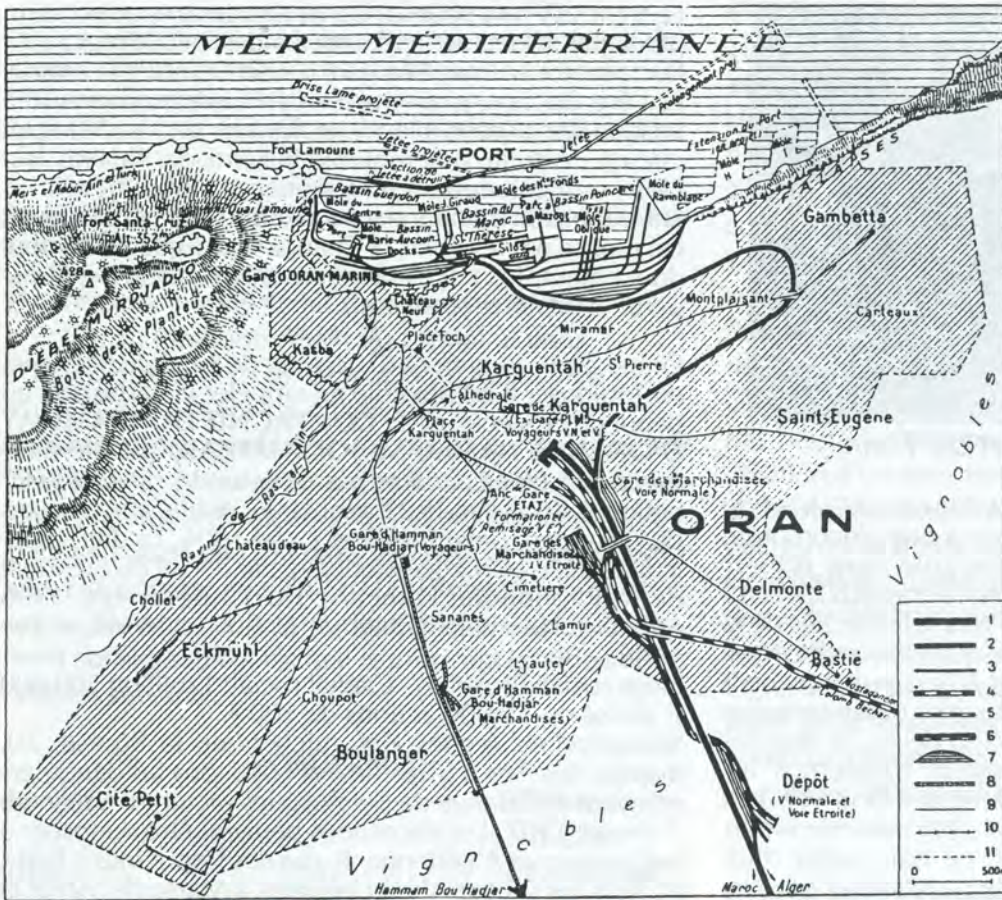
Dans les premières années de la ligne, la voie, au village, arrivait tout près de l'église, et le train venait à reculons chercher sa clientèle éparpillée sur les places, face à l'hôtel AMIC.

C'est à cette époque, d'ailleurs, que de joyeux lurons, un jour, se servirent du train pour une farce mémorable: Il y avait alors la fête annuelle et les baraques foraines étaient dressées en bordure de la voie, le bou you-you les frôlait donc pour venir, comme chaque jour, prendre son chargement de gens et de couffins. Le wagon de queue stoppé presque à l'appui d'une baraque de vaisselle, nos farceurs arrimèrent bien l'une à l'autre et... le train s'ébranla! Fort doucement, comme toujours, mais avec assez de bonne volonté pour faire s'écrouler la baraque, dans un colossal fracas d'assiettes et de soupières! Et comme le forain dormait à l'intérieur, il y eut, dit-on, autant de jurons qu'il y avait de dégâts. Ah, quelle vie originale que celle de notre bou-you-you! C'était bien, soulignons-le, un train peu ordinaire, moitié bus, moitié tramway, mais qui ne s'en laissait pas conter, et vous crachait, rageur, une envolée d'escarbilles charbonneuses à vous noircir un ivoirien lorsque le mécano lui chatouillait la vapeur.

Lorsqu'il s'ébranlait, de sa petite gare-refuge, pour une marche arrière de 500 mètres qui amenait la locomotive devant chez Médéric, il chuintait déjà comme un phoque de cent ans. Son coup de sifflet était alors si faible qu'il n'éveillait même pas les clients de l'hôtel. Mais il sortait de sa cheminée une encre en lourdes volutes, comme menaçante, et qui semblait dire: - ça commence à bouillir, et vous allez bien voir !

Les passagers accédaient à l'intérieur des wagons par des marche-pieds si peu accessibles qu'il fallait parfois s'entraider pour les escalader; et les banquettes étaient si peu confortables qu'il fallait, comme on disait là-bas, avoir le cul tanné pour en user tout le voyage!

Mais quand venait enfin l'ébranlement du convoi, il se lisait partout un petit air de satisfaction: nous voilà partis!



ORAN : Détail des voies ferrées et du Port

Quelques petits tcheu-tcheu rétifs, puis, enfin, plus gaillards, qui vous éparpillaient tout aussi bien quelques couffins dans les jambes. C'est que l'hétéroclite voisinait avec le bruyant, car notre bou-you-you ne donnait pas dans l'apartheid, et si sa cargaison humaine comptait moins de chapeaux moux que de turbans, elle se logeait à la même enseigne!

Le premier arrêt se faisait déjà à la gare où attendaient quelques voyageurs, et le train repartait vers Aïn-el-Arba avec, ici et là, ces haltes surprises en rase campagne, lorsque le mécanicien apercevait les signaux frénetiques d'un arabe. C'était quelquefois pour monter seulement la fatma, qui, un enfant sur le dos et l'autre au bras, n'était encore qu'à mi-parcours...

Un train, et presque une bonne oeuvre!

Les voyageurs s'accommodaient de ces inconvénients et de ces fantaisies. Grâce aux passerelles qui les joignaient, on allait d'un wagon à l'autre, en se protégeant au mieux des escarbilles de charbon qui restaient le fléau n° 1, et vous encrassaient pour la journée.

Après Saint-Maur et le croisement, où notre bou-you-you laissait monter son jumeau vers Bou-Hadjjar, le paysage perdait peu à peu de sa platitude. La locomotive exhalait alors de douloureux chuintements, se lançant par à-coups à l'assaut des collines, autant d'Anapurna qu'elle s'efforçait d'escalader avec soumission et héroïsme!

Ah, la bonne, et vieille, et rude machine! Un coup de cul, et, chaque fois, un moins dans le souffle, un long tremblement qui donnait le frisson à tout l'équipage et réduisait l'allure au pas. Mais un jet de vapeur et la belle repartait, comme si son chauffeur l'avait flattée à l'encolure. Parfois, c'était l'arrêt pour de bon, le temps de raviver le foyer. Une partie des voyageurs descendaient se dégourdir les jambes, et si quelques messieurs s'at-

tardaient dans leur petit besoin, ils reprenaient le train en marche, sans courir pour le rattraper.

Quelle aimable monture, docile et flegmatique!...

Franchis ces caps difficiles, le convoi reprenait de la vitesse, assez parfois pour bousculer une vache au passage, se donner une allure d'express du PLM, et lâcher quelques coups de sifflets en bordées afin de bien signaler sa venue et son allure...

Après Arbal, puis Tafaraoui, on le sentait trépigant, pas encore impatient, mais décidé à avaler son parcours et à aller frétiler du wagon au boulevard Magenta⁽¹⁾. Arrivé là, ayant consciencieusement rempli sa mission et lâché en ville sa cargaison d'ingrats, cette société de bipèdes rouspéteurs et pressés, il accédait enfin, pour quelques heures au moins, à l'indolence et au rêve!...

Brave et courageux petit train, intrépide bou-you-you! Il a su, lui, disparaître en beauté, couvert d'hommages et de

compliments, sans qu'on ait bien perçu que vieillir, malade, usé, il avait depuis longtemps dépassé l'âge légal de la retraite!

Finalement, ce n'est pas lui qui a disparu!

Non, c'est nous qui, un à un, l'avons quitté, lui laissant moins de recettes que le prix de son charbon, jusqu'à lui préférer ces autocars sournois et caoutchoutés, sans âme ni pudeur, et qui, dans les virages, montrent leur gros derrière comme des nanas qui ne font plus fortune!

Foin de regrets!

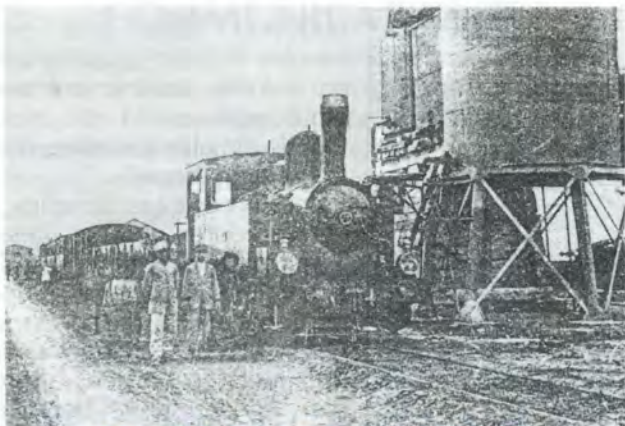
Il a eu sa belle mort, notre bou-you-you, à la fonderie plutôt que léché sournoisement par la rouille. On l'a brûlé, comme on a brûlé Jehanne, ailleurs, pour en faire une sainte!

Il a seulement déploré de fondre comme un sucre, et d'en être amer jusqu'au bout de ses bielles!...

(1) Pierre Calia affirme qu'il ne peut s'agir du Boulevard Magenta mais du Boulevard de Mascara ce que prouve, en effet, le plan.



Aïn-el-Arba : Gare de Marchandise



Aïn-el-Arba : Départ du Train

Plus sérieusement, aujourd'hui, à l'âge du T.G.V. et du Concorde, comment croire encore à cette locomotion d'antan qui n'est pourtant disparue que d'hier? Comment imaginer ce train-diligence crasseux, avec sa faune criarde et colorée, portant vers les marchés de la ville des nuées de poulets parfois squelettiques et si mal entravés qu'ils allaient d'un bord à l'autre du wagon à chaque secousse! Comment s'imaginer ces marmailles d'enfants braillards, retenus à grand peine, et dont les "besoins urgents" vous caressaient longtemps les narines, car quatre heures, c'est long et le bou-you-you était sans "commodités"...

Ne verrait-on pas, aujourd'hui, ce train sortir d'un monde oublié, d'un "autre temps", alors qu'il fut, jusqu'à seulement quinze ans de notre exode, l'unique moyen public de locomotion reliant directement Hammam-Bou-Hadjar à Oran ?

Nous voudrions ici rappeler un souvenir personnel, en hommage à ce mécanicien qui eut à cœur, pour nous, d'assurer jusqu'au bout notre transport quand les conditions n'y prêtaient guère:

C'était pendant l'hiver de 1944/45. Peu d'hommes, peu de moyens!

Notre escadre était, alors, basée à Lyon/Bron et maintenait quelques liaisons avec l'Algérie. Disposant d'une brève permission, et grâce à la complicité de notre ami Robert Cordier, officier-navigateur, nous avons pu embarquer sur un vol pour Oran, le "marauder" devant venir nous reprendre le surlendemain.

Au jour dit, nous voilà une nouvelle fois passager du bou-you-you. Et malchanceux, car la locomotive cassa juste avant Saint-Maur!

Bien inquiet pour la suite du voyage jusqu'à La Sénia où nous avons rendez-vous à onze heures, nous sommes allés prendre conseil de ce brave mécano qui s'affairait encore sur sa loco immobilisée.

Et c'est bien lui qui sauva la situation!

Familier du maire de Saint-Maur, il nous conduisit chez ce dernier pour le convaincre de nous venir en aide. Et grâce à un véhicule de la commune, ravitaillé en essence sur la dotation des pompiers, nous étions à l'heure en bout de piste. Ouf!...

Même à plus de 40 ans de distance, merci encore, cher mécano!

Lorqu'il fut mis fin, en 1949, au service de la ligne qui ne fut, finalement, assurée que pendant 40 ans, tout le matériel roulant était à bout de souffle, et les gares bien démodées!...

Le tramway à vapeur fut donc, dès cette époque, remplacé par une navette d'autocars des T.R.C.F.A.

Un local fut aménagé en gare routière près de la Mairie, et l'ère du bou-you-you fut définitivement enterrée lorsque disparurent, à leur tour, les rails sur lesquels avait circulé ce train si semblable à celui de Palavas-les-Flots, si talentueusement dessiné par Dubout!

Entre temps, l'ancienne gare, au bout du village, avait été reprise par les Ponts et Chaussées qui effacèrent, tout doucement, les traces de ce tramway célèbre qui disparut avec notre jeunesse!...



Grâce à un document d'archives de M. SURAN Ainé, de Toulouse, il est possible de rappeler la naissance, au début de ce siècle, de la **COMPAGNIE DU TRAMWAY D'ORAN, à HAMMAM-BOU-HADJAR**, société anonyme constituée par acte passé devant Me ENGLEBERT notaire à Bruxelles, le 21 avril 1906, publié aux annexes du "Moniteur belge" les 5 et 7 mai 1906. La dite société substituée au rétrocessionnaire par décret du Président de la République Française du 12 décembre 1906 publié au Journal Officiel de la R.F. le 16 décembre 1906.

Siège social: Bruxelles - Capital social: 1 million 500.000 F, divisé en 15.000 actions de 100 F.

Souscriptions reçues aux guichets de la Bourse, 30, avenue des Arts à Bruxelles, et chez tous les banquiers et agents de change de Belgique les mercredi 6 et jeudi 7 février 1907. Les demandes peuvent être déposées à la Compagnie Algérienne, 11, rue des Capucines à Paris, et dans ses succursales et agences à Marseille, Alger et Oran.

Objet social: La société a pour objet la construction et l'exploitation de toutes lignes de tramways, chemin de fer et transports en commun en Algérie et, spécialement, la construction et l'exploitation du tramway d'Oran à Hammam-Bou-Hadjar.

Tracé: La ligne d'Oran à Hammam-Bou-Hadjar aura un développement de 72 kms et desservira une population d'environ 150.000 habitants. Elle part d'Oran, traverse la riche et immense plaine de la M'léta, en passant par La Sénia, Valmy, Tafaraoui, Saint-Maur, Aïn-El-Arba, Aïn-Témouchent (mixte) pour aboutir à Hammam-Bou-Hadjar, station thermale.

Concession: La concession de la ligne Oran - Hammam-Bou-Hadjar a été accordée à M. Léon JOUANE par décret du Président de la République Française du 17 mars 1902. Elle échoit le 12 décembre 1981. La substitution au concessionnaire de la compagnie du tramway d'Oran à Hammam-Bou-Hadjar a été approuvée par décret présidentiel en date du 12 décembre 1906.

Mode de traction: La traction sera la vapeur. La ligne sera outillée pour le transport de voyageurs et marchandises.

Subvention: L'exploitation sera faite par le rétrocessionnaire, avec une garantie du département limitée à 40.000 F par an, pour la ligne entière et ce, dans les conditions du décret dont les articles relatifs à cette subvention sont reproduits plus loin.

Capital: Le capital social est fixé à 1.500.000 F, divisé en 15.000 actions au capital de 100 F chacune. Il est créé, en outre, 15.000 actions de dividende sans désignations de valeur. Les actions de capital sont amortissables au moyen d'un prélèvement de 20% sur les bénéfices. Elles seront remplacées par des actions de jouissance, conférant les mêmes droits que les actions

originaires, sauf le premier dividende de 4%.

Obligations: Il a été créé, conformément à l'article II des statuts, 1.000.000 de francs d'obligations 4%, de 500 F nominal, remboursables, au pair.

Répartition des bénéficiaires: Les bénéficiaires sociaux se répartissent comme suit:

A - 5% pour former le fonds de réserve légal.

B - la somme nécessaire pour servir un intérêt de 4% aux actions de capital.

C - Du surplus, il sera attribué:

1°) 10% aux administrateurs et commissaires

2°) 20% au remboursement du capital-actions

3°) 35% aux actions de capital et de jouissance

4°) 35% aux actions de dividende.

Considérations générales: Au début de l'occupation française, la population s'élevait à 3.000 habitants. Oran est, aujourd'hui, en 1907, la métropole commerciale de l'ouest africain dans le bassin de la méditerranée. Elle compte plus de 110.000 âmes et est appelée, par sa position géographique même, à un développement considérable ainsi que le prouvent les documents officiels suivants:

Années	POPULATION	
	Oran	Département d'Oran
1836	3 047	non recensé
1856	15 518	non recensé
1866	32 320	non recensé
1876	44 968	653 181 hab.
1886	57 889	870 346 hab.
1896	85 081	1 028 246 hab.
1906	112 821	1 344 492 hab.

MOUVEMENT DU PORT D'ORAN

Années	Navires	Tonnes
1880	3096	849 286
1890	3592	1 301 686
1900	3922	2 125 259
1904	5753	3 613 721
1905	6002	4 312 039

Tous ces chiffres se passent de commentaires

Région desservie: La plaine de la M'léta est un des principaux centres de culture du département. L'état général statistique officiel de la production des communes ou fractions de communes se trouvant dans la zone d'influence du tramway, pendant la campagne 1905-1906, nous donne des chiffres suivants;

(à lire en quintaux):

céréales	paille	fouillage	vins	bestiaux
306.000	311.000	8.000	254.850 hectos	48.715 têtes

Toute cette importante production est dirigée sur Oran, port d'embarquement. Il convient d'ajouter à ces chiffres les importations et le transport des voyageurs. La région qui sera desservie par le tramway n'a, actuellement, que des moyens de transports primitifs et onéreux.

Léon JOUANE: inconnu ou presque des bou-hadjariens, il fut pourtant à l'origine du tramway à vapeur

d'Oran à Hammam-Bou-Hadjar (le bou-you-you) tout comme il participa aux grandes réalisations routières et portuaires.

Les tarifs admis par le décret de concession étant inférieurs aux prix actuels des transports par charettes et diligences, et le tramway devant fournir un moyen de communication plus rapide et plus régulier, tout fait prévoir qu'il absorbera la presque totalité du trafic. Sa construction est d'ailleurs impatiemment attendue par toute la région et, devant l'intensité du mouvement qui, fatalement, se produira sur la nouvelle ligne, le Conseil Général d'Oran, en sa dernière session, n'a pas hésité à donner son adhésion à la prise en considération d'un vœu tendant à porter la largeur de la voie à construire de l'écartement de 0m60 adopté par le décret, à l'écartement de 1m05.

Conclusion: L'appui que l'entreprise a rencontré auprès des autorités françaises démontre suffisamment que la ligne répond à un besoin urgent.

En ne tenant pas compte des progressions de trafic toujours escomptables et toujours enregistrées lorsque les communications sont rendues plus faciles et plus économiques, le capital engagé est assuré, dès à présent, d'une rémunération très satisfaisante.

Le Conseil d'Administration

MM; M; SAINT-GERMAIN, à Paris, Président

L. DUPUY-DUTEMPS, à Paris, administrateur

L. Hamoir, à Bruxelles, administrateur

Ph. de BUYL, à Bruxelles, administrateur

E. ANDRE, à Bruxelles, administrateur

R. CHRISTIANI, à Paris, administrateur

L. JOUANE, à Oran, administrateur

O. SAEY, à Courtrai, administrateur

C. TROUIN, à Oran, administrateur

Collègues des Commissaires

Ch. PELZER, à Dolhain (Verviers)

F. CAMALLONGA, à Saint-Maur (Oran)

LE "BOU-YOU-YOU" EST MORT VIVE LE "BOU-YOU-YOU"

-Oui, mais nous on a le bou-you-you.

- Le quoi?

- Le "bou-you-you".

- Qu'est-ce que c'est ça?

- C'est un train qui va d'Oran à Bou-hadjar en traversant le désert et qui fait son petit 120.

par
Marcel CORNETTE

- J'en ai jamais entendu parler.

- C'est de peur qu'on nous l'enlève".

Vieux souvenir de régiment reproduit dans le langage simpliste de la caserne et qui montre comment entre

"bleus" et par-delà la Méditerranée, le T.O.H. connaissait son petit succès tout en servant de tremplin à la blague.

Or, le bou-you-you est mort. Un avis paru dans la presse a annoncé qu'à partir d'aujourd'hui les services routiers des C.F.A le remplaceraient dans ses fonctions.

Le tramway à vapeur sur route d'Oran à Hammam-Bou-Hadjar avait vu le jour au début du siècle. Ce fut un grand, un beau jour, avec fleurs, discours et redingotes. Pourtant, la naissance ne s'était pas faite toute seule. On n'ouvre pas sans peine la porte au modernisme. Le Conseil général s'était prodigué avec ténacité pour que "des moyens de locomotion rapides et confortables fussent mis à la disposition des voyageurs de la station thermale d'Hammam-Bou-Hadjar et de ses environs et que la riche "plaine de la M'Leta trouvât un débouché à sa production".

Les débuts furent magnifiques. On rangeait les carrioles le long des fossés pour voir passer ce concurrent-doutable venu jusque sur la route narguer les pauvres voitures à deux et à quatre roues et qui se permettait de jouer du sifflet sous les fenêtres même des habitants des villages. Dans la campagne, c'était la panique à son passage et le chemineau lançait des regards d'envie à ses occupants paresseusement installés sur les banquettes de ses wagons.

Il eut bien quelques légers accidents, mais quelle ligne ferroviaire n'en a pas? On raconte que le petit train manqua quelques virages; qu'une vache, un jour, le fit dérailler; qu'on pouvait en marche descendre des wagons pour ramasser des escargots et regagner sa place; d'où son nom bien algérien de "bou-you-you". Médisance, calomnie, tout cela!

La période faste dura jusqu'en 1930. Pourquoi fallut-il, pour l'existence même du "bou-you-you", que les Transports Routiers aient lancé dans la région une offensive à grand rayon d'action. Seul contre tous, le petit train lutta, mais ses bénéfiques fondirent dans le feu de la bataille.

Le 8 juin 1937, après une séance mémorable, le Conseil général, auquel des assurances avaient été données pour l'utilisation du personnel licencié, décidait la suppression du tramway, en raison du déficit croissant de la compagnie. En vain, Me Flinois avait-il pris la défense du moribond, déclarant, notamment, qu'un service public n'est pas créé pour en tirer profit, mais pour répondre à un besoin social; et il avait cité les chiffres insignifiants de ses tarifs voyageurs et marchandises. A quoi un conseiller avait répondu ironiquement:

- Evidemment, c'est nous qui payons!"

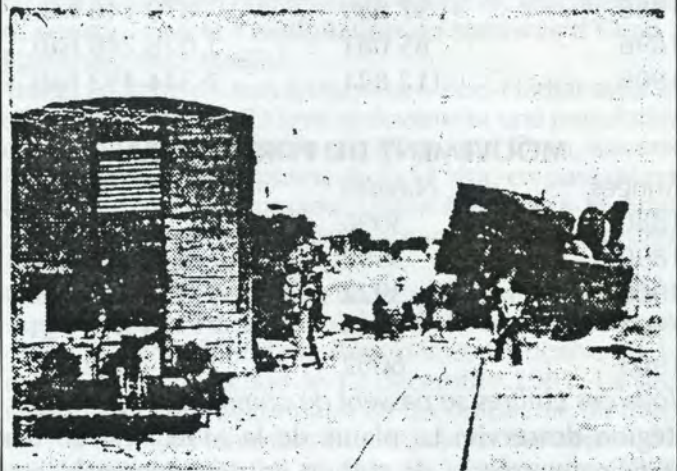
Mais le mort était d'une trempe spéciale. Mort dans la légalité, il continua de vivre dans la clandestinité. La guerre même ne l'arrêta pas et le plus jeune de ses employés risquait de prendre sa retraite quelque part sur le circuit, lorsque parvint la nouvelle de l'exécution de la sentence.

Ainsi, disparaît, victime de l'ingratitude des hommes, un vieux et fidèle serviteur de la chose publique. Mais le "bou-you-you" se venge.

Les histoires sur son compte n'ont plus cours; les ménagères n'iront plus se ravitailler en poulets et oeufs à son arrivée et les tramways oranais perdent en lui le seul compagnon avec qui ils pouvaient encore rivaliser.

Le train de Hammam-Bou-Hadjar accroche un camion et déraile

Cinq voyageurs blessés



La locomotive et les premiers wagons après le déraillement
(Photo « L'Echo d'Oran ») (Cliché « La Photogrevure »)

Un accident dont les conséquences auraient pu être beaucoup plus graves s'est produit, samedi matin à 8 h. 30, sur la voie ferrée qui longe la route de La Sénia à Valmy.

Le train, parti à l'aube de Hammam-Bou-Hadjar, roulait normalement en direction d'Oran. Un camion attelé d'une remorque chargée d'alfa et allant dans le même sens venait de dépasser le train et, au moment précis où il virait vers la droite pour emprunter l'ancienne route de Valmy, le convoi, qui avait accéléré son allure, ne put ralentir suffisamment et l'avant de la locomotive accrocha l'arrière de la remorque.

La locomotive sortit des rails, avec

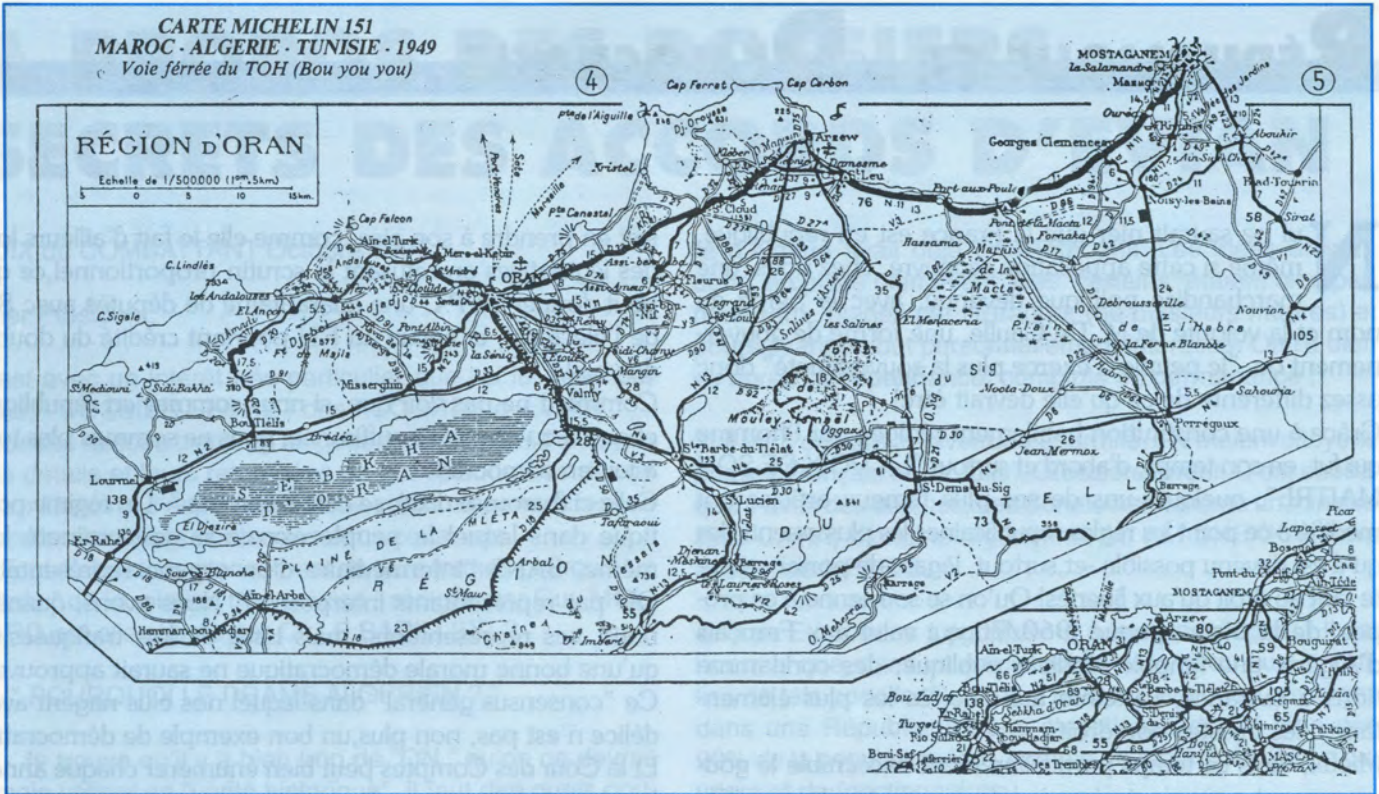
plusieurs wagons dont certains se renversèrent.

Avec l'aide du personnel de l'aérodrome voisin, on dégagea les voyageurs en lâcheuse posture. Par miracle, cinq seulement — cinq indigènes, originaires de la région de Hammam-bou-Hadjar — étaient blessés. Ils furent transportés par l'ambulance municipale d'Oran à l'hôpital civil. Quatre d'entre eux n'étaient atteints que de contusions légères; quant au cinquième, il avait une plaie assez profonde à un mollet.

Des équipes se sont activées à dégager la voie et hier après-midi, la circulation était rétablie.

La gendarmerie d'Oran a ouvert une enquête.

CARTE MICHELIN 151
MAROC · ALGERIE · TUNISIE · 1949
Voie ferrée du TOH (Bou you you)



COMPAGNIE DU TRAMWAY
d'ORAN à HAMMAM-BOU-HADJAR
ET EXTENSIONS

SURAH
Société Anonyme

Constituée par acte passé devant M^r J. ENGLEBERT, notaire à Bruxelles, le 21 Avril 1906, publié aux annexes du *Moniteur Belge*, les 2 et 7 Mai 1906.
La dite Société substituée au retransmissionnaire par Décret du PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE, du 12 Décembre 1906, publié au *Journal Officiel de la République Française*, le 16 Décembre 1906.

Siège Social : BRUXELLES

Capital Social : 1,500,000 Francs

divisé en 15,000 actions de capital de 100 francs chacune
Il a été créé, en outre, 15,000 actions de dividende sans désignation de valeur.

VENTE PAR SOUSCRIPTION PUBLIQUE

7,500 actions de capital de 100 francs chacune

ENTIÈREMENT LIBÉRÉES

AU PRIX DE FR. 117.50

PAYABLE : En souscrivant fr. 42.50
A la répartition le 1^{er} Mars 1907 fr. 75.00

A défaut de libération à la date indiquée ci-dessus, les souscripteurs sont passibles d'un intérêt de retard de 0 - 1% et leurs titres pourront être vendus, sans mise en demeure, un mois après la date d'échéance de dernier versement, pour leur compte et à leurs risques et périls.

LES SOUSCRIPTIONS SERONT REÇUES AUX GUICHETS DE LA
BANQUE AUXILIAIRE DE LA BOURSE, Avenue des Arts, 30, à BRUXELLES
et chez tous les Banquiers et Agents de change de Belgique
LES MERCREDI 6 ET JEUDI 7 FÉVRIER 1907

LES DEMANDES PEUVENT ÊTRE DÉPOSÉES A LA
COMPAGNIE ALGÉRIENNE, Rue des Capucines, 11, à PARIS
et dans ses succursales et agences à Marseille, Alger, Oran, etc.

On peut souscrire dès à présent par correspondance

Si les demandes dépassent le nombre des titres à souscrire, il y aura lieu à répartition.

L'admission des titres aux cotes des Bourses de Bruxelles, d'Anvers et de Paris sera demandée.
L'abonnement au timbre en France sera également demandé.

VENTE PAR SOUSCRIPTION PUBLIQUE

7,500 Actions de Capital de 100 Francs chacune

ENTIÈREMENT LIBÉRÉES

COMPAGNIE DU TRAMWAY
d'Oran à Hammam-bou-Hadjar et extensions

Capital : 1,500,000 francs

(SOCIÉTÉ ANONYME)

BULLETIN DE SOUSCRIPTION

Je soussigné
demeurant à rue n°
déclare souscrire à actions de capital de 100 francs
chacune de la Compagnie du Tramway d'Oran à Hammam-bou-Hadjar et Extensions,
au prix de fr. 117.50 par titre.

Je verse à l'appui de ma souscription, conformément au prospectus d'émission,
dont je déclare avoir pris connaissance, la somme de
montant du premier versement et je m'engage à libérer à la répartition les
titres qui m'auront été attribués.

le 1907.

Nous vous avons emmenés promener dans notre citrouille ou notre carrosse pour un petit voyage nostalgique. Merci à Antoine Carillo et à Georges-Emile Paul pour leur précieuse contribution. Lecteurs, à vos plumes, nous avons besoin de votre mémoire.

Si vos souvenirs ne passent pas aussitôt dans notre journal, ne soyez ni déçus ni impatients, nous attendons d'avoir un butin suffisant pour vous donner un bel article comme celui-ci et cela met parfois longtemps. Mais nos recherches se poursuivent et le travail vous parvient quand le fruit est mur. C'est du moins notre but.

Geneviève de Ternant