## DES MILLIERS DE VOYAGEURS Y TRANSITENT QUOTIDIENNEMENT

# Chronique d'un jour ordinaire à la gare Agha

***Place Audin, 7h30. Depuis de nombreuses années, cette place est devenue encore plus exiguë car, là, y stationnent en permanence des véhicules de la Sûreté nationale appuyés par un binôme de la brigade motorisée en Vespa qui sortent leurs sifflets à la même vitesse qu'un automobiliste songe à s'y arrêter.***

Photos : DR

Ceux qui s'y attardent feignant de n'avoir rien entendu ou simulant une panne de circonstance s'invitent illico presto au... carnet de PV de l'homme en bleu. En deux temps, trois mouvements, l'agent «dédicace» un PV.

L'automobiliste, forcé, commence à se faire à cette coercition. L'on s'estime privilégié lorsque «monsieur le policier», dans une parodie de la clémence, s'abstient de retirer le permis de conduire. Le tunnel des Facultés se réveille à ce moment précis. Ce souterrain débouche, trois cents mètres plus bas, sur la gare ferroviaire de l'Agha.

> **La gare centrale d'Alger qui se pointe à la sortie du virage qu'emprunte prudemment le mécanicien est l'un des édifices les plus emblématiques de la capitale. Bien plus qu'une réalisation ferroviaire, elle est un véritable recueil d'histoire.**

Encastrée en plein cœur d'Alger, à deux pas du carrefour de l'Agha et à proximité du Maurétania, cette gare, la plus importante de tout le pays, tire son nom de «zeboudj El-Agha», les oliviers de l'Agha.

Avant que les Français n'y fassent passer, dès 1879, la première voie ferrée d'Algérie, ce quartier servait à l'époque de la régence ottomane de lieu de rassemblement des troupes sous le commandement de l'Agha.

Trois minutes chrono et nous nous retrouvons à l'intérieur du bâtiment des voyageurs. Il est difficile de croire que ce hall suspendu et exigu enregistre le trafic de voyageurs le plus dense de toutes les gares du pays, bien plus que la célèbre gare centrale d'Alger.

Décor sommaire : un téléviseur qui devrait normalement indiquer les horaires des navettes mais qui reste étrangement éteint ; une photocopie d'une affiche collée à même la vitre laissant transparaître les empreintes digitales de l'agent qui s'y est collé à la tâche ; une femme de ménage qui n'a pas encore terminé son service mais se permet tout de même de faire glisser sa serpillière en lambeaux et crasseuse entre les pieds des usagers... Voilà, un état de sérieux approximatif. A l'évidence, elle ne répond plus aux exigences du trafic qui s'y produit.

La rangée humaine qui se dresse devant l'unique guichet ouvert à cette heure de grande affuence pourvoit un dernier argument. Quand ils ne sont pas abonnés, la majorité des voyageurs préfèrent l'ancienne «machina» diesel, appellation locale du train.

Dépourvu du confort et de la climatisation des nouveaux autorails électriques, la «machina» offre, néanmoins, l'avantage d'être trois fois moins chère. Ils sont une majorité à faire le même arbitrage. A 200 DA l'aller simple, le confort de la clim' devient plus qu'une option, un luxe.Le quai était bondé d'étudiants, d'ouvriers, de familles... Il faut le dire : tout le monde passe à la gare Agha. Bon an, mal an, trente millions de personnes y transitent ; sans forcément y remarquer ses acteurs de l'ombre, ses bruits, son train-train.Ceux qui aiment prendre le train, ceux qui viennent chercher ceux qui prennent le train, des étudiants de Bab Ezzouar, les ouvriers des zones industrielles de Oued Semmar, Rouiba ou Réghaïa, les fumeurs à court de clopes, les appelés de l'ANP... Tout le monde passe à la gare Agha, mais peu s'y arrêtent pour observer.

A l'autre bout du quai d'arrivée, *ammi* Omar en voit passer à longueur de journée. *Ammi* Omar, Monsieur «pipi», qui doit répéter 1000 fois par jour les trois mots «c'est 15 DA» ouvre à 6h du matin. Dans une gare ferroviaire, la vie commence tôt, même très tôt. Comme tous les jours, il a vu filer des SDF et des voyageurs sédentarisés l'espace d'une nuit faute de pouvoir se payer un lit dans un des hôtels du Bas-Alger. Agha où certains finissent leur nuit sur les bancs du hall de départ, insensibles au vrombissement des locomotives.

> **Ceux qui aiment prendre le train, ceux qui viennent chercher ceux qui prennent le train, des étudiants de Bab Ezzouar, les ouvriers des zones industrielles de Oued Semmar, Rouiba ou Réghaïa, les fumeurs à court de clopes, les appelés de l'ANP... Tout le monde passe à la gare Agha.**

Pendant que le frottement des freins produit un sifflement métallique immobilisant le train, des gamins en âge d'école jaillissent de nulle part proposant toutes sortes de produits : des journaux, des cigarettes, de la *chemma* (tabac à chiquer), tablettes de chocolat au riz sans marque, du chewingum May, des «Caprices»... A partir d'une certaine heure de la journée, des *mhadjeb*, des œufs bouillis, des sandwichs au fromage et «cachir» douteux... comblent les estomacs impatients de prendre le départ. «Quand je m'ennuie, je lis», avoue Karim, un journal sportif plié en deux entre les mains, en partance pour Blida à 8h10.

Dur et aussi plus invisible le métier d'Ali qui consiste à balayer les centaines de mètres carrés de quais du samedi au jeudi. A voir sans cesse partir les voyageurs quand, lui, reste, il a développé un antidote : «Le week-end, je bouge.» Et voilà l'opératrice qui revient à la charge : «Le train n°1021 va entrer en gare. Veuillez vous éloigner de la bordure du quai.» Le train s'immobilise et des centaines de voyageurs se ruent vers le portail de sortie. Et bis repetita, au lieu de composter les billets à bord, c'est une nouvelle file indienne, plutôt algérienne, qui se forme devant l'agent de contrôle. Une file à l'entrée, une seconde à la sortie.

Vieille astuce, de nombreux voyageurs décident de monter dans le sens inverse du train. C'est ce même train n°1021 de la banlieue ouest qui devrait revenir de son terminus à la gare centrale d'Alger pour rallier El Affroun, à deux heures de temps d'Alger. Direction la gare des gares, comme se plaisent à la nommer encore les Algérois.

La gare centrale d'Alger qui se pointe à la sortie du virage qu'emprunte prudemment le mécanicien est l'un des édifices les plus emblématiques de la capitale. Bien plus qu'une réalisation ferroviaire, elle est un véritable recueil d'histoire. L'aspect général de la bâtisse a été conservé même si les vitres, boiserie et autres peintures ont été remplacés. C'est d'ici qu'est partie la première ligne ferroviaire d'Algérie qui servit aux colons pour l'exploitation des terres fertiles de la Mitidja.

Cette première ligne de rails qui relie Alger à Blida n'est point longue : à peine une cinquantaine de kilomètres mais c'est le commencement d'un réseau qui s'est étendu. Près d'un siècle et demi d'existence et rien de changé. Cette gare a traversé toute l'histoire du chemin de fer algérien : du train à vapeur sifflant le charbon à l'autorail électrique alimenté par caténaires en passant par les bruyantes locomotives diesel de General Motors. Le train 1021 va faire de nombreux allers-retours entre Alger et Blida. Vers 19h, le train 1021 revient une dernière fois à la gare Agha.

> **Dépourvu du confort et de la climatisation des nouveaux autorails électriques, la «machina» offre, néanmoins, l'avantage d'être trois fois moins chère.**

L'opératrice n'est pas là pour nous annoncer, *ammi* Omar presse les dernières personnes à quitter les WC avant de fermer. Ali empile ses derniers sacs d'ordures et la relève des agents de sécurité se fait à ce moment précis. Demain un autre jour se lèvera sur la gare.

**Meriem Ouyahia**