

SOCIÉTÉ DE CHEMINS DE FER ALGÉRIENS (ORAN-ARZEW)

S.A., 19 septembre 1898, au capital de 1.625.000 francs.

Dès 1882, une enquête d'utilité publique est ouverte à la préfecture d'Oran en vue de l'établissement d'un chemin de fer vers Arzew par la Cie franco-algérienne.

En 1889, le concessionnaire est la Compagnie française des chemins de fer à voie étroite¹.

C'est en 1898 seulement qu'on entre dans la phase active avec la déclaration d'utilité publique (9 avril), la constitution de la Société des chemins de fer algériens (19 septembre), filiale à 25 % de la Cie franco-algérienne. Ensuite de quoi la Cie franco-algérienne rétrocède sa concession à la Société des chemins de fer algériens (décret du 8 octobre 1899).

LES FRAUDES ALGÉRIENNES (*Le Figaro*, 5 décembre 1895)

[...] La contrebande des alcools et la spoliation de M. de Noireterre ne sont que des choses secondaires dans les questions algériennes qui seront soulevées prochainement à la tribune de la Chambre des députés.

Le scandale sera plus grand, plus retentissant, plus considérable.

L'affaire des Chemins de fer algériens aura une importance plus grosse. Elle donnera au pays une idée juste et véritable du gaspillage effréné auquel est soumis le budget de l'État.

On sait ce qu'il est advenu dans l'affaire des Chemins de fer du Sud de la France. Nul n'ignore quelles ont été les découvertes faites par les inspecteurs des finances et par les experts sur la comptabilité et sur les travaux d'entreprise de la construction de la ligne de Toulon à Fréjus. Eh bien, tous ces tripotages, toutes ces entreprises fictives qui avaient pour but de faire payer à l'État un million de plus que le chiffre réel des travaux exécutés, toutes ces manœuvres frauduleuses n'étaient que la seconde édition d'une opération tentée et exécutée avec succès dans une ligne de chemin de fer algérienne.

Il y a cependant une différence sensible.

Dans le Var, sur la ligne du littoral, on a tripoté sur un chiffre de dix millions de construction.

En Algérie, on aurait réussi le coup sur un chiffre qui dépasse cent cinquante millions !

On n'a pu s'apercevoir de ces fraudes dans l'affaire des Chemins de fer du Sud que parce que le gouvernement et la Compagnie avaient été obligés de s'adresser aux Chambres pour obtenir le vote d'une convention nouvelle, et que des indiscretions avaient été commises sur les fraudes. On n'a eu vent du tripotage que grâce à la

¹ Conseil général de la province d'Oran, avril 1889.

correction du ministre des travaux publics, M. Barthou. Sans cela, personne n'en aurait jamais rien su, ni au Parlement, ni dans le public.

Le contraire s'est produit pour l'affaire d'Algérie.

Nul, dans le monde politique, ne s'est douté de la chose, lorsque, en 1892, un ministre a fait voter par le Parlement une convention nouvelle intervenue entre l'État et une société de chemins de fer algérienne, et rendue nécessaire par les fraudes dont les ingénieurs de l'État s'étaient aperçus.

Mais le pot au rose ayant été découvert dans l'affaire du Sud, quelques bonnes âmes ont eu idée de rechercher, et ont trouvé, paraît-il.

Ce que M. le baron de Reinach a fait dans le Var, pourquoi ne l'aurait-il pas fait en Algérie?

Et, en effet, il a agi ici, comme ensuite il a agi là.

D'ailleurs, dans les deux affaires, on retrouve des personnages qui figurent toujours à côté du grand corrupteur du Panama. On rencontre les mêmes procédés. On s'aperçoit que les mêmes influences politiques ont joué le même rôle. Mais comme, en Algérie, le soleil est plus ardent, les imaginations plus méridionales, l'administration moins surveillée et plus accessible, on constatera peut-être des faits plus répréhensibles, des manœuvres plus coupables et moins déguisées que dans l'affaire du Sud de la France.

M. de Reinach a eu d'ailleurs des émules, des élèves et des prédécesseurs dans ce genre d'opérations, sur la terre algérienne.

Du moment que l'État garantissait, l'argent se trouvait facilement, et les brasseurs d'affaires n'hésitaient pas à forcer les chiffres, sauf à les ramener ensuite au-dessous du coût normal de la dépense. Cette dernière opération dût-elle se faire au moyen de travaux mal exécutés ou incomplètement terminés ! La différence était tout bénéfique. Et il a fallu que cette différence fût bien forte pour que, à certain moment, les représentants de l'État aient menacé de couper les vivres.

On pourrait citer telle ligne dont les travaux étaient estimés, et ont été payés par l'État, vingt millions, et qui ont été ensuite exécutés avec un rabais de trois ou quatre millions.

Mais M. de Reinach était tout-puissant. Quel est donc le ministre qui eût osé aller à son encontre ? M. Yves Guyot lui-même n'aurait pas eu cette énergie. Il aurait vite aplani la difficulté au gré des désirs de celui qui régnait en maître sur la société financière, aussi bien que sur la majorité de la Chambre.

Voilà donc ce dont il sera probablement question très prochainement au Palais-Bourbon. Et on prétend que si le gouvernement n'a point voulu se prêter à une enquête contre les initiateurs de l'expédition de Madagascar, il subira sans difficulté l'enquête que certains députés veulent réclamer contre les singuliers procédés et les inexplicables usages de cette administration algérienne scandaleusement insuffisante ou complice.

Un Algérien.

Chemins de fer d'intérêt local
Département d'Oran
SOCIÉTÉ DE CHEMINS DE FER ALGÉRIENS
(Répertoire de la législation des chemins de fer français)

L. 9 avril 1898. Déclaration d'utilité publique du chemin de fer à voie de 1 m, 055, d'Oran à Arzew. Délai de quatre ans pour les expropriations. Approbation du traité de concession passé entre le département et M. Henri Lartigue. Texte de la convention et du cahier des charges. — 1^{er} sem. 1898, sér. 12, *Bull.* 1956, p. 1119,

CHAMBRE DES DÉPUTÉS. — Exposé des motifs : annexe n° 3078, *J. off.* du 4 mai 1898, doc. p. 736 ; rapport de M. Ad. Bastid : annexe n° 3086, *J. off.* du 5 mai 1898, doc. p. 767 ; délibération et adoption : *J. off.* du 5 mars 1898, déb. p. 995.

SÉNAT. — Exposé des motifs : annexe n° 87 ; *J. off.* du 12 mai 1898, doc. p. 115 ; rapport de M. Jouffrault : annexe n° 12 h, *J. off.* des 1^{er} et 2 juin 1898, doc. p. 336 ; délibération et adoption : *J. off.* du 6 avril 1898, déb. p. 642.

Promulgation : *J. off.* du 10 avril 1898.

D. 8 oct. 1899. Substitution à M. H. Lartigue de la Société anonyme dite « Société de chemins de fer algériens ». — 2^e sem. 1899, sér. 12, *Bull.* 2106, p. 2578.

SOCIÉTÉ DE CHEMINS DE FER ALGÉRIENS

(*Le Journal des chemins de fer, des mines et des travaux publics*,
1^{er} avril 1899)

Les actionnaires de la Société des chemins de fer algériens sont informés qu'un acompte de dividende de 11 fr. 40 net (12 fr. 80 sous déduction des impôts de finance), sera payable contre remise du coupon n° 1, à partir du 1^{er} avril 1899, à Paris, aux caisses de MM. Boffinet et Cie, 14, rue d'Antin.

COMPAGNIE FRANCO-ALGÉRIENNE

(*Paris-Capital*, 5 juillet 1899)

[...] Au fond, les adversaires de l'administration actuelle critiquent les frais généraux et certaines combinaisons, telles que l'affermage de la ligne d'Oran à Arzew. [...]

Chemins de fer algériens

(*Le Journal des chemins de fer, des mines et des travaux publics*,
9 septembre 1899)

Les actionnaires de la Société des chemins de fer algériens se sont réunis le 29 août en assemblée générale extraordinaire.

Ils ont reconnu la sincérité de déclaration de souscription et de versement de 750 actions nouvelles de 500 fr., créées suivant décision de l'assemblée générale du 29 juin, qui a porté le capital social de 1.625.000 fr. à 2 millions de francs.

L'assemblée a, en outre, ratifié la nomination, comme **membres du conseil d'administration**, de MM. Cornélis de Witt ², F. de Cerval ³, A. Descubes ⁴ et A. Falcouz ⁵.

SOCIÉTÉ DE
CHEMINS DE FER ALGÉRIENS
Société anonyme
au capital de 2 millions de francs
(*Le Journal des chemins de fer, des mines et des travaux publics*,
30 septembre 1899)

MM. les actionnaires sont informés que le coupon n° 2 sera payé à partir du 1^{er} octobre prochain, à raison de 12 fr. 50, soit net 11 fr. 45, déduction faite de l'impôt des finances, à Paris.

Chez MM. Boffinet et Cie, banquiers, 14, rue d'Antin, Paris.

À la Banque Ch. Noël et Cie, 9, rue du Faubourg-Poissonnière, Paris.

Le conseil d'administration.

Gouvernement général de l'Algérie
NOTICE SUR LES CHEMINS DE FER ALGÉRIENS
(1899)

² Cornelis de Witt (1852-1923), petit-fils de Guizot, co-fondateur de Peñarroya, administrateur du Nickel (SLN), censeur de la Société générale à partir de 1906, vice-président de la Cie marocaine...

³ Fernand de Lavergne de Cerval (1851-1919) : inspecteur des finances, commissaire aux comptes, puis administrateur des Assurances Providence, administrateur de la Société de Publicité par les billets de chemins de fer (1889), membre du comité français de contrôle de la Cleveland Machine Screw (1897), administrateur de la Société des Machines électriques Levavasseur (1898). et de la maison Alfred Mame et fils, le très catholique imprimeur-éditeur de Tours.

⁴ Amédée Descubes-Desgueraines (1853-1936). Il débute comme rédacteur au ministère des Travaux publics et devient chef adjoint, puis chef de cabinet de son ministre, Yves Guyot (1889-1893). Élu député de la Corrèze en 1893, il est battu en 1898 et entre alors dans les affaires, d'abord comme administrateur de Panhard & Levassor, puis à la Thomson, qu'il représente encore en 1904 aux Accumulateurs Union. Cette même année, il devient président de l'Union des tramways, un holding belge en cours de réorganisation créé par Édouard Otlet avec un fort concours de capitaux allemands. Subséquentement, il préside ou vice-préside plusieurs de ses filiales, tout en entrant en 1906 au Crédit foncier de Tunisie et en posant sa candidature en 1908-1909 (avec Léon Francq et Favaron) à la concession des tramways de Paris. Aux législatives de 1910, après deux vaines tentatives en Corrèze, il se représente en Seine-et-Marne, sans plus de succès. L'entrée en liquidation de l'Union des tramways en 1919 paraît l'avoir éloigné des affaires mais il resta jusqu'en 1933 au conseil d'administration du Touring-Club de France où il était entré en 1895.

Probablement était-il parent de l'ingénieur des ponts et chaussées Descubes-Desgueraines (1858-1927), directeur des travaux de la Cie des chemins de fer de l'Est et administrateur du Chemin de fer des Alpes bernoises.

⁵ Augustin Falcouz, agent de change lyonnais, vice-président de la Cie franco-algérienne, administrateur, puis vice-président de la Société lyonnaise des forces motrices du Rhône, administrateur de la Dynamite Nobel, administrateur de la Société des Glacières de Paris, de la Société centrale de Dynamite et de la Société des Verreries de Rive-de-Gier. Il entre en 1908 au conseil de l'Électro-chimie de Bozel, puis se concentre sur les affaires de dynamite. Il décède le 25 avril 1922 à Sainte-Marguerite-sur-Mer (Seine-Inférieure).

[50] Le chemin de fer d'Oran à Arzew, déclaré d'utilité publique par une loi du 9 avril 1898, a été rétrocédé par le concessionnaire, M. Lartigue⁶, à la Société des chemins de fer algériens (décret du 8 octobre 1899).

Les travaux, qui doivent donner lieu à une dépense totale de 3.248.000 fr. environ, sont divisés en deux sections : d'Oran à St-Cloud et de St-Cloud à Sidi-Chami. Ceux de la deuxième section seront achevés avant la fin de l'année 1899 ; ceux de la première ne doivent être entrepris qu'après l'approbation d'une rectification de tracé par Sidi-Chami.

Les dépenses déjà faites au 31 juillet 1899 s'élevaient à 927.500 francs. [...]

SOCIÉTÉ DE CHEMINS DE FER ALGÉRIENS
(*Le Journal des finances*, 15 août 1903)

L'assemblée générale annuelle s'est tenue le 24 juin.

Voici les renseignements les plus importants qui ont été fournis par le rapport du conseil d'administration :

I. — Les produits se sont élevés, pour l'exercice 1902, à 56.687 fr. 25, dont 50.000 fr. représentant le montant de la subvention départementale, et 6.687 fr. 25 pour intérêts divers.

II. — Les charges se sont élevées à 81.906 fr. 20, dont 31.986 fr. 20 de frais généraux et 49.920 fr. pour le service des obligations.

III. — L'exercice 1902 s'est donc soldé par une perte de 25.218 fr. 95.

IV. — La ligne d'Oran-Arzew, qui est exploitée par l'État pour le compte de la compagnie depuis le 2 décembre 1900, a présenté, en 1902, une augmentation très sensible de trafic :

	Voyageurs (Nombre)	Marchandises (Tonnes)
1901	55.205	11.866
1902	62.975	20.146

L'État n'a pas encore fourni de comptes détaillés.

V. — Le conseil d'administration a demandé aux Pouvoirs publics de faire prononcer le rachat de son réseau par l'État.

A la suite de cette démarche, le ministre des Travaux a nommé une commission chargée de déterminer le prix de rachat.

L'assemblée a approuvé le bilan, le compte de profits et pertes et le rapport du conseil d'administration.

⁶ Henri Lartigue. Né en 1860. Fils de l'ingénieur Charles Lartigue, promoteur malheureux du monorail (chemin de fer à rail unique surélevé). Il épouse en 1889 Marie Haguët, fille du directeur du journal *l'Express-Finance*. Banquier, il entre en novembre 1888 au comité des obligataires de la Cie franco-algérienne avant d'en devenir administrateur (janvier 1890), puis administrateur-directeur général. Il est ensuite administrateur de la Société française de constructions mécaniques (Anciens Éts Cail), de l'Omnium des mines d'Algérie et de Tunisie (jusqu'en 1909), de la Cie générale des charbonnages (Belgique), de la Vlasstelitz et des Hauts-fourneaux et aciéries de Caen. En février 1914, un déséquilibre l'atteint de plusieurs balles de revolver en raison de son rôle au comité des obligataires de la Cie générale de traction (omnium de tramways en liquidation).

Il était le père du peintre et photographe Jacques-Henry Lartigue (1894-1986).

La Société de chemins de fer algériens a été constituée le 19 septembre 1898, au capital de 1.625.000 francs, porté, en 1899, à 2 millions et divisé en 4.000 actions de 500 francs chacune.

Elle a fait, en 1900, une émission de 2.496 obligations de 500 francs 4 %, remboursables, de 1902 à 1928, par tirages au sort annuels.

Elle a distribué, pour l'exercice 1899, un dividende de 25 francs, pour l'exercice 1900 un dividende de 12 fr. 50, et rien depuis.

Le dernier cours coté sur ses actions est 100 francs.

Elle est propriétaire du chemin de fer d'Oran à Arzew.

Cie FRANCO-ALGÉRIENNE
(en liquidation)
(*Le Journal des finances*, 15 août 1903)

Au 5 juin courant, la situation de la liquidation s'établissait, d'après le liquidateur, comme suit :

ACTIF	
1.000 actions de la Société des chemins de fer algériens	mémoire
PASSIF	
Chemins de fer algériens de l'État	16.448 51

Compagnie franco-algérienne
(*Le Journal des finances*, 20 août 1904)

Le solde de l'actif, revenant aux actionnaires, comprend une concession de 300.000 hectares pour l'exploitation de l'alfa, une voie ferrée d'environ 32 kilomètres, le domaine particulier de la Compagnie et 1.000 actions des Chemins de fer algériens.

Compagnie franco-algérienne
(*Le Journal des chemins de fer, des mines et des travaux publics*, 22 juillet 1905)

La situation au 31 mai 1905 peut se résumer comme suit :

L'actif comprend : mille actions de la Société des chemins de fer algériens, mémoire.

SOCIÉTÉ
DE
CHEMINS DE FER ALGÉRIENS
SOCIÉTÉ ANONYME
au capital de 2.050.000 francs
Siège social, 27, rue Mogador, à Paris
(*Le Capitaliste*, 24 mai 1906)

MM. les actionnaires sont convoqués en assemblée générale ordinaire, au siège social, pour le vendredi 15 juin 1906, à 11 heures du matin.

ORDRE DU JOUR

- 1° Lecture du rapport du conseil d'administration ;
- 2° Lecture du rapport du commissaire des comptes ;
- 3° Approbation des comptes de l'exercice 1905 ;
- 4° Nomination d'un administrateur ;
- 5° Nomination du commissaire des comptes ;

Pour assister à cette assemblée, MM. les actionnaires devront déposer leurs titres le 8 juin au plus tard, à Paris :

A la Banque Ch. Noël et Cie, 27, rue Mogador ;
Chez MM. Boffinet et Cie, 14, rue d'Antin.

Les récépissés qui leur seront délivrés leur tiendront lieu de carte d'admission à la présente assemblée.

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION.

RACHAT PAR L'ÉTAT ENTRÉE EN LIQUIDATION

Chemins de fer. — Une loi du 17 mars 1908 a incorporé au réseau d'intérêt général la ligne d'Oran à Arzew et approuvé une convention passée entre le gouverneur général de l'Algérie et la Société des chemins de fer algériens pour le rachat de cette ligne (*Revue algérienne et tunisienne*, 1908, 3^e part., p. 274)(*Annuaire de législation française, Principales lois votées en France en 1908*, Paris, 1909).

Compagnie franco-algérienne*
(*Le Capitaliste*, 30 avril 1908)

[...] Il ne reste plus à encaisser que les dividendes à provenir sur les 1.000 actions de la Société des chemins de fer algériens dont le réseau a été récemment repris par l'État.
[...]

Société des chemins de fer algériens
(*Gil Blas*, 5 juillet 1908)

L'assemblée générale ordinaire des actionnaires de la Société des chemins de fer algériens a eu lieu le 29 juin, sous la présidence de M. [Augustin] Falcouz, président du conseil.

Elle a approuvé les rapports et le bilan, et donné au conseil *quitus* définitif et sans réserve de sa gestion pour l'exercice 1907 et pour la période écoulée entre le 1^{er} janvier 1908 à ce jour.

Elle a ratifié les opérations de la liquidation effectuées jusqu'à ce jour et donne au conseil les pouvoirs les plus étendus pour négocier et transiger au mieux des intérêts de la liquidation.

Des remerciements ont été enfin votés à l'unanimité au conseil pour la façon dont il a géré les intérêts de la Société.

Délégués français au Congrès des ch. de fer de Berne
(*Le Journal des transports — Revue internationale des chemins de fer*,
25 juin 1910)

ALGÉRIENS DE L'ÉTAT (CHEMINS DE FER) : RÉSEAU ORANAIS, 968 km.

RÉSEAU DE L'EST-ALGÉRIEN, 952 km.

RÉSEAU ORANAIS

Fournier, président du Conseil de Préfecture de la Seine, membre du Conseil du réseau.

De Lavit, chef du contentieux.

Drioton, chef du mouvement et du trafic.

Estève, chef du service de la voie et des bâtiments.

C. ÉTAT, 19 janvier 1912. — Chemins de fer Algériens c. Département d'Oran.
(Revue des concessions départementales et communales, 1912)

[90] Lorsqu'un litige soulevé entre la Compagnie concessionnaire d'un chemin de fer d'intérêt local et un département, à l'occasion du règlement de leur compte, porte sur l'interprétation non du cahier des charges, mais de la convention intervenue entre les parties relativement au remboursement, au département de sa subvention, cette contestation est de la compétence du ministre des travaux publics, sauf recours au Conseil d'État (décret du 20 mars 1882, modifié par décret du 23 décembre 1885, art. 17 et 18), et non de celle du Conseil de préfecture.

LE CONSEIL D'ÉTAT, — Statuant au Contentieux (Section du Contentieux) ;

Vu la requête sommaire et le mémoire ampliatif présentés pour la Société de chemins de fer algériens en liquidation, ... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté en date du 11 juillet 1908, par lequel le Conseil de préfecture du département d'Oran, saisi d'une demande de la Compagnie à fin de remboursement par le département de deux sommes, l'une de 8.733 fr. 30, et l'autre de 16.811 fr. 20 déduites par ce dernier du montant des deux termes de sa subvention, et représentant le prélèvement auquel le département a prétendu avoir droit pour 1904 et 1905, par application de l'article 5 de la convention de concession de la ligne de chemin de fer d'intérêt local d'Oran à Arzew, sur les recettes brutes de la ligne, a rejeté cette demande ;

Considérant que le décret du 20 mars 1882 rendu en exécution de la loi du 11 juin 1880, dérogeant aux règles de compétence établies par la loi du 28 pluviôse an VIII en ce qui touche les difficultés relatives aux comptes de l'État, des départements ou des communes et des compagnies concessionnaires de chemins de fer d'intérêt local, a remis au Ministre des Travaux publics le droit de statuer sur ces difficultés et sur ces comptes, sauf recours au Conseil d'État par la voie contentieuse ;

Considérant que le litige existant entre la société requérante et le département d'Oran, soulevé à l'occasion du règlement de leur compte, porte sur l'interprétation non du cahier des charges de la concession, mais de la convention intervenue entre les parties touchant les conditions du rem- [91] boursement au département de la subvention promise par ce dernier ; que cette contestation rentre ainsi parmi celles dont il n'appartient pas au Conseil de préfecture de connaître, mais sur laquelle il doit être

statué par le Ministre des Travaux publics après une instruction faite selon les formes déterminées par les décrets des 20 mars 1882 et 23 décembre 1885, et sauf recours au Conseil d'État, que par suite l'arrêté attaqué du Conseil de préfecture du département d'Oran doit être annulé pour incompétence ;

Sur les dépens exposés devant le Conseil de préfecture :

Considérant que le Conseil de préfecture, ayant été saisi par la Société des chemins de fer algériens, il y a lieu de mettre à la charge de cette dernière les dépens de l'instance par elle engagée devant un tribunal incompétent;

Décide :

Article 1^{er}. — L'arrêté ci-dessus visé du Conseil de préfecture du département d'Oran est annulé.

Art. 2. — La demande présentée par la Société des chemins de fer algériens devant ledit Conseil de préfecture est rejetée comme ayant été présentée devant un tribunal incompétent pour en connaître.

Art. 3. — La Société des chemins de fer algériens supportera les dépens exposés devant le Conseil de préfecture.

C. État, 19 janvier 1912. MM. CHARREYRE, rapp. ; [Jacques] HELBRONNER, comm. du gouv. ; PÉROUSE, avocat.

OBSERVATIONS. — Le Conseil d'État pose le principe qu'en matière de chemins de fer d'intérêt local, il faut distinguer soigneusement au point de vue de la compétence les difficultés qui portent sur l'interprétation d'une des clauses du cahier des charges et celles qui sont relatives aux conventions financières annexes.

Les premières seules continuent à relever du Conseil de préfecture en vertu de la loi du 28 pluviôse an VIII ; les autres ont été attribuées par le règlement d'administration publique du 20 mars 1882 au ministre des travaux publics qui statue après avis de la commission de vérification, sauf recours au Conseil d'État. Voyez C. d'État, 19 janvier 1912. Revue de janvier 1912, p. 17. Sur l'incompétence du Conseil de préfecture relativement au compte des travaux de premier établissement : C. d'État,

21 mai 1897, Dali. 98, 3, 88.

Il est intéressant de rapprocher cette décision de la jurisprudence consacrée par le Conseil d'État en matière de chemins de fer d'intérêt général. Après quelques hésitations, cette haute juridiction a décidé que les contestations nées entre l'État et le concessionnaire, dès lors qu'elles ne portent pas sur le compte de premier établissement, sur la garantie d'intérêts ou le partage des bénéfices, restent dans la compétence du Conseil de préfecture alors même qu'elles portent exclusivement sur les clauses financières contenues dans les conventions. L'attribution au ministre par les divers règlements pris en exécution des conventions conclues avec les grandes Compagnies, du droit de statuer sur les contestations concernant les frais de premier établissement, la garantie d'intérêts et le partage des bénéfices, est une disposition exceptionnelle qui ne peut être étendue par analogie aux autres difficultés d'ordre financier soulevées entre l'État et les concessionnaires. Conflit, 16 décembre 1876, D. 77, 3, 57 ; Civ. cass., 2 mars 1880, D. 80, 1, 230 ; C. d'État, 8 février 1895, D. 96, 3, 14,

Cette dualité de compétence pour les litiges financiers entre l'État et les grandes Compagnies crée des incertitudes fréquentes.

Voyez à titre d'exemple : C. d'État, 18 décembre 1903, D. 1905, 3, 35.

Le Conseil d'État paraît adopter en matière de chemins de fer d'intérêt local une distinction moins ondoiyante.

S'agit-il de l'interprétation ou de l'exécution d'une clause du cahier des charges? Le Conseil de préfecture reste compétent.

Mais s'agit-il d'une difficulté financière quelconque relative aux comptes de l'État, des départements ou des communes et de la Compagnie concessionnaire, elle relève toujours du ministre des travaux publics qui statue sauf recours au Conseil d'État, dès lors que cette difficulté ne comporte pas l'interprétation d'une clause du cahier des charges.

R. B.

La fusion des chemins de fer algériens
(*Revue générale du froid*, novembre 1933)

Le ministre des Travaux publics a donné son adhésion au programme d'unification des services des réseaux ferroviaires d'Algérie, l'Etat et le P.-L.-M. Algérien.

Le déficit des chemins de fer algériens, qui allait s'aggravant chaque semaine, appelait des mesures énergiques. On assistait à une chute verticale des recettes: en 1931, celles-ci furent inférieures de 77 millions à celles de 1930 et en 1932, de 45 millions par rapport aux recettes de 1931.

Pour 1933, le déficit d'exploitation prévu est de 61 millions pour le réseau de l'État et de 38 millions pour le réseau P.-L.-M., c'est-à-dire un déficit approchant de 100 millions.

C'est pour remédier à cette situation que la fusion des services des deux réseaux a été décidée en attendant que des mesures soient prises pour supprimer des trains sur les lignes secondaires et réaliser des économies dans le domaine de l'exploitation.

Médaille d'honneur des chemins de fer
(*L'Écho d'Alger*, 15 janvier 1936)

Paris, 14 janvier. — La médaille d'honneur des chemins de fer a été décernée aux agents, sous-agents et ouvriers des réseaux d'intérêt général et d'intérêt local dont les noms suivent :

CHEMINS DE FER ALGÉRIENS DE L'ETAT

Alger. — M^{me} Cacciaguerra, M. Lamothe (Pierre), M^{me} Masson (Marguerite) et M^{me} Piétri (Clemence), Alger ; Bouet, Réghaïa ; M^{lle} Croci (Clotilde) et M^{me} Plait (Victorine), Alger ; M^{me} Rollin, gérante de halte de 3^e classe, Sidi-Ferruch ; Ballester, Bab-el-Oued. Martin (Fernand), Alger ; M^{lle} Periner, Alger ; Sahraoui Amor, Alger.

Constantine. — MM. Berda Messaoud, Kouif ; Reynaud, Bordj-bou-Arréridj ; Saidj Abderrahmann, Constantine ; Dahel Areski, Hadjar-Soud ; Cafien, Bône.

Oran. — M. Koehler, Tiaret ; M^{me} Roger (Fernande), Oran ; Gras, Perrégaux ; Martinez Aïn-Sefra ; Moretan, Perrégaux ; Reyne, Trumelet ; Aïnouna Medjabet, Uzès-le-Duc ; Belabib Habib, Perrégaux.

Sur la ligne de Kebirit à Souk-Ahras
par A. GATTI.
Fouaillée par les eaux, l'arche d'un pont s'affaisse
Quatre-vingt quatorze heures après la circulation était rétablie
(*L'Écho d'Alger*, 6 mai 1939)

Par suite des grosses pluies qui se sont abattues dans la région de Souk-Ahras, notamment vers le Sud, l'oued Mengoub a été transformé en torrent et a causé des dégâts très importants à la voie ferrée Oued-Kébérit-Souk-Ahras.

Affouillée par la crue, la pile centrale de cet ouvrage s'est affaissée d'environ un mètre, provoquant le cisaillement des deux voûtes attenantes.

La circulation, de ce fait, fut interrompue ; heureusement pas d'accident, un garde tranchée ayant pu donner l'alarme évita la catastrophe.

Immédiatement sur les lieux, M. Nondedeu, chef de section, alertait l'arrondissement à Constantine et le service central à Alger.

Le lendemain, M. Talon, adjoint au chef d'arrondissement, était sur les lieux et rejoint dans la soirée par M. Gazagne, adjoint au chef du Service de la voie, puis arrivaient à leur tour MM. Lecoanet, chef du Service de la voie; Malluchet, chef d'arrondissement, Dutêtre, Jamet, Barlau.

Les dispositions prises étaient approuvées ou légèrement modifiées, et arrivait de la gare de Tarja, sur des lorrys, une travée métallique de 20 mètres de longueur qui était lancée sur le tablier du pont. Une palée métallique de 15 mètres de hauteur était installée pour soutenir le tout, remplaçant ainsi la pile effondrée. Une protection en gabions établie aussitôt arrêtait tout nouveau risque d'affouillement.

Ces travaux remarquablement importants ont été terminés en un temps record. Quatre-vingt-quatorze heures après l'effondrement constaté un dimanche soir, la circulation était rétablie.

Ce résultat fait honneur aux dirigeants qui, jour et nuit, ont assuré une surveillance attentive et pris des initiatives qui ont permis de poursuivre les travaux sans arrêt.

Il convient donc de féliciter tous ces chefs de service et aussi le personnel placé sous leurs ordres : mécaniciens, cantonniers, manœuvres, qui ont réalisé, avec cet esprit de corps et de dévouement qui anime nos braves cheminots, un véritable tour de force.

Cette affaire méritait d'être signalée, comme il nous paraît utile de faire ressortir que la ligne de Kébir à Souk-Ahras travaille d'une façon intensive — près de 22.000 tonnes y circulent journallement en trente-deux trains.

Les trains font une moyenne de 750 tonnes l'un, ils sont remorqués par des motrices électriques de 120 tonnes et sont composés de wagons de 60 et 80 tonnes l'un.

Les mines de l'Ouenza* et du Kouif fournissent le plus gros tonnage qui est acheminé sur Bône. Et ceci n'a été possible que grâce à l'électrification.

Légendes :

Le pont sur l'oued Mengoub, viaduc en maçonnerie à trois arches de 10 mètres a été particulièrement endommagé.

Pont de l'oued Mengoub affaissé d'un mètre. On aperçoit la ligne électrique qui, elle, n'a pas souffert

Le même pont, renforcé par une travée métallique de 20 mètres et supporté par une palée métallique de 15 mètres de hauteur. Un train minier le franchit
