

CHEMINS DE FER PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE (P.-L.-M.) réseau algérien Alger-Oran Philippeville-Constantine

Épisode précédent :
[Compagnie des chemins de fer algériens \(1860-1863\)](#) :

HISTOIRE DES CHEMINS DE FER EN FRANCE XXXIV Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée CHEMINS DE FER ALGÉRIENS (suite) par C. ROYERRE (*Le Messager de Paris*, 18 février 1870)

La Compagnie des chemins de fer algériens comprit qu'il ne lui serait jamais possible d'arriver à remplir ses engagements, et elle passa, à la date du 23 avril 1863, un traité avec la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée pour la cession des lignes qui lui avaient été concédées.

En vertu de ce traité, la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée se trouvait substituée activement et passivement à tous les droits et obligations des chemins de fer Algériens, soit à l'égard de l'État, soit à l'égard des tiers. Elle prenait lieu et place de ladite Compagnie pour l'exécution des conventions, traités, baux, marchés et engagements quelconques contractés par ladite Compagnie pour tout ce qui se rapporte à la construction, la réparation, l'entretien et l'exploitation des chemins de fer et de leurs dépendances.

La Compagnie des chemins algériens était constituée, ainsi que nous l'avons dit précédemment, au capital de 110.000 actions de 500 fr. sur lesquelles 125 fr. avaient été versés. soit pour le capital entier 13.750.000 fr.

En représentation de cette somme, la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée délivrait aux actionnaires de la Compagnie des chemins algériens, à raison de 5/12 d'obligations par chaque action libérée de 125 fr., 43.833 obligations et un tiers, de 500 fr. chacune, portant un intérêt annuel de 15 fr., jouissance du 1^{er} juillet 1863.

En outre, elle s'engageait à payer aux actionnaires des Chemins Algériens cinq mois d'intérêts à 5 % sur les 125 fr. versés, à raison de ce que le dernier coupon semestriel des actions des Chemins de fer algériens avait été détaché le 1^{er} février 1863.

Puis elle poursuivit auprès du gouvernement les négociations commencées par l'ancienne société pour obtenir la révision des premières conventions. L'expérience avait démontré combien étaient incertaines les prévisions faites eu sujet des chemins algériens, pour lesquels tout était nouveau, imprévu et échappait à une appréciation sérieuse. Ainsi, la ligne d'Alger à Blidah, dont le produit n'avait pas été évalué à moins de 35.000 fr. par kilomètre, n'avait donné réellement, pendant les 10 premiers mois de son exploitation, qu'un produit brut de 10 à 12.000 fr. par kilomètre.

Ces considérations parurent sérieuses au gouvernement. Il consentit donc à remanier les premières conditions et ajouta tout d'abord aux concessions reprises par la

Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée celle du service de Blidah à Saint-Denis-du-Sig qui devait compléter la grande ligne d'Alger à Oran. Le délai pour l'exécution des travaux était fixé à dix ans.

D'après cela, la longueur totale des chemins ainsi concédés à la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée s'élevait à 543 km, savoir :

Pour la ligne de Philippeville à Constantine	85 km
D° d'Alger à Blidah	51
D° de Saint Denis-du Sig à Oran	59
D° de Blidah à Saint-Denis-du-Sig	348
Ensemble	543 km

Mais l'État, au lieu d'exécuter lui-même ces chemins dans les conditions de la loi de 1842, prit le parti d'allouer une subvention à la Compagnie, laquelle devait se charger alors de l'ensemble des travaux et accepter par là même toutes les éventualités qui s'attachaient à leur exécution.

La dépense moyenne de construction, y compris l'intérêt et l'amortissement à servir pendant l'exécution des travaux, fut évaluée, pour l'ensemble des lignes ci-dessus à 300.000 fr. par kilomètre, soit pour les 543 kilomètres, à 160 millions, en chiffre rond.

Le gouvernement accorda à la Compagnie une subvention de 80 millions, cette dernière conservant à sa charge une dépense égale de 80 millions.

La subvention s'appliquait ainsi :

1° Pour la ligne de la mer à Constantine	16.500.630
2° Pour celle d'Alger à Oran par Blidah et Saint-Denis du Sig, avec prolongement jusqu'au port	63.500.000
Total	80.000.000

Cette somme devait être versée en 20 paiements semestriels égaux ou convertis, à la volonté de l'État, en un nombre d'annuités égal au nombre d'années restant à courir jusqu'à l'expiration de la concession. Dans cette hypothèse, le montant de l'annuité était de 3.664.000 fr.

En outre, le capital de 80 millions, représentant la part de dépense à la charge de la Compagnie, jouissait d'une garantie calculée à raison de 5 %, amortissement compris, et pendant une période de 75 ans.

Pour l'exécution des travaux, il fut convenu que si la Compagnie se trouvait dans la nécessité de recourir encore au service de l'armée, comme cela avait eu lieu précédemment, dans les cas exceptionnels dont le gouvernement serait seul juge, les troupes pourraient être employées à des terrassements, mais sans cesser d'être placées, pour l'exécution des travaux, sous l'autorité militaire et sous la direction des officiers de génie.

La valeur des travaux exécutés dans ces conditions, calculée sur des prix arrêtés d'avance et de concert entre le gouverneur général et la Compagnie, devait être versée par cette dernière, entre les mains de l'autorité militaire, pour être distribuée à qui de droit.

Enfin, l'État était admis au partage des bénéfices avec la Compagnie, lorsque, après une révision des tarifs, les prix auraient été abaissés au niveau des tarifs stipulés pour les chemins de fer concédés en France à la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et lorsque les produits nets de l'ensemble des différentes lignes concédées excéderaient 8 % du capital dépensé.

Quant à la durée de la concession, elle fut fixée à 92 ans, pour être identique à celle de la concession générale faite à la Compagnie de la Méditerranée.

Un nouveau cahier des charges fut imposé à la Compagnie ; il diffère peu, du reste, de l'ancien.

Le minimum du rayon des courbes est ramené de 500 à 200 mètres ; le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est porté de 0 m. 017 à 0 m. 025.

Quant aux tarifs à appliquer, ils restent absolument les mêmes, tant pour le transport des voyageurs et des marchandises à grande vitesse que pour celui des marchandises à petite vitesse.

Telles sont les principales clauses de la convention intervenue le 1^{er} mai 1863 entre le ministre de la guerre et la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée pour l'établissement des chemins de fer algériens.

Elle fut approuvée définitivement par un décret impérial du 11 juin 1863 et une loi portant la même date.

La ligne d'Alger à Blidah a été ouverte au service de l'exploitation sur une étendue de 49 kilomètres, vers la fin de l'année 1862.

En novembre 1868, une nouvelle section, celle d'Oran à Relizane, fut livrée au service public sur une étendue de 130 kilomètres.

Les produits bruts kilométriques réalisés sur la section d'Alger à Blidah, depuis l'ouverture de l'exploitation sont les suivants :

En 1863	11.056 50
En 1864	12.875 00
En 1865	13.512 00
En 1866	13.029 00
En 1867	18.400 00
En 1868	20.315 00

En 1869, sur l'ensemble des sections d'Alger à Blidah et d'Oran à Relizane, les recettes brutes n'ont atteint que le chiffre de 8.856 fr. par kilomètre.

Joseph-Philippe-Gustave NOBLEMAIRE

Né à Dieuze (Moselle), le 27 avril 1832.

Fils de Joseph François Noblemaire, capitaine, et de Françoise Victoire Malot.

Marié en 1863 à Joséphine Mathilde Deville (1843-1889), puis à sa sœur Clémence (1853-1935). Dont :

— Jules, officier, marié à Germaine Ackermann ;

— Georges Noblemaire (1867-1923), administrateur des [Chemins de fer sur routes d'Algérie](#) (1903) et des Chemins de fer P.-L.-M. (1910),

— Marie-Cécile, mariée à Maurice Margot (1864-1954), directeur général du P.-L.-M., son représentant aux Chemins de fer du Maroc, au Tanger-Fez, au [Maroc-Oriental](#) (président)...

— André Noblemaire (1876-1926), directeur général de la Compagnie internationale des Wagons-lits.

X-Mines.

Directeur de la compagnie des chemins de fer du Nord de l'Espagne (frère Pereire)(1862).

Appelé par Paulin Talabot, du P.-L.-M., à la construction des chemins de fer Alger-Oran et Philippeville-Constantine (1869).

Sous-directeur (1873), puis directeur (1878-1907) du P.-L.-M. à Paris.

Administrateur de la [Société d'études et d'exploitation du Congo français](#) (1893) : projet de ligne ferroviaire Loango-Brazzaville.

Grand croix de la Légion d'honneur (1907).

Décédé à Paris VIII^e, le 24 nov. 1924

Gustave Noblemaire
par Narcisse FAUCON,
LE LIVRE D'OR DE L'ALGÉRIE,
Paris, Challamel et Cie, 1889, 694 pages.

.....
[465] Ingénieur en chef des mines, il a quitté la direction de la Compagnie du Nord de l'Espagne pour venir à Alger en 1869 mettre en exploitation successivement toutes les sections des lignes d'Alger à Oran et de Philippeville à Constantine.

La section d'Alger à Blidah était seule ouverte lors de l'arrivée de M. Noblemaire dans la colonie et, pendant les quatre années qu'il y est resté, il a donné une vive impulsion au développement de son réseau.

Durant l'insurrection de 1871, M. Noblemaire a joué un rôle important ; il a certainement fait l'impossible pour le transport des troupes à un moment où leur concours était capital. Quand Mokrani leva l'étendard de la révolte en Grande-Kabylie, — il ne l'ignorait point, — il n'y avait plus de troupes régulières dans la province d'Alger ; seule Oran possédait encore un escadron du train des équipages.

[466] Le général Lallemand, alors commandant des forces de terre et de mer en Algérie, — commandant sans troupes, — recevait à chaque instant les nouvelles les plus alarmantes des centres naissants de la Kabylie ; on lui réclamait des secours, une protection qu'il était impuissant à procurer. Le danger devenait si pressant qu'il fallait absolument amener dans les 24 heures l'escadron en garnison à Oran. Or, on n'avait aucun paquebot qui put rendre un tel service et, d'autre part, le chemin de fer n'était pas terminé. Cependant, M. Noblemaire déploya une telle activité, donna des ordres si absolus que, grâce à son dévouement patriotique, grâce au zèle des employés de la

compagnie et à celui des entrepreneurs chargés de la construction de la voie, l'escadron franchit facilement les quelques solutions de continuité existant sur la ligne, et dans les heures il était à destination ! On se battait depuis le matin [à] l'Alma ; les francs-tireurs d'Alger luttèrent là vaillamment ; mais, débordés par le nombre, ils eussent succombé... ils succombaient, lorsque l'escadron, qu'on avait fait descendre à Maison-Carrée et dirigé immédiatement vers le lieu du combat, apporta un renfort décisif. Une heure plus tard, l'Alma, forcément abandonné, eût été mis à feu et à sang par les bandits : l'insurrection aurait gagné toute la Mitidja comme une traînée de poudre. C'eut été une conquête à recommencer.

« M. Noblemaire, a dit le général Lallemand, a sauvé l'Algérie en cette circonstance suprême. » Il a tout au moins sauvé la vie à un grand nombre de colons, empêché bien des ruines et bien des larmes.

L'Algérie ne l'oublie point ; pas plus qu'il ne l'oublie lui-même, car, appelé à Paris en 1873, M. Noblemaire est devenu directeur de la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée et dans cette haute situation, il a rendu de nouveaux services la colonie ; il lui en rend encore chaque jour. Depuis quelques semaines, le courrier postal d'Algérie est expédié de Paris par le rapide de 6 h 35 du soir. C'est là une amélioration importante dont l'Algérie aurait bénéficié beaucoup plus tôt si elle n'avait dépendu que de M. Noblemaire ; il avait, en effet, accueilli cette mesure avec faveur, comme toutes celles qui lui sont proposées dans l'intérêt de nos relations commerciales.

Jacques-Joseph ARNAUD

Né le 5 mars 1821 à Grenoble.

Fils de Jacques Arnaud, entrepreneur, et de Marie-Françoise Faure.

Marié à une Dlle Cargue. 4 enfants dont :

— Marie (1854-1927), mariée à Charles Roederr (ci-dessous), directeur du réseau algérien du P.-L.-M. ;

— et Mathilde (1858-1938), mariée à Jean Roederer, frère du précédent, inspecteur des finances, chef de la comptabilité du P.-O.

Ingénieur des Ponts et chaussées.

Directeur des syndicats des chemins de fer français pour l'exploitation des lignes de grande et petite ceinture de Paris

Officier de la Légion d'honneur du 7 juin 1865 : ingénieur en chef des chemins de fer algériens.

Décédé le 19 décembre 1902 à Paris VIII^e.

ARNAUD.

Narcisse FAUCON,

ancien rédacteur en chef de l'*Écho d'Oran* et de l'*Indépendant de Constantine*,

rédacteur en chef du *Journal général de l'Algérie et de la Tunisie*,

LE LIVRE D'OR DE L'ALGÉRIE,

Paris, Challamel et Cie, 1889, 694 pages.

M. Arnaud est venu en Algérie comme ingénieur en chef de la construction des lignes d'Alger à Oran et de Philippeville à Constantine.

Il a ouvert successivement les tronçons de Relizane à Oran, le 7 novembre 1868 ; Blidah à Bou-Medfa, 8 juillet 1869 ; Orléansville à Relizane, 15 janvier 1870 ; Affreville à Orléansville, 31 décembre 1870 ; Bou-Medfa à Affreville, 1^{er} mai 1871.

La section d'Alger à Blidah avait seule été ouverte précédemment par la Compagnie des chemins de fer algériens qui l'avait construite, mais avait bientôt liquidé.

La ligne de Philippeville à Constantine présentait les plus grandes difficultés de construction en raison de la nature des terrains très tourmentés et mouvants. M. Arnaud en a triomphé et cette ligne a été ouverte le 23 août 1870.

L'habile ingénieur a quitté l'Algérie en juin 1872, après s'être admirablement acquitté de la tâche qui lui avait été confiée et avoir ainsi doté le pays de ses premiers chemins de fer. Les lignes qu'il a construites sont encore les principales artères de la colonie ; le trafic y est des plus importants ; cependant, leur solidité demeure inébranlable. [...]

Charles Félix CHANDESSAIS
directeur de l'exploitation

Né le 18 mai 1826 à Clichy (Seine).

Fils de Joseph Chandessais, libraire, et de Anne Frisard.

X 1843.

Chevalier de la Légion d'honneur du 28 mai 1870 (ministère de la Guerre) : ingénieur du service de la construction des chemins de fer algériens. En Algérie depuis 9 ans. A dirigé avec un talent remarquable les études et les travaux exceptionnellement difficiles de la ligne de Philippeville à Constantine.

Décédé à Montargis, le 22 novembre 1909.

CHANDESSAIS
Narcisse FAUCON,
ancien rédacteur en chef de *l'Écho d'Oran* et de *l'Indépendant de Constantine*,
rédacteur en chef du *Journal général de l'Algérie et de la Tunisie*,
LE LIVRE D'OR DE L'ALGÉRIE,
Paris, Challamel et Cie, 1889, 694 pages.

Au moment de la déclaration de guerre à la Prusse, la ligne la ligne de Philippeville à Constantine n'était pas encore livrée à l'exploitation ; cependant, M. Chandessais, n'écouterant que son patriotisme, mit, sous sa responsabilité, la ligne en construction à la disposition de l'armée se rendant en France. Il put ainsi amener en trois jours, et sans le moindre accident, toutes les troupes et le matériel de guerre de la province au port d'embarquement.

M. Chandessais a remplacé M. Noblemaire comme directeur de l'exploitation du réseau algérien de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée et il s'est efforcé de favoriser le développement des industries locales, particulièrement celles des mines et des forêts.

Émile Daphnis SUQUET
directeur de l'exploitation 1878-1888

Né le 12 août 1834 à Sisteron (Alpes de Haute-Provence).
Fils de Joseph Suquet, avoué, 32 ans, et Caroline Gontard.
Frère d'Hippolyte Suquet (1841-1909), député des Basses-Alpes
(1885-1889), administrateur des Chemins de fer du Sud de la France.

X-Ponts.
Ingénieur au P.-L.-M.
En dernier lieu : sous-directeur.
Commissaire aux comptes des Forges de Châtillon-Commentry (1892).

Officier de la Légion d'honneur du 11 juillet 1892.
Dom. : 88, rue Saint-Lazare, Paris.
Décédé le 20 mai 1900 à Paris.

NOMINATIONS

P.-L.-M.

(*Le Temps*, 8 novembre 1878)

M. Suquet, sous-chef de l'exploitation en France, a été nommé directeur de l'exploitation des lignes d'Algérie, en remplacement de M. Chandessais, qui a pris sa retraite.

LES MINISTRES EN ALGÉRIE

(De notre correspondant particulier.)

(*Le Temps*, 23 avril 1887)

La question du port d'Alger

Alger, 15 avril.

.....
La superficie des nouveaux quais est de deux hectares vingt-six ares. La chambre de commerce avait fait étudier la question de l'outillage destiné à les garnir. Une commission de trois membres, parmi lesquels un ingénieur de l'État, se rendit en France, et un projet complet fut arrêté. Il comprend les docks que le commerce réclame avec insistance. Mais, dès 1883, la Compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée, à qui appartient la gare d'Alger, était intervenue. Elle demandait, pour l'agrandissement de sa gare des marchandises, plus de la moitié des quais nouveaux ; exactement un hectare cinquante-cinq ares.

La chambre de commerce résiste à ces prétentions. Elle réclame énergiquement la remise au commerce, et dans leur intégralité, des quais construits sur son initiative. D'où un conflit qui dure depuis tantôt quatre ans.

On compte sur le ministre des travaux publics pour y mettre un terme. Son prédécesseur, M. Baihaut, s'était refusé à prendre parti. Il avait répondu aux réclamations de la chambre de commerce par une lettre ambiguë où il ne donnait raison ni tort à personne. La chambre veut une solution, une solution qui satisfasse les

intérêts dont elle a la garde. S'il n'en était pas ainsi, elle serait, dit-on, décidée à se démettre de son mandat.

En lui demandant l'audience qui doit avoir lieu mardi, le président de la chambre de commerce a remis à M. Millaud une lettre où il expose la situation. Il insiste sur ce point que, si l'on donnait une partie des quais pour l'agrandissement de la gare, le commerce d'Alger n'aurait fait autre chose que de s'imposer des sacrifices pécuniaires en faveur de la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, laquelle n'a apporté, dans cette circonstance, aucun concours à la chambre de commerce. Celle-ci se plaint aussi qu'une enquête prescrite par M. Baihaut, l'année dernière, ait été faite en dehors d'elle, la principale intéressée. La lettre conclut en disant que, si la chambre obtient satisfaction, elle est prête à de nouveaux sacrifices pour donner au port l'outillage qui lui est nécessaire.

.....

Marie Joseph *Charles* ROEDERER,
directeur 1888-1891

Né à Erstein (Bas-Rhin), le 4 septembre 1847 .

Fils de Charles Adolphe Roederer et de Antoinette Levrault.

Frère du général Paul Roederer (1849-1923).

et de Jean Roederer (1851-1945), inspecteur des finances, commissaire aux comptes de diverses sociétés dont la [Compagnie algérienne](#).

Marié à Frédérique Joséphine *Marie* Arnaud, fille de Joseph Arnaud (ci-dessus). 5 enfants dont :

Odile, mariée à Henri Varcollier, directeur des [Chemins de fer sur routes d'Algérie](#).

X-Ponts.

Élève-ingénieur (1^{er} nov. 1869), ingénieur ordinaire de 3^e classe (1^{er} juillet 1873), de 2^e classe (1^{er} mai 1877), de 1^{re} classe (1^{er} fév. 1882).

Service ordinaire de l'arrondissement du Nord de la Charente (1873-74) ;

Service ordinaire, vicinal et hydraulique de l'arr. de Saint-Dié (Vosges)(1874-76) ;

Service ordinaire et hydraulique de l'arr. de l'ouest de la Meurthe-et-Moselle (1876-78) ;

Service ordinaire, vicinal et hydraulique de l'arr. de Senlis (Oise)(1878-1880) ;

Au P.-L.-M. (1880) : ingénieur au service central, puis sous-chef de l'exploitation.

Chevalier de la Légion d'honneur du 5 juillet 1887 (min. Guerre) : ingénieur ordinaire de 1^{re} classe, sous-chef de l'exploitation à la Compagnie du P.-L.-M.

Directeur du réseau algérien du P.-L.-M. (1888).

Administrateur de la [Compagnie algérienne](#) (1894) :

Directeur général du [Beyrouth-Damas-Hauran](#) (1895) :

Officier de la Légion d'honneur du 9 juillet 1895 (min. Guerre) : ancien directeur des Chemins de fer de ceinture, adjoint au directeur des chemins de fer aux armées.

Commissaire aux comptes de la Compagnie parisienne d'éclairage et de chauffage par le gaz (1903).

Président de Siemens-Schuckert à Creil

Décédé à Neuilly, le 12 nov. 1908.

AFFAIRES MILITAIRES
(*Le Temps*, 25 octobre 1890)

.....
» À la suite du rapport présenté par les agents et les officiers chargés de la reconnaissance de la ligne, un train spécial est parti, jeudi matin de Champagnole, transportant le personnel nécessaire pour occuper militairement les gares, y compris celle, de Lons-le-Saunier.

» Dans ce train avaient pris place [M. Røederer, directeur des chemins de fer algériens du Paris-Lyon-Méditerranée et directeur de la première section technique](#), M. de Lamolère, commandant la section, MM. M. Michal, colonel d'artillerie, et plusieurs capitaines de l'armée active.

.....

Chemins de fer de l'Ouest-Algérien.
(*Le Journal des débats*, supplément sur les colonies françaises d'Afrique,

14 décembre 1890)

[...] Le réseau algérien de la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée se compose de deux lignes d'une longueur totale de 513 kilomètres.

La plus importante de ces deux lignes (426 kilomètres) traverse toute la partie nord-ouest de notre belle colonie et relie Alger au chef-lieu de la province d'Oran. Elle ne dessert pas moins de quarante-neuf stations.

La seconde ligne du réseau algérien de la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, relie le port de Philippeville à Constantine, véritable nid d'aigle, forteresse naturelle qui s'élève à 640 mètres d'altitude, sur une presqu'île que contourne un torrent au cours impétueux. Cette ligne, longue seulement de 87 kilomètres, avec neuf stations, est fort intéressante. La voie, sur la plus grande partie de son parcours, passe dans de belles vallées entourées de hautes montagnes à l'aspect grandiose. C'est, en somme, un pays aussi pittoresque que fertile.

On le voit, les deux lignes du réseau algérien de la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée méritent d'être signalées à l'attention des touristes. Les contrées qu'elles traversent ont tout pour elles pittoresque, fertilité, climat salubre et agréable ; aussi, bientôt, tous les Français qui peuvent voyager voudront-ils les connaître.

Jean DESMURE
directeur 1891-1899

Né le 22 septembre 1852 à Salornay-sur-Guye (Saône-et-Loire).
Fils de Jean Desmure et de Louise Faucillon, rentière.
Marié à Jeanne Touzet de Laroche, rentière.
Une fille mariée à André Jeancard.

École polytechnique (1872-1874).
École nationale des Ponts et Chaussées (1877-1879).
Entré au P.-L.-M. (4 fév. 1884) :
ingénieur de la construction (1^{er} mars 1884),
de la voie (1^{er} déc. 1885),
directeur du réseau algérien (1^{er} déc. 1891),
chef de l'exploitation adjoint (1^{er} avril 1899),
ingénieur en chef adjoint à la direction (1^{er} mai 1905),
sous-directeur (1^{er} mai 1907).

Chevalier de la Légion d'honneur du 31 déc. 1895 (min. TP) : ingénieur ordinaire de 1^{re} classe des Ponts et Chaussées, directeur du réseau algérien du P.-L.-M.
Officier de la Légion d'honneur du 31 déc. 1907 (min. Guerre), parrainé par Léon Mauris : ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, sous-directeur du P.-L.-M.
Décédé le 22 nov. 1912 à Paris XVII^e, rue Villebois-Mareuil, 11.

ALGER
Banquet des anciens élèves de l'École polytechnique
(*Journal général de l'Algérie*, 14 février 1893)

...Desmure, directeur du P.-L.-M....

NOMINATION D'UN AGENT COMMERCIAL
(*Journal général de l'Algérie*, 4 novembre 1897)

Nous apprenons avec plaisir la nomination d'un agent commercial des chemins de fer P. L. M. Algériens, dont la mission sera d'étudier les questions de tarifs, de fournir aux commerçants, aux industriels, aux producteurs, aux expéditeurs, tous les renseignements utiles au développement de la richesse algérienne.

C'est à M. Desmure, directeur de la Compagnie, et à son collaborateur M. Bigonet, chef de l'exploitation, qu'est due la création de cette agence commerciale, dont ils avaient reconnu la nécessité par suite de l'importance toujours croissante du trafic des chemins de fer.

L'agent commercial, nouvellement arrivé, est M. E. Michalet, qui, déjà, remplissait des fonctions identiques au P. L. M. métropolitain, pour la Provence.

NOMINATION
(*Journal général de l'Algérie*, 3 février 1898)

M. Day, ingénieur, ancien élève de l'École polytechnique, secrétaire de la Direction de l'Ouest-Algérien* à Oran, est appelé aux hautes fonctions de chef d'exploitation de la Cie P.-L.-M. à Alger, en remplacement de M. Bigonet, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

M. Day jouissait, à Oran, de l'estime générale qu'il avait su s'attirer par son affabilité et la droiture de son caractère.

SYNDICAT COMMERCIAL ALGÉRIEN
BANQUET DU 4 MARS 1899
(*Journal général de l'Algérie*, 8 mars 1899)

Parmi les hôtes que nous avons l'honneur de recevoir, qu'il me soit permis de remercier M. le directeur de la Compagnie P.-L.-M. qui va nous quitter pour occuper une situation supérieure dans son Administration centrale. M. Desmure a su apporter des modifications profondes et avantageuses dans le service du chemin de fer par l'établissement de trains de nuit et l'étude des tarifs de transports ; dans ces diverses circonstances, il a bien voulu tenir grand compte des indications du Syndicat commercial. J'espère d'ailleurs que, dans son nouveau service, il nous continuera sa bienveillance.

Le rachat des chemins algériens
(*Paris-Capital*, 23 janvier 1901)

La question du rachat des voies ferrées d'Algérie préoccupe sérieusement l'opinion dans notre colonie. Le Parlement s'en est déjà occupé d'ailleurs aussi et le ministre des travaux publics aurait l'intention de saisir prochainement la Chambre d'un projet de loi tendant au rachat des réseaux dont les concessions sont arrivées à expiration. [...]

Deux autres Compagnies peuvent être rachetées dès maintenant : c'est, d'une part, la fraction algérienne de la Compagnie P.-L.-M. (lignes d'Alger à Oran et de Philippeville

à Constantine) et, d'autre part, la Compagnie de l'Ouest-Algérien* dont tout le réseau se trouve dans le département d'Oran, sauf la ligne de Blidah à Berrouaghia, qui s'étend dans le département d'Alger. [...]

Légion d'honneur
(*JORF*, 15 mai 1903)
(*Le Figaro*, 15 mai 1903)

M. Jacques Robert, ingénieur des arts et manufactures, ingénieur en chef du matériel et de la traction du réseau algérien de la Compagnie P.-L.-M., et M. Félix Clerc, ingénieur en chef adjoint à la direction de la Compagnie de l'Ouest-Algérien*, sont nommés chevaliers de la Légion d'honneur.

Jules César POILLEUX
directeur 1905-1908

Né à Limoges (Haute-Vienne), le 20 février 1854.
Fils de Charles Poilleux, lieutenant, et de Virginie Clarisse Gatellier.
Polytechnique 1872.
École d'application de l'artillerie de Fontainebleau.

Chef du mouvement de la 1^{re} section technique d'ouvriers de chemins de fer de campagne.

Chevalier de la Légion d'honneur du 22 juillet 1902 (min. Guerre), parrainé par Desmure : inspecteur général des chemins de fer du P.-L.-M., membre du comité de ravitaillement de la Côte-d'Or.

Décédé à Paris XVI^e, 95, rue de la Pompe, le 1^{er} nov. 1925.

NOMINATIONS
À la Compagnie P.-L.-M.
(*Journal général de l'Algérie*, 9 février 1905)

Par décision du conseil d'administration de la Compagnie P.-L.-M. M. Desmur, directeur des chemins de fer algériens-P.-L.-M., rentre à Paris en qualité d'ingénieur en chef attaché à la direction.

M. Poilleux, inspecteur général de l'exploitation, est nommé directeur des chemins de fer algériens, en remplacement de M. Desmur.

Les améliorations du P.-L.-M.
(*Journal général de l'Algérie*, 19 octobre 1905)

M. Poilleux, directeur du P.-L.-M. algérien, vient d'obtenir de son conseil d'administration un crédit de 2.500.000 francs destinés à une série d'importantes améliorations qui vont être prochainement réalisées sur le réseau algérien.

Tout d'abord, on commencera sous peu l'édification de la nouvelle gare d'Oran-Karguentah, construite en style oriental, qui coûtera 1.500.000 francs et qui sera certainement un des plus jolis monuments de la grande cité de l'Ouest. Les plans dressés par les soins du service architectural de la Compagnie P.-L.-M., sont tout à fait remarquables. La façade de la gare comprendra, au centre, un grand hall en forme de marabout, avec trois entrées monumentales de style ogival du plus gracieux effet.

Le buffet et la buvette seront installés dans un petit édifice spécial, du même style, qui complétera parfaitement cet ensemble vraiment très heureux.

La Compagnie P.-L.-M. ouvre là la voie à toute une série d'heureuses innovations en matière de constructions algériennes.

Il faut l'en féliciter sincèrement. Remercions-la aussi d'avoir donné la possibilité à son nouveau directeur de nous doter enfin, à brève échéance, du chauffage à vapeur de tous les wagons pendant la saison hivernale et d'un nouveau matériel de compartiments de quatrième classe, spécialement destinés à transporter, à un tarif très réduit, la population indigène.

Les Chemins de fer Algériens
(*Le Temps*, 13 janvier 1906)
(*Paris-Capital*, 17 janvier 1906)

M. Dervillé, président du conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée. au nom des présidents des compagnies de chemins de fer qui desservent l'Algérie, vient d'adresser au gouverneur général la lettre suivante :

À M. le gouverneur général de l'Algérie

Monsieur le gouverneur général,

Vous avez bien voulu, dans un discours récemment prononcé devant une assemblée algérienne des plus compétentes pour en apprécier la haute portée, faire aux compagnies de chemins de fer qui composent le réseau algérien l'hommage d'une constatation qui les touche.

Vous avez bien voulu parler de leur sincère désir de seconder vos efforts et de satisfaire dans le moindre délai aux vœux des populations algériennes ; vous vous êtes félicité de leur bonne volonté, de leur bonne foi dans les négociations poursuivies avec elles.

Les compagnies vous remercient, monsieur le gouverneur général, de cette manifestation de vos sentiments, que nous sommes très fiers de savoir correspondre à ceux des esprits éclairés et impartiaux, et elles ont le désir de donner une preuve nouvelle et éclatante des dispositions que vous leur avez reconnues, comme aussi de leurs espérances dans le développement économique du beau pays qu'elles desservent.

Posés par vous-mêmes, le problème de l'unification complète des tarifs, celui de l'exécution des travaux complémentaires, celui de l'uniformité des méthodes, rencontrent des obstacles dont vous attribuez le premier à l'impuissance de l'une de nos administrations, paralysée dans ses efforts par une convention trop étroite. Vous avez exprimé la pensée que le rachat de l'Est-Algérien serait une des solutions possibles, mais vous avez observé que pour accomplir le programme essentiel à la vie économique de l'Algérie, il faudrait du temps et de l'argent.

J'ai l'honneur, monsieur le gouverneur général, de vous proposer, et j'en suis d'accord avec messieurs les présidents des conseils d'administration du Bône à Guelma, de l'Est-Algérien et de l'Ouest-Algérien, l'étude d'une combinaison qui apporterait, nous en avons la conviction, aux desiderata exprimés par le commerce, l'industrie et les

populations de l'Algérie, une satisfaction immédiate sans que le budget de la colonie en soit plus particulièrement affecté.

Une société anonyme dite « Société algérienne des chemins de fer », qu'un groupe financier puissant est disposé à fonder au capital de 25 millions de francs, qui aurait son siège social à Alger, prendrait à forfait le fermage de l'exploitation de nos quatre compagnies.

Substituée à nos organismes, la « Société algérienne des chemins de fer » exploiterait, avec une unité complète de tarifs et de méthodes, permettant d'importantes économies, l'ensemble de nos réseaux sous un régime nouveau résultant d'un accord avec l'Algérie. L'avant-projet de convention que je joins à cette lettre comprend les éléments principaux de cet accord.

Vous apercevrez, monsieur le gouverneur général, qu'il s'éloigne peu d'une conception que vous avez caressée vous-même et à laquelle nous nous étions efforcés, au commencement de cette année, de prêter notre concours ; mais vous constaterez aussi que plus radical et plus simple, il comporte, avec la disparition des exploitations multiples, l'afflux d'un capital considérable. Employé en travaux et en placements, ce capital apporterait à l'industrie des chemins de fer algériens un renfort aussi heureux qu'imprévu.

La « Société algérienne des chemins de fer » serait administrée par un conseil dont trois membres seraient statutairement désignés par le gouverneur général de l'Algérie et postérieurement élus avec son agrément. L'économie générale du système consiste, tous droits de l'État réservés, à mieux associer l'Algérie à l'exploitation de ses chemins de fer, à inciter, par l'espoir des bénéfices, la société exploitante au développement du trafic et du commerce. C'est, croyons-nous, la meilleure formule à donner aux efforts généreux que vous tentez et que nous avons tant à cœur de seconder.

Veillez agréer, monsieur le gouverneur général, les assurances -de mes sentiments respectueusement dévoués.

Le président du conseil d'administration,
Dervillé.

DERNIÈRE HEURE
Les chemins de fer algériens
(*Le Temps*, 20 janvier 1906)

Le gouverneur général de l'Algérie n'a eu connaissance que la veille de son départ d'Alger pour Paris de la lettre que nous avons publiée récemment, écrite par M. Dervillé au nom des compagnies des chemins de fer algériens et tendant à la constitution d'une société réunissant, sous la forme d'un consortium, tous les réseaux de la colonie, sauf celui administré par l'Etat.

M. Jonnart s'est borné à accuser réception à M. Dervillé de sa communication.

Il a pris rendez-vous avec le ministre des travaux publics pour lui demander ses instructions au sujet de cette affaire.

SYNDICAT COMMERCIAL ALGÉRIEN
Séance du 20 mars 1906
(*Journal général de l'Algérie*, 29 mars 1906)

Les changements d'horaires des Chemins de fer
(Rapport de M. de Brécourt inséré au *Journal général* du 15 mars).

M. de Brécourt confirme le contenu de son rapport inséré au *Journal général* du 15 mars. Il regrette, ne le sachant pas destiné à l'impression, d'avoir indiqué si succinctement ses observations.

L'orateur rappelle les anomalies signalées dans son document. On se trouve, dit-il, avec le nouvel horaire, en présence d'arrêts, en pleine nuit, dans des gares intermédiaires manquant totalement de confort.

M. de Brécourt ajoute que la nouvelle organisation a été faite en vue surtout de faciliter le service des Postes à Oran, mais les voyageurs, ne partageant pas cette manière de voir, demandent le rétablissement de l'ancien horaire.

M. Fossard fait remarquer que le train de nuit, tout en partant actuellement plus tôt, arrive à Oran 30 minutes plus tard.

M. Pinard. — Je me suis toujours intéressé à cette question d'horaires. Le groupe auquel j'appartiens avait entrepris, il y a trois ans de soulever cette question et de demander à la Compagnie P. L.M. l'étude de l'organisation d'une marche du train quotidien Oran-Alger qui permit à ce train d'arriver entre 7 et 8 heures du soir. Nous nous sommes, en conséquence, mis, un de mes collègues et moi, en relations avec M. Day, chef de l'Exploitation de la Compagnie P. L.-M., qui nous a fort aimablement répondu que la chose était faisable, mais que sa Compagnie ne pouvait, dans l'état actuel des choses, augmenter son cheptel. Comme nous lui faisons observer que le départ d'Oran à 9 h. 45 était tardif, M. Day nous a répondu, que ce départ (fixé autrefois à 8 h. 50) avait été retardé d'une heure, sur la demande des Oranais, pour permettre à ceux-ci de répondre le matin même aux lettres reçues d'Alger par le train de la veille.

Nous nous trouvons donc actuellement en présence d'un nouvel horaire toujours fait pour faciliter les Oranais. Il n'est pas question de jalouser Oran mais on peut trouver étrange que les modifications se fassent systématiquement au profit de nos voisins de l'Ouest et au détriment d'Alger. C'est déjà ce que mon collègue et moi faisons observer à M. Day, il y a trois ans. Car les Algérois qui souffrent d'être rendus chez eux à 10 heures du soir, pour un parcours de 420 kilomètres, n'ont pas, eux, la faculté de répondre à leur courrier d'Oran le jour même, et ne peuvent profiter que du train du surlendemain.

Il n'est pas question de rivalité, je le répète ; mais il conviendrait que les Algérois fussent moins facilement sacrifiés...

M. de Brécourt. — Si les Compagnies ne veulent rien faire eu égard à nos considérations, nous demandons au moins qu'elles ne procèdent pas à des modifications aggravant l'état de choses existant.

M. le président. — Nous pourrions écrire dans le sens du rapport de M. de Brécourt au Contrôle des chemins de fer mais j'estime qu'une visite serait préférable. On s'explique toujours mieux verbalement.

M. de Solliers se met à la disposition de M. de Brécourt pour le présenter à M. Bernard, contrôleur général des chemins de fer.

Les membres présents donnent toute latitude à leurs deux collègues pour exposer leurs revendications au Contrôle des chemins de fer.

M. Étienne à Tlemcen
(*L'Écho d'Oran*, 7 avril 1907)
(*La Dépêche coloniale*, 12 avril 1907)

Tlemcen, 5 avril 1907.

Madame Étienne. et notre aimé député sont arrivés ce soir à Tlemcen, à 5 h. 10, par train spécial, accompagnés de MM. Cholet père, directeur de l'Ouest-Algérien ; Dumas,

inspecteur ; Cottenet, officier d'ordonnance du général Lyautey ; et Pottier, juge au Tribunal de 1^{re} instance de Tlemcen.

Le train n'est arrêté un instant aux Cascades ; madame Étienne qui, pour la première fois, visitait ce site si pittoresque, en a été ravie.

À l'arrivée à Tlemcen, une foule énorme se pressait sur les quais de la gare. Une ovation pleine d'enthousiasme a été faite à notre cher représentant et à Madame Étienne.

Dès que le train stoppe, M. Demonque, sous-préfet ; MM. Mary, maire ; Antoine, président du tribunal ; Lescure, procureur de la République et conseiller général, sont reçus sur la plate-forme du wagon par M. Étienne, qui les étreint cordialement. Ces messieurs sont présentés à madame Étienne.

La toute charmante M^{lle} Edmée Spenlar offre à M^{me} Étienne un superbe bouquet entouré d'un ruban rose sur lequel on lit : « L'Harmonie tlemcénienne à M^{me} Eug. Étienne, souhaits de bienvenue ». Dans la corbeille se trouve une poésie dédiée par M^{me} Mutin à la femme de notre député.

M^{me} Étienne, émue et charmée, remercie avec une grâce parfaite.

M. Étienne donne l'accolade au distingué directeur de l'Harmonie tlemcénienne, M. Theuma.

Après avoir serré les nombreuses mains amies qui se tendent vers lui, M. Étienne rejoint la voiture qui le conduit à la sous-préfecture. Sur tout le parcours, ce sont des cris de « Vive Étienne » et des applaudissements.

À la sous-préfecture, la compagnie des sapeurs-pompiers et les sociétés de gymnastique « La Tlemcénienne » et la « Fraternelle » forment la haie. Trois superbes bouquets sont offerts par les Sociétés. Les Présidents souhaitent la bienvenue, au député qui répond de la façon la plus aimable, ravi de la réception qui lui est faite.

EXTENSION DU SERVICE DES COLIS POSTAUX

(*Le Journal général de l'Algérie et de la Tunisie*, 11 juillet 1907)

En vue d'étendre le service des colis postaux aux localités non pourvues d'une gare de chemins de fer, le gouverneur général de l'Algérie a provoqué la réunion d'une commission chargée d'étudier les moyens propres à faire bénéficier de ce service les populations qui en sont actuellement privées.

Cette commission, comprenant des représentants des services ou administrations intéressées, était ainsi composée :

M. Willot, inspecteur général des Postes et des Télégraphes de l'Algérie, président ;

M. Bernard, contrôleur général de l'exploitation commerciale des chemins de fer ;

M. Treuille, inspecteur des Postes et des Télégraphes, adjoint à l'inspecteur général, secrétaire ;

M. Rouzaud, représentant l'Administration des Chemins de fer de l'État ;

MM. Day, délégué de la Compagnie P.-L.-M. ;

Hirsch, de l'E.A. ;

Scal, de l'Ouest-Algérien ;

Bellot, du Bône-Guelma ;

Fauré, du Bône-Mokta-Saint-Charles ;

Lecler, des C.F. R. A. ;

Doux, du Bône-la-Calle.

Réunie le 2 juillet, la conférence a établi un projet de convention entre toutes les administrations, compagnies et sociétés intéressés. Si, comme il y a tout lieu de l'espérer, ce projet est ratifié, il sera possible de donner, à bref délai, satisfaction aux

habitants des localités éloignées d'une gare de chemins de fer et qui ne peuvent, en l'état actuel, bénéficier de réorganisation du service des colis postaux.

Charles-François DAY
directeur 1907-1923

Né à Charleville (Ardennes), le 12 juin 1861.

Fils de Louis Day, correspondant des Chemins de fer des Ardennes, et de Catherine Lejeune.

Une fille : Germaine, mariée en 1913 à Henri Dormoy, fille de l'ancien inspecteur général de la colonisation et administrateur de la [Société domaniale algérienne](#).

École polytechnique (1881-1883).

École d'application de l'artillerie Fontainebleau (1883-1885).

Secrétaire de la direction (oct. 1885), puis ingénieur adjoint à la direction (1^{er} jan. 1897) des [Chemins de fer de l'Ouest-Algérien](#) :

Chef de l'exploitation adjoint (31 jan. 1898), chef de l'exploitation (1^{er} avril 1898), directeur de l'exploitation (1^{er} jan. 1908) des chemins de fer algériens P.-L.-M.

Chevalier de la Légion d'honneur du 10 nov. 1908 : directeur de l'exploitation du réseau algérien de la Cie P.-L.-M.

Dom. : Alger, bd Carnot, n° 29.

Officier de la Légion d'honneur du 7 mai 1921 (min. Guerre) : directeur de l'exploitation du réseau algérien de la Cie P.-L.-M.

Avis de décès à Paris : *L'Écho d'Alger*, 2 décembre 1937.

NOMINATIONS

À la Compagnie P.-L.-M.

(*Journal général de l'Algérie*, 15 décembre 1907)

M. Day, chef de l'exploitation du réseau algérien de la Compagnie P.-L.-M., est nommé directeur de l'exploitation à partir du 1^{er} janvier 1908, en remplacement de M. Poilleux, admis, sur sa demande, à faire valoir ses droits à la retraite.

M. Bernard, ancien élève de l'École polytechnique, actuellement inspecteur hors classe en France, est nommé chef de l'exploitation du réseau algérien, en remplacement de M. Day.

Nous leur adressons nos bien sincères félicitations.

Nouvelles locales

ORAN

(*L'Écho d'Oran*, 5 février 1908)

La nouvelle gare du P.-L.-M. — Les travaux faisant l'objet du troisième lot, comprenant le gros œuvre des bâtiments des voyageurs, des messageries et du buffet.

viennent d'être adjudgés à Alger, à M. Merlo Jean ¹, entrepreneur à Saint-Eugène (Alger) qui a consenti le plus fort rabais : 5,05 %. Les travaux seront commencés dès que l'adjudication sera approuvée par le conseil d'administration de la Cie P.-L. M.

Résultat d'adjudication
(*L'Avenir de Tlemcen*, 28 février 1908)

Notre concitoyen M. Merlo, qui vient de terminer le tronçon de la ligne Tlemcen-Turenne, a été déclaré adjudicataire, ces jours derniers, du deuxième lot des travaux de construction de la gare Kargentah à Oran.

Ce lot concerne la construction des bâtiments de la gare des voyageurs et de ses annexes.

Les travaux commenceront dès que le conseil d'administration de la Cie P.-L.-M. aura donné son approbation.

SYNDICAT COMMERCIAL ALGÉRIEN
Assemblée générale du 11 février 1908
(*Journal général de l'Algérie*, 23 février 1908)

Insuffisance du matériel des chemins de fer

Mais une des questions, les plus importantes, est celle de l'insuffisance du matériel des chemins de fer et de la mauvaise organisation de la gare des marchandises de l'Agha. Tout dernièrement encore, le 4^e Groupe a attiré notre attention sur la situation faite au commerce par suite de ces divers inconvénients.

Il n'y a pas assez de matériel libre pour transporter les marchandises et la gare de l'Agha est tellement encombrée qu'on est souvent obligé de laisser le matériel immobilisé, en attendant la place pour décharger ou charger les wagons.

La question a été transmise à M. le directeur de la Compagnie P.-L.-M. qui, je l'espère, voudra bien étudier les voies et moyens de donner satisfaction au commerce.

Le départ pour France de M. Poilleux a donné naissance dans le haut personnel du P.-L.-M. algérien à diverses promotions qui ont amené à la direction de cette importante compagnie des fonctionnaires dont les bonnes intentions ne tarderont certainement pas à se traduire en améliorations qui seront très appréciées du commerce.

Vous n'ignorez pas, Messieurs, que la Compagnie P.-L.-M. s'est toujours signalée en France, par sa volonté de chercher toujours le mieux. Notre collègue et ami, M. Dollin du Fresnel, se fera toujours un plaisir d'appuyer vos vœux auprès de la direction de sa compagnie. M. Dollin du Fresnel est un esprit pratique, ce qui est la suprême qualité pour un agent commercial, et, de plus, c'est un homme éminemment actif et affable, auquel vous ne recourrez jamais en vain.

TRAIN DE NUIT ET DE JOUR
Oran-Alger
par J. d'O.
(*Journal général de l'Algérie*, 23 juillet 1908)

¹ [Jean Merlo](#) (1844-1912) : entrepreneur à Saint-Eugène (Alger). Associé de Jules Dollfus sur le Tlemcen-Marnia.

L'année 1908 comptera certainement comme une des plus importantes au point de vue du développement et de l'amélioration du service de nos chemins de fer en Algérie.

D'abord, c'est la Compagnie P.-L.-M. qui nous dote depuis le 1^{er} juillet du train de nuit quotidien Oran-Alger. Nous en avons publié l'horaire avec celui proposé pour le jour. Avec quelle impatience il était réclamé et attendu ; que de récriminations s'étaient produites contre la Compagnie depuis quelques années parce ce qu'elle s'en tenait au service trihebdomadaire, lequel avait remplacé l'ancien et unique train de nuit du lundi. Ceux d'entre nous qui étaient les plus impatients, ceux qui criaient bien fort ne se doutaient certes pas des difficultés que présentait l'organisation d'un train de nuit quotidien que nous avons enfin et qui sera amélioré encore dans trois mois.

À cette réalisation de nos vœux s'étaient voués M. Day, notre ancien concitoyen, jadis à la Compagnie de l'O.-A., aujourd'hui directeur de la Compagnie P.-L.-M. ; M. Bernard, inspecteur général des Chemins de fer en Algérie, avec une ténacité sans bornes. Mais c'est surtout à M. Jonnart que va notre respectueuse gratitude, car on sait combien il a à cœur le développement de notre réseau de chemins de fer, ses améliorations au point de vue du transport des voyageurs et des marchandises. On s'en convaincra mieux encore dans quelques mois, lorsque M. le gouverneur général aura pu appliquer son programme sur la ligne de l'Est-Algérien exploitée maintenant par l'État.

Sur la ligne Oran-Alger la nécessité du renouvellement méthodique de toute la voie, l'acquisition de puissantes machines et d'un matériel considérable avaient retardé jusqu'ici l'organisation du service actuel. On peut dire qu'à partir du 1^{er} novembre, il sera parfait. Par le train de nuit, le parcours Oran-Alger se fera en 10 heures. Les accélérations de vitesse seront réalisées grâce à l'installation du frein continu sur le matériel, avec intercommunication pneumatique permettant aux voyageurs d'attirer l'attention des agents du train en cas de danger, et au renouvellement de la voie sur plusieurs sections de la ligne, poursuivi méthodiquement sur les autres sections de façon à pouvoir, plus tard, améliorer encore la marche des trains.

Mais l'accélération sera due surtout à la mise en service de puissantes machines identiques à celles employées en France pour les express et les rapides sur les profils accidentés, ce qui est indispensable, car la ligne d'Alger à Oran, comporte, on le sait, des sections difficiles sur lesquelles les rampes atteignent jusqu'à vingt millimètres par mètre. Dans un récent voyage à Alger, nous avons déjà vu huit de ces machines en service et nous avons appris que la Compagnie en attend sept autres, de façon à n'affecter aux trains de jour et de nuit que des machines du modèle le plus récent, dont chacune coûte 120.000 francs.

Quant aux voitures nouvelles, il ne faut pas compter les avoir avant quatre à cinq mois ; l'usine française à laquelle on s'est adressé est en retard pour la livraison du matériel qui lui a été commandé il y a plus d'un an.

Le nouveau matériel comprendra des voitures de première classe et lits-salons à couloir avec deux W.C. toilette ; chacune de ces voitures coûte 60.000 francs ; les lits-salons actuels seront transformés en voitures de première classe. Il y aura des voitures mixte (première et deuxième classe), valant 75.000 francs l'une, également à couloir latéral avec W.C. toilette.

La dépense totale des installations du frein continu, d'améliorations de la voie, de mise en circulation de nouvelles machines et voitures, représente un effort financier considérable.

Si l'on y ajoute les travaux actuels de la gare d'Oran, qui occupent, depuis plusieurs mois, environ quatre cents ouvriers, on voit que, comme nous le disions en commençant, rien n'est négligé pour nous doter d'améliorations et d'installations parfaites sur notre réseau Oran-Alger.

Nous en remercions et félicitons avec le plus vif plaisir tous ceux qui y contribuent. Ils ne pouvaient servir plus utilement les intérêts du public et mieux contribuer au développement si prodigieux de l'Algérie.

Tramways départementaux
LIGNES PROJÉTÉES
(*Journal général de l'Algérie*, 25 octobre 1908)

Nous trouvons dans le rapport du préfet au conseil général les intéressants renseignements que l'on va lire sur les lignes ferrées projetées dans notre département.

§ 2. — LIGNES PROJÉTÉES

.....
La combinaison envisagée par le conseil général pour l'exploitation de la ligne à voie normale d'Affreville à Lavigerie a été soumise à l'examen de la Compagnie P.-L.-M. Mais M. Day, directeur à Alger de cette Compagnie, l'a repoussée et a proposé une autre combinaison qui, à première vue, paraît onéreuse pour le département. Cette dernière proposition sera examinée dans le rapport d'ensemble qui sera produit sur la question des tramways.

LÉGION D'HONNEUR
Ministère de la guerre
(*Journal officiel de la République française*, 11 novembre 1908)

Par décret du Président de la République en date du 10 novembre 1908, rendu sur la proposition du ministre de la guerre, vu la déclaration du conseil de l'ordre de la Légion d'honneur en date du 9 du même mois, portant que la nomination du présent décret est faite en conformité des lois, décrets et règlements en vigueur, a été nommé au grade de chevalier dans la Légion d'honneur (croix sans traitement), au titre de l'article 1^{er} de la loi du 17 juillet 1908 (Maroc) :

SERVICE DES CHEMINS DE FER

M. Day, directeur de l'exploitation du réseau algérien de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, membre du comité de ravitaillement de la division d'Alger, membre de la commission régionale de télégraphie militaire de la 19^e région ; 23 ans de services : a fait preuve d'un zèle soutenu et d'une inlassable complaisance dans l'exécution des transports nécessités par les événements du Maroc (1907-1908).

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 LA COMPAGNIE P.-L.-M.
(CHEMINS DE FER), 513 km.
Day, directeur de l'Exploitation du réseau algérien.

Cartault, ingénieur en chef adjoint de la voie.
De Boulongne, ingénieur en chef attaché au Service de la voie.
Séjourné, ingénieur en chef de la Construction.

À l'Ouest-Algérien
(*Le Courrier de Tlemcen*, 6 janvier 1911)

C'est avec le plus vif plaisir que nous annonçons, les nominations suivantes qui viennent d'avoir lieu dans le haut personnel de l'Ouest-Algérien, à l'occasion du 1^{er} janvier.

M. Scal, ingénieur en chef des services de la ligne de Blida à Berrouaghia, est nommé, à partir du 1^{er} janvier 1911, directeur des services de la Compagnie, à Oran, en remplacement de M. Lucien Cholet, admis, sur sa demande, à faire valoir ses droits à la retraite.

M. Gros, chef de dépôt, est nommé inspecteur de traction chargé des ateliers.

M. Dignac, sous chef de dépôt, est nommé chef de dépôt.

M. Bautrant, chef mécanicien à Bel-Abbès est nommé sous-chef de dépôt à Aïn-Témouchent.

M. Lombard, mécanicien à Bel-Abbès, est nommé chef mécanicien à la même résidence.

M. Oliveres Louis, mécanicien à Bel-Abbès, est nommé sous-chef de dépôt faisant fonctions à la même résidence.

M. Bories, chef du bureau de la comptabilité centrale, est nommé Inspecteur chef de la comptabilité centrale.

M. Adoue, commis au bureau central, est nommé commis principal à l'Inspection.

Nos sincères félicitations à ces Messieurs.

Dans le département
(*L'Écho d'Oran*, 24 mars 1911)

Hier matin, le personnel de la direction de l'Ouest Algérien, ayant à sa tête M. Scal, le nouveau directeur de la Compagnie, en Algérie, se trouvait sur le quai de la gare, au départ du train d'Alger, pour saluer madame Cholet et M. L. Cholet, directeur de l'Ouest-Algérien à Paris, quittant définitivement Oran.

À cette manifestation de sympathiques regrets s'étaient associées plusieurs personnalités oranaises ainsi que les fonctionnaires locaux de la Compagnie P.-L.-M.

La rentrée en France de M. et M^{me} Cholet laissera dans la société et dans le monde administratif de notre ville un vide d'autant plus grand que leur aménité, leur bienveillance et leur excellent cœur y étaient unanimement appréciés depuis plus de vingt ans.

Déjeuner offert par le P.-L.-M. à l'occasion du
Congrès des syndicats commerciaux algériens
tenu en 1910 à Oran
(*Journal général de l'Algérie*, 8 juin 1911)

.....

M. Day voudra bien nous excuser de parler, sans son autorisation, d'un déjeuner qui ne fut pas officiel, mais où régna entre les convives une intimité, une cordiale franchise qui ne nuiront pas à la solution de plusieurs questions agitées au Congrès. À ce déjeuner finement préparé, offert par le Directeur de la Compagnie P.-L.-M. à Alger, assistaient : MM. Huc, président du Congrès ; Beaupuy, président de la chambre de commerce d'Oran ; Frette, vice-président de la chambre de commerce d'Oran ; Bernauer, vice-président du Syndicat commercial d'Oran ; Bernard, chef d'exploitation au P.-L.-M., à Alger ; Tarding, président du Syndicat commercial d'Alger ; Rigollet, vice-président de la chambre de commerce d'Alger ; Gillot, de Bône ; Tournut, d'Arzew ; Demange, V. Plat, Fabreguettes, Poulalion, Zéraffa, Crochard, d'Alger ; Dupuy, d'Oran ; Rey, inspecteur principal au P.-L.-M. à Oran ; Pagès, Deros, secrétaires du Syndicat commercial d'Oran ; Salles, chef de division du service central au P.-L.-M., à Alger ; Loiseau, représentant de la maison Rubaudo, à Oran ; Balmpin, négociant à Oran ; De Mazières, agent commercial du P.-L.-M. à Alger ; Déchaud, secrétaire de la chambre de commerce d'Oran ; Gaucher, rédacteur en chef au *Journal général de l'Algérie et de la Tunisie*.

M. Nibelle et Millault, d'Alger, s'étaient fait excuser.

Au dessert, M. Day, en peu de mots, mais bien réfléchis, assura à ses convives son vif désir et sa ferme intention de faire tous ses efforts pour donner satisfaction aux revendications présentées par les producteurs, commerçants et industriels réunis au Congrès d'Oran.

A. GAUCHER.

SYNDICAT COMMERCIAL ALGÉRIEN
Réunion du 3^e groupe (Liqueurs et spiritueux)
Séance du 22 décembre 1911
(*Journal général de l'Algérie*, 28 décembre 1911)

Les expéditions par chemins de fer

M. LE PRÉSIDENT. — Au cours d'une précédente réunion, le 3^e Groupe, examinant la situation faite aux liquoristes lorsque, pour des raisons de force majeure, les gares refusent d'accepter les marchandises soumises au régime de la Régie, avait émis le vœu, approuvé par la chambre syndicale et transmis à la chambre de commerce que, dans ce cas, les chefs de gare apposent une mention indiquant le motif des refus.

M. le président de la chambre de commerce vient de recevoir une lettre par laquelle M. Day, le sympathique directeur de l'exploitation du P.-L.-M., l'informe qu'il fait donner des instructions au personnel intéressé de ses services « pour qu'à l'avenir, dans un cas semblable, ses agents portent sur les feuilles d'expédition des marchandises soumises au régime des contributions la mention : Refusé à l'expédition pour force majeure. »

M. LE PRÉSIDENT. — Nous adressons nos bien vifs remerciements à M. Day, à la chambre de commerce et au Syndical commercial.

La Crise du charbon
SA RÉPERCUSSION À ALGER
(*La Dépêche algérienne*, 9 mars 1912)

Depuis plusieurs jours, les mineurs anglais sont en grève. Plus d'un million d'hommes ont quitté le travail, immobilisant la production du charbon, paralysant tout le commerce de la Grande-Bretagne.

.....

Les SERVICES des CHEMINS de FER

À la Compagnie P.-L.-M., l'ingénieur en chef de la traction et du matériel, M. Brunel, nous fait des déclarations semblables. La Compagnie a des stocks importants de charbon qui lui permettent d'assurer en core pendant de longs mois les services auxquels elle est tenue.

Voyage présidentiel en AFN Oudjda (*Les Annales coloniales*, 18 avril 1912)

Après cette entrevue pleine de cordialité, le maréchal Lyautey a fait ses adieux à M. Millerand.

Le président a dîné à la résidence, puis il s'est rendu à la gare, où il a été salué par MM. de Neuflyze, vice-président du conseil d'administration, et Margot, directeur général de la Compagnie du P.-L.-M., qui l'accompagneront pendant son voyage sur le réseau algérien.

DÉLÉGATIONS FINANCIÈRES NON-COLONS (*L'Écho d'Alger*, 11 mai 1912)

Vœu tendant à l'agrandissement de la gare de Boufarik.

M. Bérard déclare que les améliorations effectuées à la dite gare par la Compagnie P.-L.-M. sont insuffisantes. Il demande la mise à exécution des projets présentés par la Compagnie.

Sur une déclaration de M. Vieillard-Baron, commissaire du Gouvernement, faisant connaître que l'exécution des projets en question donnera pleinement satisfaction à la région de Boufarik, acte est donné à la réponse de l'Administration.

.....

Au sujet du vœu tendant à l'établissement d'une gare de triage à La-Sénia, M. Hue signale que la gare des marchandises d'Oran est insuffisante, et que la création de cette gare de triage est absolument nécessaire. Il expose, d'autre part, les inconvénients résultant de la désinfection des wagons à bestiaux en gare de Perrégaux, alors que cette opération pourrait être effectuée en gare de La Sénia.

Après une discussion à laquelle prennent part MM. Descours, Giraud, Petit, Borjes et Vieillard-Baron, commissaire du Gouvernement, le vœu est renouvelé.

Vœu relatif au rachat de la ligne Philippeville-Constantine et vœu relatif au rachat de l'Ouest-Algérien.

M. Morinaud estime que l'Administration aurait dû étudier ces deux questions au lieu d'invoquer l'avis imposé émis par le rapporteur de la Commission des Finances et des Délégations. En ce qui concerne la ligne Philippeville-Constantine, M. Morinaud expose que la Compagnie P.-L.-M. se désintéresse de ce tronçon sur lequel elle n'a effectué aucune amélioration. La question mérite donc d'être étudiée. Elle a d'ailleurs fait l'objet de vœux identiques adoptés à l'unanimité par le conseil général, le conseil

municipal et la chambre de commerce de Constantine. M. Lisbonne partage cette manière de voir.

M. Picot déclare que la Compagnie P.-L.-M. mérite des éloges pour la façon dont elle exploite l'ensemble de son réseau, mais il est regrettable qu'elle n'ait rien fait pour améliorer son matériel roulant sur la ligne Philippeville-Constantine.

Après quelques explications fournies sur la question par M. Vieillard-Baron, commissaire du Gouvernement, et après un échange d'observations entre les précédents orateurs et MM. Cuttoli, de Redon et Hue, l'assemblée décide de renouveler les deux vœux précités et adopte le vœu suivant de MM. Morinaud, Cuttoli et Picot :

« Les soussignés, vu les vœux émis pour le rachat du P.-L.-M. Constantine-Philippeville par le conseil municipal, la chambre de commerce et le conseil général de Constantine, reprennent le - vœu de 1912, demandent que l'Administration mette immédiatement à l'étude le rachat du tronçon P.-L.-M. Philippeville-Constantine, tronçon qui ne saurait être maintenu dans un département où la totalité du réseau ferré doit être exploité par l'État et où, d'ores et déjà, la presque totalité des chemins de fer est remise à sa gestion. »

Est également adopté un vœu de M. Picot « tendant à ce que la Compagnie P.-L.-M. transforme à bref délai les voitures à voyageurs, sur le réseau Constantine-Philippeville, datant de 1870, et les remplace par un type de voitures modernes avec tout le confort utile aux voyageurs. »

SYNDICAT COMMERCIAL ALGÉRIEN
Réunion de la chambre syndicale)
Séance du 21 mai 1912
(*Journal général de l'Algérie*, 30 mai 1912)

.....
M. FOSSARD expose que les mesures restrictives prises par l'Est-Algérien ont pour but d'éviter l'encombrement des voyageurs dans les trains express, à seule fin que les personnes effectuant de longs parcours ne soient astreintes à rester debout pendant tout le temps du trajet comme cela se produit constamment sur le P.-L.-M. Cette Compagnie, en effet, ne met pas suffisamment de wagons sur sa ligne Alger-Oran, notamment pour les trains de nuit.

M. Fossard signale que des voyageurs de 2^e classe se sont vus obligés de rester debout du Tlélat à Alger, ce qui cause énormément de fatigue.

M. CHAPPEY appuie les déclarations de M. Fossard, il dit que, la Compagnie P.-L.-M. devrait mettre le matériel suffisant afin de satisfaire le public. Il estime que c'est une obligation pour les Compagnies de donner au voyageur la place assise à laquelle il a droit [non : les passagers n'achètent qu'un titre de transport].

M. FOSSARD constate que les nouveaux express de l'Est-Algérien font maintenant le trajet Alger-Constantine et vice-versa en moins de 12 heures et que le train 4 arrivant à Maison-Carrée à 8 h. 12 du matin permet de prendre la correspondance du P.-L.-M., ce qui ne pouvait se faire auparavant.

M. LE PRÉSIDENT dit qu'il serait nécessaire que des réclamations de ce genre soient soumises à la chambre syndicale pour être adressées ensuite aux compagnies, qui feraient certainement leur possible pour donner satisfaction aux voyageurs.

M. FOSSARD répond qu'avec plusieurs de ses collègues, il a protesté, à maintes reprises auprès de la Compagnie P.-L.-M. sans obtenir pour cela de résultat. M. Day et M. Bernard, dit-il, peuvent être pleins de bonne volonté, mais les places de 2^e classe sont toujours insuffisantes dans les trains de nuit et les agents restent, la plupart du temps, indifférents aux réclamations du public.

Après échanges» de vues, la chambre syndicale décide de transmettre ces observations à M. le directeur de la Compagnie P.-L.-M. et de demander à M. le directeur de l'administration des Chemins de fer algériens de l'État que les voyageurs allant directement d'Alger à Bouïra soient admis à prendre place dans le train express n° 1.

SYNDICAT COMMERCIAL ALGÉRIEN
Réunion de la chambre syndicale)
Séance du 25 juin 1912
(*Journal général de l'Algérie*, 30 juin 1912)

.....

Établissement d'un tarif commun entre le P.-L.-M.
et la Compagnie générale transatlantique pour le transport des primeurs
Dernièrement, j'ai reçu la visite de M. Marc de Mazières, qui est venu m'entretenir de cette question. La Compagnie P.-L.-M. lui a fait observer que la Compagnie générale transatlantique nous ayant déjà répondu qu'elle ne pouvait accepter l'établissement d'un tarif commun avec les réserves stipulées dans notre vœu, elle ne croyait pas utile d'examiner la proposition qui lui était soumise. Elle a estimé, au surplus, que la tarification de grande vitesse actuellement appliqué pour le transport des fruits et primeurs semblait répondre parfaitement aux besoins de la production et de l'exportation, puisque le tarif de ces produits sur son réseau prenait de plus en plus de l'extension.

.....

Compagnie P.-L.-M. — Insuffisance de places dans les trains express de la ligne
Alger-Oran

M. LE PRÉSIDENT. — Comme suite à la réclamation présentée par plusieurs de nos collègues, dans la séance de la chambre syndicale du 21 mai dernier, M. Day, directeur de l'exploitation de la Compagnie P.-L.-M, m'a adressé la lettre suivante :

Alger, le 22 juin 1912.

Monsieur le président du Syndicat commercial algérien, Alger.

Monsieur le président,

Par votre lettre n° 1185 du 1^{er} juin, vous avez bien voulu me signaler que plusieurs membres de votre Syndicat s'étaient plaints du nombre insuffisant de places offertes dans nos express de la ligne d'Alger à Oran, notamment dans les trains de nuit. Il vous a été signalé que bien souvent, des voyageurs de 2^e classe seraient restés debout, faute de places assises, du Tlélat à Alger.

Le service de nos trains express fait l'objet de nos constantes préoccupations ; ces trains sont accompagnés par des agents spéciaux qui ont pour mission de faciliter le placement des voyageurs. Dans les cas exceptionnels où, par suite d'une affluence imprévue à une gare intermédiaire, le nombre des voyageurs d'une classe devient supérieur au nombre de places offertes, ces agents font le nécessaire et on ajoute, s'il y a lieu, une voiture à la première gare de formation.

Cette organisation paraît avoir donné de bons résultats, puisque jusqu'à présent, il n'a été porté à notre connaissance aucun fait précis au sujet du service de nos trains express. Le fait signalé par le *Journal général* du 30 mai, et que vous voulez bien me rappeler, que des voyageurs de 2^e classe auraient été forcés de rester debout du Tlélat à

Alger, n'a fait l'objet d'aucune constatation ; nous n'avons été saisis d'aucune plainte à ce sujet,

Nous pouvons vous assurer, Monsieur le Président, que nous continuerons à surveiller de très près le service de nos trains express et nous vous serons toujours reconnaissants de bien vouloir nous faire connaître les incidents de quelque importance qui vous seraient signalés en nous donnant les renseignements nécessaires pour, nous permettre d'aviser.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les plus distingués.

Le directeur de l'exploitation,
DAY.

SYNDICAT COMMERCIAL ALGÉRIEN
Réunion de la chambre syndicale)
Séance du 12 novembre 1912
(*Journal général de l'Algérie*, 17 novembre 1912)

Gare de Miliana-Margueritte. — Dispositions spéciales.

M. TROUILLER signale que la gare de Miliana-Margueritte ne peut expédier ou recevoir en petite vitesse, en port dû ou port payé, que des expéditions dont le poids ne dépasse pas cent kg, sauf toutefois pour les liquides en fûts dont le poids est porté jusqu'à deux cent cinquante kg.

M. Trouiller fait remarquer l'anomalie qui existe dans cette disposition qui ne permet pas d'expédier, par exemple, à destination de cette gare un fût de 150 kg d'huile, qui est moins encombrant et qui ne nécessite pas plus de manipulation qu'un fût de 250 litres de liquide.

M. Trouiller explique que cette station étant ouverte, sans restriction au service de la grande vitesse, beaucoup de personnes, pour éviter de gros frais, expédient leurs colis, dépassant 100 kg en P. V. Vesoul-Bénian, puis de cette gare en G. V. Miliana-Margueritte.

La Compagnie P.-L.-M. objecte que les colis excédant 100 kg ne peuvent être reçus en P. V.- à raison du manque de personnel affecté à cette station ou dans des trains de marchandises. M. Trouiller estime qu'avec le développement de cette région, la gare de Miliana-Margueritte devrait avoir une organisation nouvelle avec une voie de garage qui lui permettrait d'être ouverte au service, complet de la petite vitesse.

M. Trouiller conclut en disant que pour donner une première satisfaction au public, cette station pourrait très bien être autorisée à recevoir et à expédier des colis susceptibles d'être roulés jusqu'à concurrence de 250 kg.

M. DE MAZIÈRES fait remarquer que la gare de Miliana-Margueritte se trouve dans un bas-fond et que la Compagnie P.-L.-M. a déjà dépensé 50,000 francs pour son installation. Il signale qu'un projet d'emprunt de 70.000 francs remboursable par des taxes temporaires est actuellement soumis au gouvernement général en vue d'exécuter des travaux d'agrandissement et de voies de garage qui permettront d'ouvrir cette station au trafic complet de la petite vitesse

M. ALLAMICHEI.LE observe qu'indépendamment de la proposition de M. Trouiller, on pourrait demander au gouvernement général d'activer l'examen du dossier de l'emprunt nécessaire aux travaux projetés de la gare de Miliana-Margueritte.

M. CHAPEY s'oppose contre les taxes temporaires que l'on veut faire payer aux voyageurs en vue de rembourser les emprunts contractés pour l'amélioration des réseaux algériens. À son avis, les Compagnies de chemins de fer gagnent suffisamment

d'argent et n'ont pas besoin, par conséquent, d'augmenter le prix des billets lorsqu'elles font des dépenses pour des installations qui ne peuvent que leur profiter.

M. DE MAZIÈRES répond que les taxes temporaires sont prévues par des lois et qu'elles sont encaissées par les soins des compagnies de chemins de fer au profit des communes qui ont participé par un emprunt aux dépenses d'installation qu'elles ont sollicitées.

M. AUBERT dit qu'il a eu à s'occuper, il y a environ trois ans, de cette question et qu'il a appris à cette occasion que la gare de Miliana n'est pas à Adélia mais à Affreville qui figure à ce titre au cahier des charges. La gare d'Adélia est simplement une halle de service pour la Compagnie P.-L.-M. et installée à l'issue du tunnel. Insensiblement, à la demande des commerçants et des viticulteurs de Margueritte qui ne peuvent se faire desservir par la gare d'Affreville, la Compagnie P.-L.-M., par pure bienveillance, a autorisé la gare d'Adélia à recevoir et à expédier des marchandises d'une manutention facile et ne nécessitant aucune installation de gare,

Quant au principe des taxes temporaires, M. Aubert est de ceux qui regrettent qu'elles aient des tendances à disparaître, car ces taxes ont cet inappréciable avantage d'appeler à concourir aux dépenses de voies et d'installations nouvelles ceux qui les réclament.

Les taxes temporaires servent uniquement de gage à des emprunts souscrits par les communes pour permettre les travaux demandés par la majorité de leurs habitants. Dans la circonstance, les Compagnies jouent simplement le rôle d'intermédiaire, tout comme la Douane en Algérie intervient pour la perception de l'octroi de mer.

M. TROUILLER est d'avis que la Compagnie P.-L.-M. devrait déjà prévoir sur son tarif le poids maximum de 250 kg, pour tous les colis d'un emballage similaire aux fûts de liquides.

M. DE MAZIÈRES observe que la proposition de M. Trouiller serait susceptible d'amener un encombrement dans la gare de Miliana-Margueritte, parce que les expéditeurs réclameraient ce maximum de poids pour tous les colis sans distinction.

LE PRÉSIDENT propose à la Chambre syndicale de transmettre à la Compagnie P.-L.-M. la demande de M. Trouiller et de prier M. le gouverneur général de vouloir bien activer le projet d'emprunt de 70.000 francs de la gare Miliana-Margueritte qui est actuellement soumis à son examen.

La Chambre syndicale approuve.

SYNDICAT COMMERCIAL ALGÉRIEN
Réunion de la chambre syndicale
Séance du 14 janvier 1913
(*Journal général de l'Algérie*, 23 janvier 1913)

Gare de Miliana-Margueritte
Dispositions spéciales

M. LE SECRÉTAIRE GÉNÉRAL donne lecture de la lettre ci-après de M. Day, directeur de l'Exploitation de la Compagnie P.-L.-M. (réseau algérien), qui fait suite à la demande formée par M. Trouiller au sujet des restrictions appliquées à la gare de Miliana-Margueritte pour le service de la petite vitesse.

Alger, le 26 décembre 1912

Monsieur le président du Syndicat commercial algérien, Alger.

Monsieur le président,

Par lettre du 18 novembre, vous avez bien voulu me transmettre un vœu de votre chambre syndicale tendant à l'extension à certaines catégories de colis du bénéfice de la mesure actuellement en application pour les liquides en fûts destinés à la gare de Miliiana-Margueritte.

J'ai l'honneur de vous informer que dans la situation actuelle de notre gare de Miliiana-Margueritte, l'extension sollicitée présenterait de telles difficultés pour le service qu'elle nous paraît irréalisable.

Mais, ainsi que vous le savez, nous avons soumis depuis le 10 juillet 1909 à M. le gouverneur général de l'Algérie un projet d'agrandissement des installations de la gare de Miliiana-Margueritte permettant l'ouverture de cette gare au service complet de la petite vitesse. Dès que ce projet aura été réalisé, et nous désirons bien vivement que ce soit le plus tôt possible, le vœu de votre chambre syndicale aura entière satisfaction.

Veillez agréer, Monsieur le président, l'assurance de mes sentiments les plus distingués.

Le directeur de l'exploitation,
DAY.

SYNDICAT COMMERCIAL ALGÉRIEN
Réunion de la chambre syndicale
Séance du 29 avril 1913
(*Journal général de l'Algérie*, 4 mai 1913)

Transit en gare de l'Agha des wagons échangés entre le réseau de l'Est-Algérien et celui du P.-L.-M.

M. LE PRÉSIDENT. — Plusieurs collègues m'ayant prié d'intervenir auprès des Compagnies P.-L.-M. et État-Algérien, pour que le transit des wagons entre l'une et l'autre de ces Compagnies ne soit plus effectué à la gare de l'Agha — cela par suite d'encombrement et de la façon déplorable dont se fait la manœuvre des wagons — j'ai écrit à M. le directeur de l'exploitation de la Compagnie P.-L.-M. en lui demandant de vouloir bien examiner la question.

Voici la réponse que j'ai reçue de M. Day :

Alger, le 16 avril 1913.

Monsieur le président,

Par lettre du 25 janvier dernier, vous avez bien voulu me faire part des doléances que vous avez reçues d'un certain nombre de vos adhérents relativement au transit, par la gare de l'Agha, des wagons échangés entre le réseau de l'Est-Algérien et notre ligne d'Alger à Oran.

J'ai l'honneur de vous informer que nous avons été amenés par des raisons de service à opérer ainsi et que nous ne pourrions sans inconvénients sérieux renoncer actuellement à cette pratique qui ne nous paraît pas, d'ailleurs, de nature à léser les intérêts du public. Les wagons ne séjournent pas, en effet, plus longtemps à l'Agha qu'ils ne resteraient à Maison-Carrée et ne sont pas traités à la première de ces gares autrement qu'ils le seraient à la seconde,

J'ajouterais que nous rappelons tout spécialement aux agents intéressés de la gare de l'Agha les prescriptions relatives aux précautions à prendre pour éviter tout choc brusque dans les manoeuvres et que nous demandons au personnel dirigeant de veiller à ce que ces instructions soient strictement observées.

Veillez agréer, Monsieur le président, l'assurance de mes sentiments les plus distingués.

Le directeur de l'exploitation,

DAY.

DÉLÉGATIONS FINANCIÈRES
COLONS
(*L'Écho d'Alger*, 21 mai 1913)

Ont été renouvelés les vœux suivants :

Vœu tendant à ce que la question du rachat par l'État de la ligne Philippeville-Constantine, soit mise à l'étude et en attendant que cette mesure soit prise, nue l'administration exige de la Cie P. L. M., la réalisation de toutes les mesures de nature à garantir la sécurité des voyageurs, ainsi que la stricte application du cahier des charges.

Voyage d'études au Maroc
(*Journal général de l'Algérie*, 27 novembre 1913)

Une commission désignée par la Compagnie P.-L.-M. et composée de M. Day, directeur du réseau algérien, M. Bouset, ingénieur en chef de la voie, et M. de Mazières, agent commercial pour l'Afrique du Nord de ladite Compagnie, était de passage dernièrement à Tanger, pour se rendre à Casablanca.

Cette commission se propose de se livrer à des études au Maroc pendant un mois ou deux.

Chemins de fer algériens
L'éclairage des wagons du P.-L. -M.
(*L'Écho d'Alger*, 14 mai 1914)

PARIS, 13 mars. — Par décret, la Compagnie du P.-L.-M. est autorisée à engager des dépenses imputables sur les fonds de premier établissement, pour être affectées à l'installation de l'éclairage par le gaz de cinquante wagons circulant sur la ligne Philippeville-Constantine.

ÉCONOMIE DE GUERRE
ACCUMULATION DE DÉFICITS

SYNDICAT COMMERCIAL ALGÉRIEN
Réunion de la chambre syndicale
Séance du 26 octobre 1915
(*Journal général de l'Algérie*, 4 novembre 1915)

Chemins de fer

M. LE PRÉSIDENT communique les lettres ci-après de M. le directeur de la Compagnie P.-L.-M. à Alger portant restrictions aux transports commerciaux petite vitesse du réseau métropolitain :

Alger, le 8 octobre 1915

Monsieur le président,

J'ai l'honneur de vous donner ci-dessous copie d'un télégramme que m'adresse M. l'ingénieur en chef de l'exploitation de notre Compagnie à Paris :

« À partir huit octobre service transports commerciaux petite vitesse de et pour les gares P.-L.-M. situées au nord de ligne Nevers, Chagny, Alleray, Dole, Arc-Senans, Besançon, Morteau, gares de cette ligne comprises, sera restreint aux articles suivants : bestiaux race bovine, porcine, ovine, lait, fromages, farines, légumes, papier, journaux.

À partir même date n'admettrons au transit à travers zone délimitée ci-dessus que les mêmes marchandises ; toutefois admettrons exceptionnellement sur demandes adressées sous-commission de réseau Marseille certaines dérogations à cette règle dans les li-mites où intensité de circulation le permettra.

Prière informer intéressés dans mesure du possible ; vous aviserons télégraphiquement de cessation de ces restrictions. ».

Veillez agréer, Monsieur le président, l'expression de mes sentiments les plus distingués.

Le directeur de l'exploitation.

DAY.

.....

SYNDICAT COMMERCIAL ALGÉRIEN
Réunion de la chambre syndicale
Séance du 29 février 1916
(*Journal général de l'Algérie*, 2 mars 1916)

Foire d'échantillons de Lyon

M. LE PRÉSIDENT donne les résultats de la participation de l'Algérie à l'Exposition de Lyon, dont le nombre d'inscrits s'élève à 80 exposants.

Le VI^e Groupe du Syndicat commercial a envoyé un grand tableau-réclame et des circulaires que l'on distribuera aux visiteurs.

L'initiative de ce Groupe donnera certainement des résultats et le Syndicat commercial ne peut que l'approuver et le féliciter.

(Approbations.)

M. le président a reçu, d'autre part, de M. Maria, agent commercial à Alger de la Compagnie P.-L.-M., une communication concernant des réductions spéciales pour favoriser le voyage des Algériens à Lyon.

M. le président ajoute que M. Billiard, président de la chambre de commerce d'Alger, est intervenu auprès de M. Day pour que les réductions soient accordées à chaque délégué à titre collectif par groupement, comme porte la décision de M. Margot, ingénieur en chef de l'exploitation de la Compagnie P.-L.-M. à Paris.

SYNDICAT COMMERCIAL ALGÉRIEN
Réunion de la chambre syndicale
Séance du 9 mai 1916
(*Journal général de l'Algérie*, 11 et 25 mai 1916)

Chemins de fer

M. le directeur des Chemins de fer algériens de l'État nous a adressé un exemplaire de l'affiche donnant la marche des trains de voyageurs qui est mise en application à partir du 1^{er} mai courant sur le réseau de l'Est-Algérien.

(Dont acte.)

M. le directeur des Chemins de fer sur routes d'Algérie nous a remis deux exemplaires de l'affiche relative au nouvel horaire des trains de la ligne de Dellys à Boghni, approuvé par M. le préfet.

(Dont acte.)

M. Maria, agent commercial de la Compagnie P.-L.-M. à Alger, nous a remis un exemplaire de l'affiche portant les nouvelles dispositions en vigueur à partir du 5 avril 1916 sur les réseaux de l'Est et du Nord pour les transports commerciaux de marchandises.

M. le directeur de la Compagnie P.-L.-M. à Alger nous a adressé la lettre ci-après relative au comptage des colis laines et peaux expédiés par tarifs spéciaux.

Alger, le 6 mai 1916.

Monsieur le président,

Par lettre n° 1977 du 6 mars écoulé, vous avez bien voulu me faire part d'une réclamation du IX^e Groupe (Laines, cuirs et peaux) du Syndicat commercial algérien, au sujet du refus opposé par certaines gares de porter sur les récépissés le nombre de colis (laines et peaux) chargés sur les wagons,

Cette question de comptage sur laquelle vous voulez bien appeler mon attention, sur les instances du IX^e Groupe de votre syndicat, est réglée par les tarifs, notamment par les articles 45 (8^o) et 51 des conditions d'application des tarifs généraux intérieurs et communs. Or, l'enquête à laquelle nous avons procédé n'a pas révélé que nos gares aient refusé d'effectuer le comptage dans les conditions stipulées par les dits articles,

Dans le cas où les membres du IX^e Groupe auraient à se plaindre de violation par nos gares des dispositions dont il s'agit et voudraient bien me signaler des faits précis, je m'empresserais de procéder, à une nouvelle instruction et de prendre les dispositions utiles.

Veuillez agréer, Monsieur le président, l'expression de mes sentiments les plus distingués.

Le directeur de l'exploitation.

DAY.

(Dont acte.)

Les Travaux projetés ou à l'étude
(*Journal général de l'Algérie*, 31 mars 1917)

CONSTANTINE

PHILIPPEVILLE. —Au sujet de la transformation de la gare, M. Day, directeur du P.-L.-M., a fait connaître à M. Pinelli, président de la chambre de commerce, que l'ingénieur en chef, M. Daujon, et la Compagnie P.-L.-M. poursuivent d'accord les formalités nécessaires afin d'assurer l'exécution du projet sitôt la fin des hostilités. Ce projet comporte une dépense de 1 million 700.000 francs.

SYNDICAT COMMERCIAL ALGÉRIEN Réunion de la chambre syndicale Séance du 13 novembre 1917 (*Journal général de l'Algérie*, 15 novembre 1917)

Chemins de fer Communications diverses Réponse de la Compagnie P.-L.-M. au sujet de la crise des transports à Alger

M. LE PRÉSIDENT fait connaître qu'il a transmis un procès-verbal de la dernière séance de la chambre syndicale, au cours de laquelle la crise des transports sur les réseaux algériens a été longuement traitée, au gouvernement général et aux directeurs des réseaux ferrés algériens.

Il ajoute qu'il a eu, le 2 novembre, un long entretien avec M. Day, directeur de l'exploitation du réseau P.-L.-M. algérien, et qu'il a reçu de lui l'accueil le plus cordial. Tous les points ont été examinés avec soin, en même temps que les mesures propres à remédier aux difficultés présentes.

M. le président se plaît à reconnaître qu'il a quitté M. le directeur de l'exploitation du réseau algérien avec plus de confiance qu'il n'en avait, avant cet entretien, dans une prompte solution de la crise dont les réseaux algériens souffrent tous plus ou moins. Il a trouvé en M. Day un homme éclairé, très désireux d'être utile au commerce et à toute l'industrie de la Colonie, tout disposé à demeurer en contact constant avec les chambres de commerce et le Syndicat commercial, et à tenir le plus grand compte de leurs suggestions.

M. le président donne ensuite lecture de la lettre ci-après, qu'à la suite de cet entretien, M. le directeur de l'exploitation du réseau P.-L.-M. algérien lui a adressée :

Alger, le 6 novembre 1917.

Monsieur le président,

J'ai l'honneur de répondre à votre lettre n° 477 du 23 octobre, par laquelle vous avez bien voulu me communiquer un extrait du procès-verbal de la séance du 16 octobre 1917 du Syndicat commercial algérien, relatif aux difficultés qu'éprouve le commerce pour ses transports sur les chemins de fer algériens.

Ces difficultés, qu'on ne saurait nier, et qui se produisent sur tous les réseaux et particulièrement sur la ligne d'Alger à Oran, sont dues à des causes diverses inhérentes à l'état de guerre ; elles vous ont été exposées dans la lettre du 13 octobre de M. le chef de l'exploitation et dans l'entretien que j'ai eu le plaisir d'avoir récemment avec vous.

Priorité qui doit être accordée aux transports militaires, aux importants transports de ravitaillement des armées française et alliées et à celui des matières et produits indispensables à la Défense nationale ;

Priorité donnée, sur la demande des diverses administrations, à de nombreux transports du commerce qui intéressent plus ou moins le ravitaillement civil et la vie économique du pays ;

Augmentation considérable du trafic et des parcours kilométriques des marchandises ; bouleversement complet des conditions générales et des courants de trafic de l'avant-guerre ;

C'est ainsi que de grandes quantités de marchandises, qui étaient généralement dirigées du lieu de production sur le port le plus proche pour prendre ensuite la voie de mer, sont maintenant acheminées par voie ferrée d'un bout à l'autre de l'Algérie et même de la Tunisie : phosphates du département de Constantine dirigés par voie de fer sur l'usine de La Sénia [SAPCE] ; mouvement général des céréales de l'Ouest de l'Algérie, où la récolte a été bonne, vers le Centre et l'Est, où elle a été déficitaire, etc., et je ne cite que quelques exemples, car vous connaissez la question aussi bien que moi.

Il en résulte que les parcours kilométriques sont beaucoup plus importants que la durée de rotation du matériel est beaucoup plus longue et qu'avec un stock de matériel qui, le voudrions-nous, ne pourrait être augmenté dans les circonstances actuelles, les chemins de fer ne sauraient faire face régulièrement et normalement à tous les besoins du commerce après avoir satisfait aux transports militaires et de ravitaillement des armées, ainsi qu'aux autres transports-auxquels la priorité est accordée en fait sinon en droit absolu.

Les chemins de fer se trouvent donc tous en présence d'une situation anormale qui n'est pas de leur fait, et alors que leurs moyens d'actions auraient dû être augmentés, ils deviennent, au contraire, de plus en plus restreints et précaires pour les raisons que je vous ai exposées verbalement et que je reproduis succinctement.

Difficultés d'approvisionnement des combustibles et des matières premières nécessaires à l'entretien du matériel, difficultés qui pourraient aggraver la situation ;

Réduction du personnel résultant de la mobilisation d'une partie des agents des vacances par suite de décès, retraites, etc., sans qu'il soit possible de combler les vides, notamment en ce qui concerne les spécialistes pour la conduite des machines et l'entretien du matériel.

Si notre matériel roulant a pu être maintenu jusqu'à présent en bon état, nous craignons qu'il ne puisse plus en être de même dans un avenir plus ou moins proche, non seulement par suite des difficultés croissantes d'approvisionnement des matières et objets nécessaires à l'entretien, mais aussi en raison de la pénurie d'ouvriers spécialistes indispensables.

Nous n'avons pas attendu que la situation devienne grave et avons instamment demandé depuis longtemps la démobilisation ou la mise en sursis d'un certain nombre de mécaniciens, chauffeurs, tourneurs, ajusteurs, chaudronniers, etc. Notre demande n'a pas encore été accueillie malgré l'appui des autorités militaires de l'Algérie.

Pour remédier en partie à une situation particulièrement difficile sur la ligne d'Alger à Oran, nous avons fait venir de la ligne de Philippeville à Constantine, sur laquelle le trafic n'est pas très intense, du matériel tracteur et porteur, ainsi que du personnel, ce qui nous a permis, grâce au dévouement de tous, d'assurer plus de parcours kilométriques de trains que pendant les plus fortes journées de 1913, mais ce n'est qu'un palliatif et nous avons atteint l'extrême limité de ce que nous pouvons faire.

Tout ceci n'a pour but que d'exposer une fois de plus la situation anormale et particulièrement difficile dans laquelle se trouvent les chemins de fer qui ne peuvent, dès lors, assurer, dans les conditions du temps de paix et sans retards importants, les transports ordinaires du commerce, après avoir satisfait aux transports militaires et aux transports civils les plus divers pour lesquels, en l'absence de toute réglementation, le Gouvernement général, les Administrations, etc., font ou transmettent des demandes pressantes de tours de faveur, parfois contradictoires, en invoquant toujours, bien entendu, les besoins de la Défense Nationale et les nécessités du ravitaillement civil et de la vie économique du pays.

Les Administrations de chemins de fer, pas plus que la Commission de réseau, ne sont juges de déterminer le véritable degré d'urgence de ces transports divers, ni

surtout l'ordre dans lequel il convient de les effectuer, et il me paraît indispensable, pour éviter un certain désordre et même des fausses manœuvres, qu'on réglemente, comme l'a fait en France l'arrêté interministériel du 9 février 1917, le rang de priorité des diverses catégories de marchandises.

Le tableau annexé à l'arrêté devrait être, s'il y a lieu, modifié et mis au point eu égard aux besoins économiques de l'Algérie ; il appartiendrait, semble-t-il, aux représentants des commerçants, des industriels et des producteurs de faire connaître leur avis à ce sujet.

J'attirerai votre attention sur ce que l'article 3 du susdit arrêté interdit les réexpéditions, sauf autorisation préalable ; je vous ai donné verbalement les raisons pour lesquelles semblable mesure pourrait être utile en Algérie, comme dans la Métropole.

Je réponds maintenant plus spécialement aux questions soulevées par le Syndicat commercial :

En ce qui concerne l'emploi de la G. V. au lieu de la P. V., dans le simple but, dit-on, d'obtenir des wagons, la Compagnie verrait avec plaisir, soyez-en sûr, que cette pratique, à laquelle nous ne pouvons porter remède eu égard à la réglementation en vigueur, ne se généralisât pas, l'emploi de la G. V. pour des expéditions de quelque importance présentant pour le chemin de fer, surtout en ce moment, plus d'inconvénients que d'avantages.

Nous verrions donc, sans aucune peine, appliquer à l'Algérie des stipulations analogues à celles de l'article 2 de l'arrêté interministériel du 19 décembre 1917, qui limite l'emploi de la G. V.

L'extension à l'Algérie des prescriptions de l'article 3 de ce même arrêté permettrait d'augmenter le rendement du matériel, ce qui ne serait pas sans intérêt pendant la période difficile que traversent le commerce comme les chemins de fer.

En ce qui concerne les tours de faveur qui auraient été donnés à certains expéditeurs et auxquels des membres du Syndicat commercial ont fait allusion, nous serions heureux d'avoir des indications plus précises, bien que, je le comprends, on hésite généralement à les donner ; nous continuerons, d'ailleurs, à veiller à ce que les prescriptions réglementaires soient observées et à ce qu'il n'y ait pas de passe-droit.

Toutefois, il faut bien admettre que du moment qu'il y a -et qu'il y aura encore des transports à assurer en priorité, les demandes réglementaires de matériel ne sauraient être toujours satisfaites dans l'ordre de leur réception et de leur inscription.

Des expéditeurs pourront bien à tort se croire lésés parce qu'ils ne se rendront pas un compte exact des véritables raisons pour, lesquelles il aura été donné suite à des demandes de wagons postérieures aux leurs.

Je suis bien d'accord avec vous sur l'utilité de l'application en Algérie de prescriptions analogues à celles de l'arrêté de M. le ministre des Travaux publics et des Transports en date du 20 septembre 1917 (délais pour l'enlèvement des marchandises). Mais cela n'est pas de notre ressort, et c'est à l'Administration supérieure qu'il appartient de faire le nécessaire.

Je ne saurais trop répéter que les difficultés qui se produisent sont la conséquence de la situation anormale dans laquelle nous nous trouvons tous, situation exceptionnelle à laquelle ne répondent pas des mesures et une réglementation exceptionnelles qu'il appartiendrait aux autorités compétentes d'édicter après avoir, au besoin, consulté les intéressés, expéditeurs et transporteurs.

Quant à la répartition, du matériel entre les intendances française, anglaise et le commerce dont il a été question au Syndicat commercial, les Administrations et Compagnies de chemins de fer n'ont pas à intervenir ; nous nous bornerons, le cas échéant, à nous conformer aux indications qui pourront nous être régulièrement données.

Ainsi que je-vous l'ai fait connaître verbalement, la mesure relative à la fermeture de certaines gares importantes de 11 à 13 heures, a été prise, à regret, pour parer à l'insuffisance des cadres du personnel et permettre de donner à nos agents un repos bien mérité ; elle ne doit pas constituer une grande gêne pour le public, car, d'une façon générale, on effectue très peu d'opérations dans les gares entre 11 heures et 13 heures.

La mesure dont il s'agit n'est d'ailleurs, dans la pratique, appliquée qu'avec modération ; c'est ainsi que les opérations en cours continuent à être effectuées si les intéressés en expriment le désir.

Quoi qu'il en soit, à la suite de notre entrevue et d'un entretien avec l'auteur de la motion, nous sommes tout disposés à mettre en- pratique les règles suivantes :

Les chargements et déchargements des wagons complets pourront être effectués de 11 à 13 heures ; les charrettes et camions pourront, bien entendu, entrer dans les cours et en sortir,

Les voitures contenant des expéditions de détail pourront entrer dans les cours et y séjourner en attendant, pour la, remise des expéditions, la réouverture de la halle, à 13 heures.

Les opérations diverses qui seraient encore en cours à 11 heures aux guichets, bascules, etc., seront achevées, mais il n'en sera pas fait d'autres jusqu'à 13 heures.

Je pense que ces mesures donneront satisfaction au commerce en lui imposant le minimum de gêne tout en permettant de laisser reposer notre personnel.

En terminant, je tiens à vous donner la nouvelle assurance que nous faisons et continuerons à faire tous nos efforts pour donner au commerce toutes les satisfactions compatibles avec les besoins des armées et du ravitaillement, malgré les difficultés nombreuses et sérieuses avec lesquelles nous sommes aux prises.

Que s'il se présentait de nouvelles questions dont vous désireriez m'entretenir, je suis, vous le savez, à votre entière disposition,

Veillez agréer, Monsieur le président, l'assurance de mes -sentiments distingués et bien dévoués.

Le directeur de l'exploitation.

DAY.

M. LE PRÉSIDENT et, avec lui, la Chambre syndicale, sont d'accord sur les conclusions de cette lettre et adressent leurs remerciements à M. Day.

M. TROUILLER, président du Groupe des Transports, y joint ses remerciements personnels et ceux du Groupe qu'il représente.

Après échange de vues, la Chambre syndicale charge son président d'intervenir auprès de M. le gouverneur général, afin que certaines mesures de réglementation, appliquées en France pour remédier à la crise des transports, soient rendues applicables à l'Algérie. Ces mesures seraient à déterminer par une commission composée des délégués des chambres de commerce et des directeurs des Compagnies de chemins de fer.

M. LE PRÉSIDENT donne ensuite lecture de communications que lui a faites M. Maria, agent commercial de la Compagnie P.-L.-M. (réseaux métropolitain et algérien) :

1° Au sujet de l'acheminement des vins d'Algérie transitant par le port de Cette.

Ces communications, indiquant, d'une façon précise, les mesures prises par le réseau P.-L.-M. métropolitain pour l'acheminement aussi régulier que possible des vins algériens, sont reproduites ci-après :

Acheminement des vins algériens à destination de la Métropole
et transitant par le port de Cette.

Alger, le 7 novembre 1917.

Monsieur le président,

Je vous ai adressé dernièrement une lettre-circulaire vous faisant connaître les mesures prises par mon Administration supérieure à Paris, pour permettre, au départ de Cette, l'écoulement aussi régulier que possible des vins en provenance d'Algérie.

Cette note indiquait qu'à la suite de l'entente intervenue entre la Compagnie et les chambres de commerce et syndicats commerciaux et groupements divers de la Colonie, il convenait, pour atteindre ce but :

De m'adresser, à mes bureaux, 19, rue de la Liberté, Alger, *toutes les déclarations se rapportant aux vins déjà embarqués.*

Ces déclarations doivent être établies pour des-envois de 15 tonnes au *maximum* et doivent mentionner :

- Le nom de l'expéditeur ;
- Le nom du destinataire ;
- Le nombre de fûts ;
- Le poids approximatif de l'expédition.
- Le nom du transitaire à Cette.

J'adresserai ces *déclarations* en les certifiant exactes, au chef de gare de Cette, qui inscrira les expéditions sur un registre spécial et avisera le transitaire désigné lorsque l'envoi pourra être chargé sur wagon.

Je me permets de vous signaler que ces instructions, données dans le but de réglementer l'acheminement des vins d'Algérie et d'accélérer leur transport sur nos lignes ne sont pas observées de tous.

Beaucoup de déclarations sont adressées *directement* par les expéditeurs ou les transitaires à la gare de Cette, alors que ces déclarations doivent être transmises et certifiées par moi.

D'autres comprennent à tort des poids supérieurs à 15.000 kg (ou 20 fûts). Les expéditeurs négligent de réunir, autant que possible, les envois complets ou de solde inférieur à ce tonnage de 15 tonnes pour former un total équivalent à ce chiffre pouvant être appelé chaque jour, cela afin que chaque expéditeur puisse bénéficier à tout appel du maximum de tonnage limité à 15.000 kg.

Il est essentiel que les expéditeurs se conforment scrupuleusement à ces indications pour bénéficier des mesures prises en faveur des vins algériens, toute divergence dans la façon de procéder ainsi indiquée entraînant des échanges de correspondance pendant lesquels les vins sont susceptibles de séjourner à Cette, jusqu'à régularisation.

Veillez agréer, Monsieur le président, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

L'agent commercial de la Compagnie,
ÉMILE MARIA.

Alger, le 10 novembre 1917.

Monsieur le président,

J'ai l'honneur de vous informer qu'en vue de faire face aux transports des vins de la nouvelle récolte qui viennent de commencer, la Compagnie P.-L.-M. (Réseau métropolitain) a adopté une organisation identique à celle qu'elle avait mise en application au printemps dernier et dont je vous ai donné connaissance en son temps.

Dans cet ordre d'idées, mon Administration supérieure, à Paris, a donné des instructions aux sections intéressées pour qu'elles mettent, chaque jour, régulièrement, un certain nombre de wagons à la disposition- des expéditeurs de vins en fûts.

Je vous indique ci-dessous le détail des fournitures journalières qui seront effectuées pour les vins, sauf circonstances spéciales ou amoindrissement de nos ressources en matériel, dans les ports méditerranéens :

	wagons
Gare de Cette	30 à 35
Gare de Marseille-Arenc	15 à 20
Gare de St-Louis-du-Rhône	12 à 15
Gare de Nice	4 à 5

Ces mesures, venant s'ajouter à celles prises pour l'acheminement des vins algériens au départ de Cette (ma lettre du 7 courant), sont de nature à faciliter l'écoulement de la nouvelle récolte dans des conditions très appréciables.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération la plus distinguée.

L'agent commercial de la Compagnie,
ÉMILE MARIA.

2° Une communication ayant trait à la mise en vigueur, à dater du 20 octobre, d'un arrêté ministériel du 20 septembre 1917, modifiant les articles 53 P.V. et 56 G. V. des conditions d'application des tarifs généraux, relatifs aux avis d'arrivée des marchandises en ce qui concerne l'avis par lettre recommandée et l'avis par exprès.

SYNDICAT COMMERCIAL ALGÉRIEN
Réunion de la chambre syndicale
Séance du 4 décembre 1917
(*Journal général de l'Algérie*, 6 décembre 1917)

Chemins de fer P.-L.-M. métropolitains
Inscription à Alger des expéditions de vins
sur les ports de Marseille et Saint-Louis-du-Rhône

M. LE PRÉSIDENT renseigne la chambre sur les difficultés de réexpédition des vins de Saint-Louis-du-Rhône et de Marseille sur les diverses destinations de la Métropole. Il propose de demander à la chambre de commerce d'intervenir auprès de M. Margot, ingénieur en chef de la Compagnie P.-L.-M., à Paris, afin que les inscriptions qui se font à Alger pour le port de Celle, par l'intermédiaire de M. Maria, soient aussi faites pour les deux ports de Marseille et Saint-Louis -du-Rhône.

(Adopté.)

Restrictions au Service de petite vitesse des gares de Marseille-Saint-Charles, Marseille-Arenc et Saint Louis-les Aygalades

M. LE PRÉSIDENT donne lecture de la lettre ci-après :

Alger, le 23 novembre 1917.

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous communiquer ci-joint une affiche de la Commission de réseau des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée (réseau métropolitain), destinée à aviser le public que certaines restrictions sont apportées. à partir du 15 novembre et jusqu'à nouvel avis, au service de petite vitesse des gares de Marseille-Saint-Charles, Marseille-Arenc et Saint Louis-les Aygalades.

Les restrictions dont il s'agit ont pour but de répartir le trafic entre les gares de Marseille-Saint-Charles, Marseille-Arenc et Saint Louis-les Aygalades dans les conditions les plus favorables pour l'utilisation de nos moyens d'action.

L'application du nouveau régime aura pour résultat de rendre plus faciles les échanges entre les en-deçà de Marseille (direction de Miramas) et ses au-delà (direction du littoral) et permettra sans doute à la Compagnie d'éviter les suspensions ou limitations du trafic de ou pour Marseille.

En ce qui concerne le retour des emballages vides (dernier paragraphe de l'affiche), le bénéfice du tarif P. V. 26 restera acquis aux expéditions d'emballages vides en retour qui, remplissant d'ailleurs les autres conditions fixées par ce tarif, devraient, en raison des mesure prises, être expédiées par Marseille-Saint-Charles ou Marseille-Prado ou Saint-Louis-les Aygalades, au lieu Marseille-Arenc ou Saint Louis-les Aygalades, ou être dirigées sur Marseille-Arenc, Marseille-Prado ou Saint-Louis-les Aygalades au lieu de Marseille-Saint-Charles.

Veillez agréer, Monsieur, l'expression de ma considération la plus distinguée.

L'agent commercial de la Compagnie,

ÉMILE MARIA.

Manque de wagons en France pour l'acheminement des marchandises sur le port de
Marseille

M. LE PRÉSIDENT dit avoir saisi M. Maria, d'une demande de MM. Laithier frères, membres du XI^e Groupe (Entrepreneurs de travaux publics) du Syndicat commercial, au sujet du retard apporté par les Compagnies de chemins de fer de la Métropole pour transporter au port de Marseille de la pierre de taille qui leur fait défaut.

Lecture est donnée de la réponse de M. Maria.

Alger, le 3-décembre 1917.

Monsieur le président,

J'ai l'honneur de vous accuser réception de votre lettre, n^o 652, du 27 novembre, relative à une réclamation formulée. par MM. Laithier frères qui ont, depuis trois mois, quarante tonnes de pierre en souffrance à Fontvielle (Bouches-du-Rhône), par suite du manque de wagons sur le réseau métropolitain.

J'ai fait le nécessaire auprès de M. l'Inspecteur principal de la 8^e section, à Marseille, mais je vous prie de vouloir bien remarquer qu'il s'agit, d'une part, de marchandises de la 3^e catégorie et que, d'autre part, depuis plus d'un mois les transports P. V. subissent, pour la section de ligne envisagée, des restrictions très importantes résultant des circonstances actuelles (transport considérable des troupes sur l'Italie).

Enfin, la gare de Fontvielle est une gare non pas du P.-L.-M., mais des Chemins de fer régionaux des Bouches-du-Rhône.

Veillez agréer, Monsieur le président, l'assurance de ma considération très distinguée.

L'agent commercial de la Compagnie,
ÉMILE MARIA.

Transport
sur le réseau P.-L.-M. métropolitain
des primeurs d'Algérie.

M. LE PRÉSIDENT communique la lettre ci-après :

Alger, le 30 novembre 1917.

Monsieur le Président,

Comme suite aux diverses demandes qui m'ont été faites, j'ai l'honneur de vous faire connaître que le transport des primeurs d'Algérie s'effectuera, au cours de la prochaine campagne, dans les mêmes conditions que précédemment, c'est-à-dire par le train 1592215982 quittant Marseille à 22. h. 10 et arrivant à Paris à 22 h. 29 le lendemain.

Ce train reçoit, avant tous autres transports, les primeurs d'Algérie.

Le chapitre 16 de notre tarif P.V. 203 (citrons et oranges) est toujours en vigueur.

Veillez agréer, Monsieur, l'assurance de ma considération distinguée.

L'agent commercial de la Compagnie,
ÉMILE MARIA.

(Dont acte.)

Chemins de fer algériens.

M. LE PRÉSIDENT donne lecture de la lettre ci-après de M. Mauris ² :

Paris, le 23 novembre 1917.

Monsieur le président,

Par lettre du 23 octobre dernier, vous avez bien voulu me transmettre, en appelant mon attention sur les desiderata exprimés, un extrait du procès-verbal de la séance du 16 octobre du Syndicat commercial algérien, relatif aux difficultés éprouvées actuellement par le commerce pour les transports de petite vitesse sur les chemins de fer algériens.

Dans la réponse qu'il vous a adressée le 6 courant, M. Day, directeur de l'Exploitation de notre Réseau algérien, vous a exposé les graves difficultés avec lesquelles nous sommes aux prises en Algérie, les mesures déjà appliquées pour améliorer la situation et celles, d'un caractère plus général, qui permettraient seules de résoudre la crise actuelle.

Je ne puis que m'associer aux considérations développées par M. Day et vous donner l'assurance que nous ne négligerons aucun effort pour donner satisfaction au commerce, dans toute la mesure compatible avec les besoins des armées et du ravitaillement, en attendant qu'une réglementation appropriée des transports,, analogue à celle qui est appliquée dans les réseaux de la Métropole, nous permette de remédier d'une façon efficace à la situation critique actuelle.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération la plus distinguée.

² Léon Mauris (1850-1929) : polytechnicien, ingénieur en chef des ponts et chaussées, entré au P.-L.-M. en 1884, y effectue toute sa carrière jusqu'à la vice-présidence. Voir [Qui êtes-vous ?](#)

Le directeur de la Compagnie,
MAURIS.

M. LE PRÉSIDENT expose qu'il a reçu M^{me} veuve Merle et M. Boneu, d'Alger. ainsi que de-M. Eldin, de Maison-Carrée, leurs doléances : les premiers, au sujet du bâchage des wagons et, le deuxième, au sujet du retard apporté à lui livrer des wagons pour le transport de plâtre du Camp-des-Chênes à Alger.

M. le Président dit avoir transmis ces deux réclamations à la Compagnie P.-L.-M., en demandant d'y donner les suites qu'elles comportent.

M. CROCHARD affirme qu'une maison a fait des offres, il y a quelque temps, pour la fourniture de bâches à la Compagnie P.-L.-M., et que celle-ci n'a pas encore répondu.

Création en Algérie d'un comité spécial pour la réglementation des transports sur les chemins de fer

M. LE PRÉSIDENT fait connaître qu'un Comité a été créé au Gouvernement général pour régler les transports par les chemins de fer algériens. Ce Comité a déjà pris des décisions, entre autres celle de la limitation de la Grande Vitesse. Il est regrettable de voir que dans la composition du Comité ne figure aucun président de chambre de commerce.

M. DELRIEU demande à M. le président s'il connaît la composition de la commission des transports qu'a créée M. Claveille, en France.

M. LE PRÉSIDENT répond qu'il se renseignera.

Création en Algérie d'une Direction pour tous les transports maritimes et terrestres.

M. BLACHETTE donne lecture de la lettre ci-après :

Alger, le 3 décembre 1917

Monsieur le président du Syndicat commercial algérien, à Alger

Monsieur le Président,

C'est avec un bien vif intérêt que j'ai pu lire dans le *Journal général*, n° 3387-88, les considérations que M. Day, directeur du réseau algérien du P.-L.-M., a développées dans une lettre qu'il vous a adressée le 6 novembre écoulé, relativement aux difficultés de transport dont souffre l'Algérie.

Sachant, de longue date, M. le président, à quel point vous êtes attaché à la solution des nombreux problèmes économiques qui sollicitent votre attention, parmi lesquels celui des transports occupe nécessairement, en des temps aussi difficiles, une place prépondérante, je me permets de soumettre à votre examen quelques réflexions relatives à ce sujet délicat, dans l'espoir qu'elles pourront aider à faciliter le dénouement d'une crise qui, tout le monde s'accorde à le reconnaître, va s'aggravant chaque jour.

Qu'il me soit donné, avant tout, avec le Syndicat commercial, aux félicitations duquel je joins ici les miennes, de reconnaître les excellentes intentions de M. Day, non moins que de tous les agents du P.-L.-M., qui, en dépit de moyens réduits, se sont efforcés de satisfaire aux besoins croissants des Services du Ravitaillement et du Commerce. Empressons-nous d'ajouter que nous avons rencontré une égale bonne volonté chez le personnel des Compagnies voisines ; que nous avons enfin recueilli auprès de leurs

chefs de service les mêmes explications de la crise, si judicieusement exposées par M. le directeur du réseau algérien du P.-L.-M.

S'il est un point sur lequel tout le monde est d'accord, c'est que les difficultés rencontrées sur le réseau du P.-L.-M. ne lui sont point spéciales, mais se retrouvent sur les autres réseaux ; car elles sont dues à des causes indépendantes de la volonté de chacun, mais inhérentes à l'état de guerre qui a créé une situation qu'il est inutile de rappeler ici après ce qui vient d'en être dit au *Journal général*.

Nous sommes certes de l'avis de M. Day, qu'il appartient à l'Administration supérieure de prendre des mesures et une réglementation exceptionnelles pour répondre aux exigences d'une période aussi anormale. Oui, il est temps de prendre des mesures radicales si nous ne voulons pas constater, avant peu, comme on le fait prévoir, l'indisponibilité de nos moyens de transport, mais est-il suffisant de signaler le danger, de se borner à faire appel à l'Administration pour lui laisser toute la charge, tout le soin de trancher les difficultés qui se présentent. Nous ne le pensons pas. Il y a mieux à faire : le Syndicat commercial, expression de la vie économique de la Colonie, se doit à lui-même de se placer au-dessus des intérêts de tous. Compagnies de chemin de fer, aussi bien que particuliers, pour rechercher la meilleure solution de la crise, pour suggérer à la Haute Représentation de la France, en Algérie, les moyens lui paraissant susceptibles de la dénouer.

M. le gouverneur général, dont chacun connaît la largeur de vue, se montrerait, sans nul doute, heureux d'une pareille initiative et saurait discerner, au mieux de l'intérêt général dont il a la garde, ce qu'il pourra y avoir d'avantageux dans les moyens proposés.

À cet égard, si l'on veut bien, ici, me permettre de donner mon humble avis, je dirai que point n'est besoin de rechercher des moyens nouveaux ; que les mesures radicales préconisées ont été trouvées et mises à l'épreuve avec un succès incontestable dans la Métropole ; qu'il n'y a donc qu'à s'inspirer de l'expérience déjà faite et appliquer en Algérie ce qui a si bien réussi de l'autre côté de l'eau.

À des maux extrêmes, il faut répondre par des moyens énergiques. C'est ce qui a été compris en France, où la crise des transports a sévi avec une virulence tout au moins aussi aiguë qu'ici. Qu'a-t-on fait ? On a placé sous une direction unique et suprême tous les services et tous les moyens de transport de la nation.

Qui ne connaît aujourd'hui, qui n'admire les avantages qui ont découlé d'une pareille décision ? Le nom de M. Claveille est sur toutes les bouches...

Eh bien, ce qui a si bien réussi en France, nous devons en réclamer le bénéfice pour l'Algérie. Il nous appartient de soumettre à l'appréciation de M. le gouverneur général, les conséquences fécondes qui résulteraient, à notre avis, de l'application de ce système. Il faut réclamer la création de ce nouveau service ; un service qui aurait la haute main non seulement en matière de transports terrestres, mais encore de transports maritimes ; un service qui centraliserait aussi les pouvoirs des différentes Administrations, du Ravitaillement civil et militaire, du Commerce, de l'Intendance, etc.

Son directeur, renseigné par des agents spéciaux, envoyés dans les principaux centres, tant sur les besoins du pays que sur les moyens de transport, serait en mesure d'établir, avec la plus grande sûreté, les meilleures répartitions. D'autre part, des représentants, en France, dans les ports de débarquement et de réexpédition auraient pour mandat spécial de veiller à ce que les intérêts-algériens ne soient pas sacrifiés, et particulièrement à ce que nos marchandises, par la faute ou l'inertie de quelque employé subalterne, ne séjournent pas indéfiniment dans les entrepôts, mais soient expédiés en temps opportun.

Ici, en Algérie, une coordination générale et complète, aussi bien dans les demandes, qui se placeront chacune à leur tour et suivant leur importance, que dans les moyens disponibles, remplacerait l'incohésion qui résulte inévitablement aujourd'hui du fait que chaque Compagnie de navigation comme de chemin de fer, tout en faisant de son

mieux, n'applique ses efforts que dans sa propre sphère, sans pouvoir se préoccuper suffisamment et en connaissance de cause, des besoins, et des moyens appartenant au voisin ; d'où les heurts et les méprises dont on a pu se plaindre bien souvent.

De tels inconvénients disparaîtraient avec la solution que nous préconisons... On ne verrait plus de marchandises exposées aux intempéries, séjournant inutilement dans les gares, encombrant les quais, alors que d'autres font des parcours considérables autant qu'inutiles. usant en pure perte le matériel et le charbon, ainsi que le temps si précieux des employés.

Plus de passe-droits, de tours de faveur. mais un établissement méthodique des bons de priorité pour des marchandises dont on ne pourra plus dire que le transport « intéresse plus ou moins le commerce », puisqu'elles seront classées par catégories, et dont l'expédition sera assurée en temps voulu. En un mot, le droit et l'ordre en toute matière et pour tous...

Plus aussi de matériel roulant se détériorant, faute des soins nécessaires, mais son entretien assuré, grâce à l'utilisation des spécialistes indispensables, dont la démobilisation peut être refusée aujourd'hui à des Compagnies privées, alors qu'on l'accordera si elle est réclamée pour le bien général, par le mandataire de la France en Algérie...

Je n'en ajoute pas davantage, M. le président ; je fais des vœux pour que ces quelques considérations puissent avoir un résultat utile ; et, vous laissant le soin d'apprécier la suite qu'il convient de donner à mon intervention, je vous prie d'agréer, Monsieur le président, l'assurance de mes sentiments bien dévoués et de considération très distinguée.

A. BLACHETTE.

M. BLACHETTE ajoute qu'il vient de l'Oranie; où il possède une exploitation alfatière, mais qu'il ne peut faire transporter ses alfas par suite de la pénurie de transports dont tout le monde souffre actuellement.

Il lui semble que si tous les transports dans la Colonie étaient sous la direction d'une même autorité, pareil état de choses ne se produirait pas. Il propose donc à la chambre syndicale de formuler un vœu en ce sens.

M. LE PRÉSIDENT s'associe au désir exprimé par M. Blachette : mais il dit qu'il y a lieu de tenir compte que les transports maritimes laissent aussi à désirer et qu'il faudrait, conformément à la proposition de M. Blachette, les réglementer comme les transports terrestres.

M. BELTÇAGUY expose qu'il serait très intéressant de porter cette question à la connaissance de M. le gouverneur général à qui l'on donnerait verbalement des indications très précises.

M. BLACHETTE dit qu'il y a à Alger, au Gouvernement général, des personnes qui ont déjà rendu de très grands services à la Colonie et qui lui semblent être toutes désignées pour être placées à la tête de cette Direction. Il cite, entre autres noms, celui de M. Boulogne ³.

M. BELTÇAGUY approuve M. Blachette et donne à l'assemblée divers renseignements sur ce qui a déjà été fait en Algérie sous les auspices de M. Boulogne.

Une discussion s'engage entre les membres pour savoir si l'on peut désigner un nom dans le vœu qui sera adressé à M. le Gouverneur général.

³ Gaston Boulogne (1865-1942) : polytechnicien, il fait carrière pendant trois décennies dans l'administration algérienne, puis devient membre du conseil de surveillance de la Société algérienne de navigation pour l'Afrique du Nord (Ch. Schiaffino et Cie), administrateur de Mokta-el-Hadid, de Gafsa, etc. Finalement président de la Société du Djebel-Djerissa et de la Compagnie foncière de la Méditerranée. Voir [encadré](#).

M. BLACHETTE dit que lorsque les revendications formulées sont justes, on ne doit pas craindre de dire ce que l'on pense et de nommer la personne que l'on désire voir à la tête des intérêts à défendre.

M. DELRIEU s'associe à M. Blachette et expose que pour les vins, le prix est très élevé. On verse un quart d'avance aux propriétaires qui donnent des délais pour leur enlèvement, et il faut payer chaque mois dépassant le délai accordé. Le P.-L.-M., pour certaines régions, n'existe pas, ce qui occasionne de très gros ennuis pour le transport de ces vins. Ce fait qui existe pour les vins, existe également pour tous les autres produits.

M. DELRIEU ajoute que pour remédier à pareille situation, il trouve que l'on doit avoir le courage de citer les noms des personnes que l'on sait capables de donner satisfaction aux intérêts de tous.

M. ROUTON dit que la situation signalée pour les alfas et les vins est la même pour les mandarines.

M. BLACHETTE demande à M. le président de rendre visite à M. le gouverneur général, dès sa rentrée de France, afin de le saisir de cette question, la seule susceptible de remédier à la crise des transports qui devient de plus en plus grave.

La chambre se rallie à cette proposition.

SYNDICAT COMMERCIAL ALGÉRIEN
Réunion de la chambre syndicale
Séance du 27 décembre 1917
(*Journal général de l'Algérie*, 3 janvier 1918)

Encombrement de la gare de l'Agha.
Mesures prises par la Compagnie P.-L.-M. pour y remédier.

M. LE PRÉSIDENT expose à la Chambre qu'il a assisté, le 20 décembre, au quartier général du XIX^e corps d'armée, à une réunion où assistaient M. Day, directeur de l'exploitation et commissaire technique du réseau P.-L.-M. ; le colonel Gladel, commissaire militaire ; M. Jouaville, représentant le réseau de l'État ; M. Gauckler, ingénieur en chef des Ponts et chaussées ; M. Raby et M. Dussert, ingénieurs en chef.

M. le président a signalé à la commission les mesures qu'il y aurait lieu, à son avis, de prendre pour décongestionner la gare de l'Agha. Les mesures proposées n'étaient autres que celles indiquées par M. Trouiller, président du Groupe des transports, plus qualifié que quiconque en la circonstance.

La commission a adopté les mesures générales ci-après :

Dépôt des marchandises dans le hangar de M. Blachette, de l'arrière-port de l'Agha, pour éviter l'encombrement des quais et activer la libération du matériel.

Utilisation de la voie de débord du grand môle et de celle située près des hangars d'aviation pour y débarquer les wagons complets à destination d'Alger.

Entente entre le réseau algérien de l'État et le P.-L.-M. algérien pour les échanges de bâches, ce qui permettra d'éviter un débâchage et un rebâchage inutiles aux points de transit.

Augmentation des frais de magasinage et réduction des délais d'enlèvement, ce qui obligera les destinataires à apporter un peu plus de célérité à l'enlèvement des marchandises.

Sur la proposition de M. le président, il a été entendu d'attendre, avant d'appliquer la dernière mesure précitée, de connaître le résultat obtenu par la création de la gare annexe et l'utilisation d'une des voies de l'arrière-port. Un appel sera fait par la chambre de commerce aux commerçants, afin de faciliter les opérations de chargement et

déchargement de wagons en gare de l'Agha en vue d'une meilleure utilisation du matériel roulant. Si, malgré cet appel, les destinataires n'enlevaient pas les marchandises dans les délais impartis, il serait donné immédiatement suite à une augmentation des frais de magasinage et à une réduction des délais d'enlèvement.

Dégagement des trottoirs à voyageurs de la gare d'Alger des marchandises diverses qui l'encombrent.

La question est à l'étude.

M. TROUILLER- demande la parole pour signaler ce qui s'est passé, il y a quelques semaines, en gares d'Alger et d'Agha, pour les wagons arrivant bâchés.

Pour rendre disponibles les bâches qui couvraient ces wagons et les utiliser pour d'autres chargements prêts à partir, ces gares n'hésitèrent pas à débâcher sous la pluie battante ces wagons, occasionnant ainsi des avaries sérieuses de mouille aux marchandises.

M. MARIA, agent commercial de la Compagnie P.-L.-M. (réseau métropolitain et algérien), explique qu'à la suite d'un ordre de l'Exploitation mal compris des agents d'exécution, le fait signalé par M. Trouiller s'est en effet produit. Mais, dès que les chefs locaux (inspecteurs et chefs de gare) en ont été saisis, ils sont intervenus et des sanctions ont été prises.

La chambre donne mission à M. Maria d'entretenir de la question M. le directeur de l'Exploitation du réseau algérien et de lui signaler, en même temps, l'importance qu'il y a à ce que la gare annexe, constituée par les hangars-Blachette, soit munie de portes et de voies d'accès en nombre suffisant pour permettre l'enlèvement des marchandises par plusieurs voitures à la fois.

SYNDICAT COMMERCIAL ALGÉRIEN
Réunion de la chambre syndicale
Séance du 23 janvier 1918
(*Journal général de l'Algérie*, 24 janvier 1918)

COMMUNICATIONS

M. LE PRÉSIDENT du Syndicat commercial algérien a l'honneur de porter à la connaissance des membres les communications ci-après :

Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée

Restrictions apportées jusqu'à nouvel avis
dans l'expédition des marchandises en G. V. et P. V.

Alger, le 21 janvier 1918.

Monsieur le président,

J'ai l'honneur de vous adresser deux avis relatifs à des restrictions apportées jusqu'à nouvel avis dans l'expédition des-marchandises G-V. et P. V.

Ces mesures, qui ont pour but de réduire la consommation du charbon, ont dû être prises sur l'avis de la Conférence instituée par arrêté gouvernemental en date du 24 novembre 1917.

Elles sont applicables non seulement sur le réseau P.-L.-M. algérien, mais encore sur tous les chemins de fer de la Colonie : État-Algérien, Ouest-Algérien, C. F. R. A., Bône-Mokta-Saint-Charles et tramway de Bône à La Calle.

Veillez agréer, Monsieur le président, l'assurance de mes sentiments les plus distingués.

Le directeur de l'exploitation,
DAY.

COMMISSION DU RÉSEAU ALGÉRO-TUNISIEN

Transports commerciaux à Petite Vitesse.
AVIS

La Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée (réseau algérien) a l'honneur d'informer le public que, suivant avis de la commission du réseau algéro-tunisien, les marchandises du commerce classées en 2^{re} et 3^{re} catégories par l'arrêté gouvernemental du 1^{er} décembre 1917 ne seront plus, jusqu'à nouvel ordre, acceptées au transport en petite vitesse.

Alger, le 21 janvier 1918.

COMMISSION DU RÉSEAU ALGÉRO-TUNISIEN

Transports commerciaux à Grande Vitesse.

AVIS

La Compagnie des Chemins de fer du Paris à Lyon et à la Méditerranée (réseau algérien) a l'honneur d'informer le public que, suivant avis de la Commission de Réseau, à partir du 21 janvier 1918 et jusqu'à nouvel ordre, ne seront acceptés en grande vitesse que les transports ci-après désignés :

1° Sans limitation de poids :

Animaux vivants en cages ou en paniers.

Bestiaux (1).

Beurre.

Caractères et encre d'imprimerie.

Cercueils.

Chevaux (1).

Cocons et graines de vers à soie.

Coquillages frais.

Finances et valeurs.

Fromages frais.

Fruits frais.

Gibier.

Journaux.

Lait.

Légumes frais.

Matériel d'aviation, de télégraphie et de téléphones.

Morues.

Œufs.

Pain.

Papier à journaux.

Pièces pour matériel et harnachement d'artillerie.

Poissons frais.

Publications périodiques.

Viandes fraîches.

Volailles.

Emballages vides servant au transport des denrées précédentes.

2° Avec limitation à 300 kg par expédition et par jour d'un même expéditeur à un même destinataire et à 65 kg par colis :

Appareils de laboratoire, de chirurgie et de radiographie.

Articles de photographie.

Bonneterie.

Cacao et chocolat.

Café.

Caoutchouc ouvré.

Chapellerie.

Charcuterie.

Chaussures.

Confections.

Conservés alimentaires.

Couronnes funéraires.

Cuirs corroyés.

Droguerie.

Encres en caisses.

Farines.

Fils.

Glace à rafraîchir.

Glucose.

Graines de semence.

Graisses comestibles (y compris les suifs frais expédiés sur les fondoirs).

Horlogerie.

Huiles comestibles.

Légumes secs.

Levures.

Lingerie.

Médicaments.

Mercerie.

Miel.

Papier à cigarettes.

Passementerie.

Pâtes alimentaires.

Petit outillage des moulins (y compris soies de bluteries).

Pièces de rechange pour machines agricoles.

Poissons fumés ou salés.

Pommes de terre.

Produits pharmaceutiques.

Riz.

Savons.

Sacs vides pour céréales et farines.

Sel.

Semoules.

Soieries, soies, bourres de soie.

Sons et issues.

Sucre.

Tabacs manufacturés.

Tapiocas.

Thé.

Tissus.

Viandes fumées ou salées (y compris les saucissons).

Vins en caisses.

Les restrictions résultant de la présente affiche ne sont pas applicables aux expéditions en colis postaux.

Alger, le 21 janvier 1918.

(1) Par wagons complets, sous condition que les wagons fournis soient utilisés au maximum de leur capacité et que le chargement au départ et déchargement à l'arrivée soient faits par le public.

Foire de Lyon

Alger, le 21 janvier 1918.

Monsieur le président,

J'ai l'honneur de vous faire connaître que les grands réseaux français ont décidé d'accorder, à l'occasion de la troisième Foire d'échantillons de Lyon (1^{er} au 15 mars 1918), pour le transport des voyageurs et des marchandises, les mêmes facilités que celles qui ont été concédées lors de la précédente Foire.

Dans ces conditions, les mesures qu'ils appliqueront seront les suivantes :

Marchandises.

Les objets de toute nature admis à figurer à cette foire seront transportés sur les grands réseaux français aux conditions des tarifs G. V. 19 et P. V. 29.

Toutefois, le délai de remise, fixé à quinze jours par ces tarifs, pour le retour gratuit des objets au point d'expédition, sera porté exceptionnellement à un mois après la clôture de la Foire ; il expirera le 15 avril prochain.

(N'intéresse pas les exposants de la Colonie, leurs envois devant être réunis à Alger et acheminés gratuitement par mes soins à l'aller comme au retour).

Exposants et leurs personnels.

Il sera délivré, du 1^{er} février au 13 mars inclus, dans toutes les gares du réseau P.-L.-M. et des autres grands réseaux français, des billets d'aller et retour pour Lyon, aux prix et conditions des tarifs G. V. 2 ou 102, suivant le cas.

La délivrance de ces billets aura lieu :

a) Dans les gares qui ne sont pas normalement en relations par billets d'aller et retour avec Lyon :

Du 1^{er} au 27 février, sur présentation de la carte individuelle d'exposant ou d'employé d'un exposant, émanant du comité de la Foire et après apposition sur cette carte du timbre à date de la gare de départ ;

Du 28 février au 13 mars, sans aucune formalité, parce qu'à cette époque, les gares seront autorisées, comme il est prévu ci-après, à délivrer d'office des billets à tous les voyageurs se rendant à Lyon.

b) Dans les gares normalement en relations avec Lyon par billets d'aller et retour: sans aucune formalité pendant toute la période d'émission.

Au départ des gares qui ne sont pas normalement en relations avec Lyon par billets d'aller et retour, les prix des billets seront calculés, pour le parcours afférent à chacun des réseaux empruntés, d'après les distances obtenues à l'aide des tableaux I et II annexés aux tarifs communs G. V. n° 103 et 205.

Les prix des billets via Paris ne comprendront pas la traversée de Paris qui restera à la charge des voyageurs.

Les coupons de retour de ces billets seront valables jusqu'au 15 avril inclus, et sans faculté de prolongation.

Les intéressés auront à faire timbrer leur carte individuelle d'exposant ou d'employé d'un exposant, par la gare de Lyon d'où s'effectuera le voyage de retour, et cette carte devra être présentée en cours de route, à toute réquisition, faute de quoi les voyageurs seront traités comme s'ils n'avaient pas de billets.

À l'aller et au retour, le voyage devra être fait directement, c'est-à-dire sans arrêt en cours de route.

Visiteurs.

Les billets directs dont il est question ci-dessus seront délivrés à tout voyageur pendant la période du 28 février au 15 mars.

Les coupons de retour de ces billets seront valables jusqu'au 16 mars inclus, sans faculté de prolongation.

La délivrance des billets et l'utilisation des coupons de retour ne seront soumises à aucune formalité : mais, comme pour les exposants et leur personnel, le voyage d'aller et le voyage de retour devront être faits directement, c'est-à-dire sans arrêt en cours de route.

Bagages.

À l'aller comme au retour, les bagages seront enregistrés directement pour la destination définitive.

En cas de passage par Paris, la traversée de Paris sera faite -par voiture, aux prix et conditions fixés par l'annexe A au tarif commun G.V. 101.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération la plus distinguée.

L'agent commercial de la Compagnie,
ÉMILE MARIA.

SYNDICAT COMMERCIAL ALGÉRIEN
IV^e, V^e et XIII^e GROUPE
Séance du 31 janvier 1918
(*Journal général de l'Algérie*, 7 février 1918)

À la suite de la décision prise par les trois groupes, MM. Régnier et Trouiller, accompagnés par M. le président, P. Fontana, se sont rendus auprès de M. le directeur de la Compagnie P.-L.-M.

M. Day, déjà au courant des revendications des expéditeurs, a tout d'abord déclaré qu'un peu trop de précipitation dans le classement des marchandises avait nécessairement laissé dans l'oubli certains articles qui méritaient un tour de faveur. Mais il a ajouté que les Compagnies demandaient en ce moment le maximum de rendement au matériel étant donné la rareté de combustible.

M. Trouiller a présenté alors les desiderata du commerce dans l'ordre du maximum au minimum ; reprise de la petite vitesse, élargissement de la classification en première catégorie, amélioration de la grande vitesse. Avec M. Day et M. Régnier, il reprend les diverses marchandises dénommées et celles que les Groupes signalent encore comme nécessaires à l'alimentation.

M. Day promet d'entretenir le Comité, samedi prochain, de toutes les questions qui lui sont soumises ; personnellement, il est d'avis que le service de grande vitesse, tel qu'il fonctionne en ce moment, ne saurait être maintenu ; transport pour transport, il vaut mieux employer la P. V. qui permet une meilleure utilisation des wagons, évite les

avaries et fausses directions inévitables avec un service de G. V. improvisé à la hâte. Il entretient ensuite la délégation de la situation exacte du stock en combustible ; d'où il résulte que les restrictions sont imposées par la prudence et la nécessité. Les chiffres fournis ont particulièrement frappé la délégation, elle s'est rendu compte qu'il fallait limiter les demandes au strict minimum, d'autres restrictions plus graves menaçant encore la population.

Votre délégation ne peut que reconnaître la bonne volonté de la Direction de la Compagnie P.-L.-M. ; elle espère que le classement proposé pour quelques articles de première nécessité sera adopté à la réunion générale de samedi, M. le directeur des chemins de fer ayant reçu le tableau des revendications que M. P. Fontana lui a fait parvenir.

SYNDICAT COMMERCIAL ALGÉRIEN
(*Journal général de l'Algérie*, 7 mars 1918)

Alger, le 5 mars 1918.

Monsieur le Président,

Par lettre n° 1031 du 28 février dernier, vous voulez bien me signaler que nos gares refusent toujours d'accepter à l'expédition des vins pour Alger-Port avec acquit-exportation et me demander de faire cesser cet état de choses préjudiciable au Commerce.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que les gares se conforment aux instructions qu'elles ont reçues à la suite de l'interdiction par M. le gouverneur général de l'expédition des vins à destination des ports qui nous a été notifiée le 15 janvier.

M. le gouverneur général ne nous a pas avisés que cette interdiction était rapportée.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les plus distingués.

Le directeur de l'exploitation,
DAY.

M. LE PRÉSIDENT dit qu'il s'est empressé d'écrire à M. le gouverneur général, afin qu'il avise la Compagnie P.-L.-M. que l'interdiction de l'exportation des vins a été rapportée.

M. POULALION demande que le même régime soit appliqué pour les alcools et que ces derniers soient portés, comme les vins, dans la deuxième catégorie.

M. LE PRÉSIDENT répond qu'il interviendra dans ce sens auprès du Comité des réseaux.

SYNDICAT COMMERCIAL ALGÉRIEN
Réunion de la chambre syndicale
Séance du 19 mars 1918
(*Journal général de l'Algérie*, 21 mars 1918)

Compagnie P.-L.-M.
(Réseaux métropolitains).

M. LE PRÉSIDENT porte à la connaissance de ses collègues la lettre ci-dessous qu'il a reçue de M. Mugniot, sous-chef de l'Exploitation de la Compagnie P.-L.-M.

Paris, le 11 mars.1918

La Commission du réseau P.-L.-M,
à Monsieur le président du Syndicat commercial algérien, Alger
Monsieur le président,

Par votre lettre du 23 février dernier, vous avez bien voulu nous informer qu'un des membres du Groupe des vins du Syndicat -commercial vous avait communiqué les renseignements ci-après, parvenus de Cette et de Marseille, au sujet des réexpéditions des vins algériens :

« De Cette, 15 février. Gare reçoit wagons irrégulièrement, on en est-à ce moment aux inscriptions de novembre.

« Depuis Marseille, 14 février. Le trafic avec le chemin de fer, sans avoir repris d'une façon effective, a pu donner, ces temps derniers, quelques résultats, bien entendu, avec finances et gratifications pour fournitures de wagons et chargement seul moyen, d'arriver, à réexpédier. »

À ce sujet, vous voulez bien nous faire remarquer, d'une part, que la fourniture irrégulière de matériel, pour les vins entraîne pour cette marchandise de longs séjours sur les quais, séjours qu'il serait nécessaire d'éviter, et, d'autre part, que le seul-procédé pour faire cesser la suspicion qui pèse sur. nos agents de Marseille consisterait à établir à Alger et à Oran un registre d'inscriptions pour les vins, à destination du port de Marseille comme cela se fait déjà pour ceux transitant par le port de Cette.

Nous avons l'honneur de vous faire connaître que la fourniture irrégulière de matériel qui vous a été signalée a été la conséquence des restrictions de trafic que nous avons été dans l'obligation de prévoir pendant ces dernières semaines pour nous permettre de faire face à des transports très importants. Pour pouvoir les effectuer, avec toute la régularité désirable, il nous a fallu limiter l'acceptation des expéditions commerciales aux seules marchandises indispensables aux usines-de guerre et au ravitaillement de la population civile en denrées de première nécessité.

De ce fait, l'écoulement des vins s'est trouvé momentanément arrêté tant à Marseille qu'à Cette. Nous venons. récemment de le reprendre à nouveau et nous nous efforcerons, dans la limite de nos disponibilités, de revenir progressivement à l'exécution du programmé qui nous avait permis l'année dernière d'acheminer toute la production dans des conditions relativement satisfaisantes.

En ce qui concerne spécialement les vins d'Algérie, le régime d'inscriptions que nous avons adopté pour ceux débarquant à Cette facilitera certainement cet acheminement et, ainsi que nous l'avons récemment écrit à M. le président de la chambre de commerce d'Alger, nous aurions été très heureux d'étendre ce régime aux vins débarquant à Marseille.

Malheureusement, ainsi que nous l'avons exposé à ce moment-là, la situation dans ces deux ports n'est pas la même et des difficultés matérielles ne permettraient pas d'opérer. à Marseille comme nous opérons à Cette. Les vins, en effet, sont entreposés en magasins après débarquement et nous sont remis ultérieurement dans l'une quelconque des gares de Marseille ; nous ignorons, par suite, au moment du départ d'Algérie, quel sera le point de chargement sur fer.

Nous faisons, toutefois, examiner à nouveau la question par nos services locaux et nous nous empresserons d'adopter toutes modifications aux errements actuels qui seraient de nature à assurer aux commerçants de la Colonie une plus grande régularité dans leurs expéditions.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de notre considération très distinguée.

Pour la commission de réseau:
Le sous-chef de l'exploitation,
Eug. MUGNIOT.

(Dont acte.)

SYNDICAT COMMERCIAL ALGÉRIEN
VIII^e GROUPE (vins et futailles)
Séance du 9 mars 1918
(*Journal général de l'Algérie*, 21 mars 1918)

Examen de la situation du commerce des vins

M. LE PRÉSIDENT donne lecture des lettres ci-après qu'il a adressées à M. Aymes, président de la Société des agriculteurs du-département d'Alger :

Alger,-le 9 mars 1918,
Monsieur le président du Syndicat commercial algérien
à Monsieur le président de la Société des Agriculteurs,
Palais consulaire,
Alger.

Monsieur le président,

Les membres du VIII^e Groupe (Vins et Futailles) du Syndicat commercial algérien ont donné mission à une délégation, composée de MM. Simian, Ricome, Lung et Latrille, d'examiner, avec une délégation des viticulteurs que vous voudrez bien désigner, la situation difficile du commerce des vins et de s'entendre sur les moyens à employer pour en atténuer les conséquences.

Je vous serais très obligé, Monsieur le président, de vouloir bien me faire connaître, aussitôt que possible, si vous acceptez la manière de voir des membres du VIII^e Groupe, et, dans ce cas, je mettrai à la disposition des deux délégations la salle des séances de la chambre syndicale du Syndicat commercial algérien au jour et heure que vous voudrez bien m'indiquer.

Veillez agréer, Monsieur le président, l'assurance de ma considération très distinguée.

J. TARTING

Alger, le 9 mars 1918.

Monsieur le président
du Syndicat commercial algérien
à Monsieur le président
de la Société des Agriculteurs,
Palais consulaire,
Alger.

Monsieur le président,

Pour me permettre d'établir, pour le département d'Alger, le tonnage nécessaire à l'écoulement des vins de la récolte 1917 sur les réseaux des chemins de fer algériens, je vous prie de vouloir bien me faire connaître, *dans le plus bref délai possible*, la liste des vins non vendus en indiquant les lignes à employer suivant l'ordre ci-après :

- 1° Par charrettes ;
- 2° Par l'État-Algérien ;
- 3° Par la Compagnie P.-L.-M. ;
- 4° Par le C.F.R.A. seul ;

- 5° Par la ligne de Médéa et le P.-L.-M. ;
- 6° Par le C.F.R.A. et le P.-L.-M. ;
- 7° Par les lignes côtières.

Veillez agréer, Monsieur le président, l'assurance de ma considération très distinguée.

J. TARTING

M. le président ajoute que les deux délégations se réuniront au Syndicat commercial le mardi 19 mars courant : elles sont composées, pour la Société des agriculteurs, de MM. Aymes, Decock, Dromigny, Perriquet et Démangeat, et pour le Syndicat commercial de MM. Tarting, Ricome, Simian, Latrille et Lung.

M. LE PRÉSIDENT donne les résultats de l'enquête qu'il a faite auprès de tous les négociants en vins pour connaître le tonnage nécessaire à l'écoulement des vins de la récolte 1917 sur les réseaux du département d'Alger :

- 1° Existences des fûts prêts à être embarqués.

À quai Alger	21.000 fûts
Dans les chais	19.000 fûts
Total	<u>40.000 fûts</u>

- 2°.Existences dans les caves des vins à transporter appartenant au Commerce.

	fûts
Par charrettes	15.000
Par les Chemins de fer de l'État	8.000
Par la Cie C.F. R. A.	17.000
Par les chemins de fer P.-L.-M. :	14.000
Ouest-Algérien et P.-L.-M. :	9.000
C. F. R.A. et P.-L.-M. :	15.000
Lignes côtières	12.000
Total	<u>90.000</u>

- 3° Existences dans les caves de vins invendus

M. LE PRÉSIDENT dit que c'est grâce aux indications de M. Ricome qu'il peut donner le chiffre de 300.000 hectolitres de vins restant. encore à vendre et à transporter, soit 50.000 fûts.

Il reste donc à transporter par voie de terre et voies ferrées, pendant une période de six mois, $90.000 + 50.000 = 140.000$ fûts.

Par voie maritime, $140.000 + 40.000 = 180.000$ fûts, soit une moyenne de 1.000 fûts par jour.

Nous ne comptons pas dans ces chiffres, ajoute. M. le président, les fûts de l'Intendance qui, heureusement, ne sont pas si élevés que ceux du Commerce.

MM. RICOME, SIMIAN, DELRIEU, MARMIESSE, QUIN prennent, tour à tour, la parole et font ressortir les difficultés de toutes sortes qui entravent le commerce des vins. Plus que jamais, les négociants doivent rester unis pour traverser cette crise qui, de l'avis de tous, peut être atténuée par la bonne volonté des banques et des viticulteurs.

M. LUNG propose de mettre M. le gouverneur général au courant de la situation afin qu'il intervienne auprès des Compagnies de chemins de fer pour permettre d'activer les retraisons. Il demande également qu'une visite soit faite à M. Day, directeur de la Compagnie P.-L.-M.

(Adopté.)

M. LE PRÉSIDENT dit qu'il saisira de la question le Comité de Ravitaillement au cours d'une prochaine réunion.

AVIS DE DÉCÈS
(*Mémorial de la Loire*, 27 février 1919)

M. Lucien Cholet, administrateur de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest-Algérien, chevalier de la Légion d'honneur ; M. Paul Ronneaux, ingénieur des Arts et Manufactures, et Madame ; M. Adolphe Hugot, administrateur des Aciéries et forges de Firminy, chevalier de la Légion d'honneur, et Madame ; M. Alfred Cholet, lieutenant d'artillerie, chevalier de la Légion d'honneur, Madame et leurs enfants ; M^{lles} Marthe et Magdelaine Ronneaux ; M. Pierre Hugot, sergent au 149^e régiment d'infanterie, décoré de la Croix de guerre et de la Médaille militaire ; M. Georges Hugot, sous-lieutenant d'artillerie ; MM. André, Robert, Marc, Raymond Hugot ; M^{lles} Marguerite, Hélène, Yvonne Hugot ; M^{me} Angèle Niobe et ses enfants,

Ont l'honneur de vous faire part de la perte douloureuse qu'ils viennent d'éprouver en la personne de

Madame Lucien CHOLET,
née Héloïse-Marie LAFUT,

leur épouse, mère, belle-mère, grand-mère, belle-sœur et tante, décédée religieusement à Paris, le 13 février 1919.

Les funérailles ont eu lieu le 20 février, à Lassay (Mayenne).

Il ne sera pas envoyé de lettres de faire-part.

Légion d'honneur.
(*Journal général de l'Algérie*, 19 mai 1921)

Nous apprenons avec plaisir la promotion dans la Légion d'honneur de M. Day, directeur du réseau algérien du P.-L.-M.

Les nombreux amis de M. Day, et tous ceux qui ont été à même d'apprécier l'activité qu'il déploya, à la tête d'un important service, pendant les années de guerre, applaudissent, ainsi que nous le faisons, à son élévation au grade d'officier.

LES DÉLÉGATIONS FINANCIERES ONT VOTÉ HIER :
LE RACHAT DES LIGNES DU P.-L.-M.
L'AFFERMAGE AU P.-L.-M. DES LIGNES ORANAISES DU P.-L.-M.
ET L'AFFERMAGE À CETTE MÊME COMPAGNIE DU RÉSEAU DE L'O.-A.
(*L'Écho d'Alger*, 4 juin 1921)

La séance d'hier comptera parmi les plus importantes de celles qu'avaient tenues les Délégations financières.

Les décisions prises auront, en effet, d'énormes conséquences sur notre budget, d'abord, sur notre avenir économique ensuite.

L'an dernier, les assemblées algériennes ont, on s'en souvient, voté, parce qu'elles ne pouvaient faire autrement, le rachat de l'Ouest-Algérien et confié à cette compagnie, provisoirement, l'exploitation en régie de son ancien réseau.

L'O.-A. a réclamé, depuis, à l'Algérie, le remboursement de ses déficits de guerre ; la Commission des finances des Délégations lui a refusé les trois millions qu'elle demandait.

On a craint que, suivant une expression employée hier par plusieurs orateurs, elle ne mette les clefs sous la porte, et on s'est demandé :

— Qui va prendre cette ligne en charge ?

— L'État-Algérien, ont dit les uns.

— Le P.-L.-M., ont avancé les autres.

Et la discussion s'est engagée.

— La ligne de l'O.-A. est trop éloignée du réseau de l'État.

— Celle de Constantine-Philippeville l'est aussi de celui du P.-L.-M.

— Alors, donnons à l'État la ligne Constantine-Philippeville, au P.-L.-M. celles de l'O.-A., ont avancé les conciliateurs.

— Il faut alors racheter, ainsi le veut la convention qui nous lie au P.-L.-M., tout le réseau de cette compagnie, a-t-on objecté.

— Soit, rachetons tout, ça ne fera qu'un seul réseau d'État en Algérie, ont immédiatement proposé les partisans de l'étatisme.

Ils ont, comme bien l'on pense, fait crier.

Mais il fallait une solution. Celle-ci a été hâtée par une menace de la Cie P.-L.-M.

Son directeur est venu dire, nous l'avons appris hier :

— Nous ne pouvons continuer notre exploitation dans les conditions actuelles ; perdant trop, nous allons, si nous ne nous arrangeons pas, abandonner notre réseau et vous mettre dans l'obligation de nous racheter. Ça vous coûtera, aux termes de notre convention, un peu plus de 7 millions par an. Nous vous demanderons, en outre, de nous rembourser une trentaine de millions que nous avons perdus pendant la guerre.

Et la convention qui a été présentée hier est née du désir qu'a eu l'Administration et qu'ont partagé la commission interdélégitaire, puis la majorité de l'assemblée, d'éviter un conflit et un interminable procès.

Malgré M. Boniface, partisan du réseau unique, ce qui lui a valu une accusation d'étatisme, et malgré M. Guastavino, qui préférerait temporiser, les délégations ont voté le projet établi par l'Administration et la Compagnie P.-L.-M.

Il se résume en ceci : Tout le réseau P.-L.-M. sera racheté ; sa ligne constantinoise sera remise à l'État algérien qui unifiera ainsi le réseau de l'Est.

Est unifié également le réseau de l'Ouest par l'adjonction à la ligne Alger-Oran des lignes jusqu'ici exploitées par l'O.-A.

Ce réseau de l'Ouest, qui appartiendra désormais à l'État, sera affermé à la Cie P.-L.-M., qui le continuera au Maroc pour son propre compte. La coordination entre les deux seuls grands réseaux qui subsisteront en Algérie sera faite par un Conseil supérieur des chemins de fer.

On en est arrivé ainsi, par une voie détournée, à créer, sous deux étiquettes différentes, un seul grand réseau d'État.

C'est l'État qui, tout en donnant annuellement une indemnité de rachat de 4 millions pour les lignes existantes, paiera les lignes nouvelles, les réparations, et le matériel. Nous avons déjà voté, l'an dernier, cent millions pour l'amélioration des lignes du P.-L.-M. — et les actionnants continueront à toucher l'intérêt de leurs actions avec un

dividende représenté par le tiers de la prime de gestion allouée à la compagnie, non sur ses bénéfices, mais pour 2 p. 100 sur ses recettes d'exploitation et pour 7 p. 100 sur le produit net.

C'est une solution élégante, qui donne satisfaction aux intérêts des capitalistes et aux aspirations socialistes.

Que donnera cette convention, visiblement inspirée du projet de réforme des chemins de fer voté par la Chambre et actuellement soumis au Sénat ? L'avenir seul le dira.

Les délégations l'ont voté à une grosse majorité, après en avoir modifié, en commissions quelques points de détail. Quelques délégués cependant, MM. Guastavino, Cuttoli, Berger-Vachon, Soufflot, ont trouvé qu'on allait un peu vite et qu'avant de prendre une décision de cette importance, qui, pendant de nombreuses années, va ajouter, dans notre budget, au déficit de l'État-Algérien celui du P.-L.-M., on eût pu attendre. Ils ont dû s'incliner devant leurs collègues. Tous ces derniers ont paru convaincus qu'ils faisaient une bonne affaire et que, du moment qu'on le cachait sous une étiquette qui plaît au public, l'étatisme n'était pas à craindre. Et puis, on leur avait dit :

— La Compagnie P.-L.-M. nous promet des tarifs directs entre la France et l'Algérie. Elle est puissante auprès des Compagnies de navigation.

Or, en entendant cet argument qui leur a plu, un problème s'est posé à moi :

— Ces Compagnies de Navigation, auprès desquelles la compagnie P.-L.-M. est *persona grata*, n'est-ce pas tout simplement le consortium dont elle fait partie, dont les délégués ont, avec indignation, repoussé les propositions, et dont, cependant, le Ministre de la Marine marchande vient de reprendre le projet ?

Et je me suis demandé si M. Galle, battu il y a trois semaines, ne venait pas, en ayant l'air de gagner la bataille sur la question des transports ferroviaires, de remporter une victoire sur celle des transports maritimes ? ? ?

PIERRE-EDMOND.

LA SÉANCE

À 3 h. 30, M. Sabatier, président, ouvre la séance.

Ses premières paroles sont pour adresser à M. Galle les félicitations de l'assemblée pour sa nomination dans l'ordre de la Légion d'honneur.

Il résume ensuite l'ordre du jour qui comporte la discussion du nouveau régime des chemins de fer d'intérêt général de l'Algérie et du projet de convention avec la Compagnie P.-L.-M.

La délégation des colons a adopté :

1° Les conclusions du rapport présenté par M. Galle au nom de la commission interdélégataire des chemins de fer ;

2° Un amendement, déposé par MM. Raoux, Saurin et Catroux, tendant à confier l'exploitation provisoire de l'Ouest-Algérien à la Compagnie P.-L.-M. à partir du 1^{er} juillet, 1921 et jusqu'au 1^{er} janvier 1922.

La délégation des non colons a adopté les conclusions du rapport de la commission interdélégataire des chemins de fer, en ce qui concerne le nouveau régime des chemins de fer algériens et l'affermage au P.-L.-M. d'une partie du réseau algérien.

Mais, en ce qui concerne l'exploitation de l'Ouest-Algérien à dater du 1^{er} juillet 1921, elle a décidé de la confier, en régie, au P.-L.-M., à partir de cette date et jusqu'au 1^{er} janvier 1922. (Motion de M. Joly).

La délégation indigène, section arabe, a adopté à l'unanimité les conclusions du rapport de M. Galle, ainsi qu'un amendement tendant à confier à la Cie P.-L.-M., à partir du 1^{er} juillet 1921, l'exploitation de l'Ouest-Algérien.

Enfin, la section kabyle a également adopté les conclusions du rapport, sous la réserve que l'Algérie conserverait la faculté de faire commencer l'exploitation par le P.-L.-M. à partir du 1^{er} juillet 1921.

LE RACHAT DU P.-L.-M.

Les explications du rapporteur

M. Galle, rapporteur de la commission interdélégitaire, remercie tout d'abord M. Sabatier des éloges qui viennent de lui être adressés. Ils sont pour lui un encouragement à continuer à travailler dans l'intérêt de l'Algérie.

— Vous connaissez tous mon rapport, dit-il, je ne vous le lirai pas. Je vous demande la permission de le synthétiser.

En Algérie, la question des transports, tant terrestres que maritimes, est de celles qui, depuis longtemps, préoccupent au plus haut point les populations algériennes. Tout notre développement économique en dépend.

Depuis 1904, l'Algérie a racheté l'Est-Algérien, le Bône-Guelma, enfin l'Ouest-Algérien.

Nous étions, avec cette dernière compagnie, dans une situation de fait défectueuse.

Une autre aussi défectueuse est celle qui résulte de l'exploitation, source de conflit, par le P.-L.-M., de la ligne d'Alger-Oran.

On a senti la nécessité de faire disparaître les cloisons étanches et d'unifier les lignes ferrées.

La convention qui vous est proposée prévoit à la fois un rachat et un affermage.

On a pu être choqué, au début, par cette combinaison. Pourquoi racheter et confier ensuite à la même compagnie le soin d'exploiter ?

La raison est bien simple : Nous ne pouvons racheter une partie sans racheter le tout. Or, il faut racheter la ligne Philippeville-Constantine qui, logiquement, doit être incorporée au réseau de l'État dans lequel elle est enclavée.

Si on avait dû racheter le P.-L.-M., suivant la convention de 1863, nous aurions dû payer une annuité de 7 millions et demi.

Or, nous avons eu à discuter avec le P.-L.-M. qui réclamait le remboursement de ses déficits de guerre.

Nous lui avons dit : soit ! Nous pourrions contester, mais nous vous proposons l'affermage, en échange de ce que pourrait vous rapporter le procès que vous voulez nous intenter.

On a mis alors en balance les avantages concédés de part et d'autre et nous rachetons, moyennant 4 millions par an, plus une prime de gestion, prime qui a un intérêt dans tous les cas et qu'on aurait dû donner si nous avions exploité nous-même. Cette prime est un simulant, un adjuvant précieux pour le personnel, qui en touche les deux tiers.

Voilà pour le régime financier. En ce qui concerne le régime administratif, on s'est basé sur ce qu'a fait la Métropole qui a institué la solidarité financière des réseaux.

Avec cette combinaison, les Délégations financières seront toujours maîtresses des relèvements ou des abaissements des tarifs.

Le régime administratif a pour-résultat la cohésion de tous les personnels. Il permet la création d'un Conseil supérieur des chemins de fer où seront représentés les intérêts généraux de l'Algérie et où les Délégations financières, auront une part prépondérante.

Nous aurons la liaison indispensable entre deux réseaux qui ont fait leur devoir de façon complète pendant la guerre. Il se créera entre eux une mutation qui constituera un élément de prospérité incontestable.

M. Galle termine en déclarant qu'il se tiendra à la disposition des délégués qui auront des objections à faire au projet de convention dont il demande l'homologation.

M. Boniface soutient la théorie du réseau unique

M. Boniface résume les propositions soumises à l'assemblée par la convention.

Le rapport de M. Galle, qui s'étend très longuement sur les avantages du projet présenté par l'Administration, ne parle que des avantages qu'aurait l'exploitation par un réseau unique. Si, dit-il, on adopte les conclusions de ce rapport, la Métropole n'aura plus le droit d'y toucher.

Dans les deux cas de rachat, obligatoire ou amiable, on nous dit que ce serait dans le premier cas deux millions et demi de plus qu'il nous faudrait payer ; mais on peut se demander pourquoi, alors, la Compagnie ne le préfère pas ? Il faut croire qu'elle s'est réservée des avantages financiers intéressants.

Vous avez manifesté votre volonté d'exploiter toutes vos richesses agricoles ou minières. Vous ne le ferez qu'avec un seul réseau de voies ferrées. En créant celui-ci, nous ne ferions que suivre l'exemple des grandes nations industrielles qui exploitent elles-mêmes leurs voies ferrées.

Je ne vous donne que des idées générales, ne voulant pas entrer dans le détail. Je suis persuadé que la Colonie gagnerait à exploiter elle-même. Il s'agit de l'avenir de notre belle Algérie.

Vous n'obtiendrez pas la coordination que vous cherchez.

M. Galle vous dit que l'exploitation de l'État avait donné de bons résultats ; on aurait tout avantage à lui confier toutes nos lignes. M. Boniface dépose la motion suivante :

« Les Délégations financières,

Considérant que l'étude du projet de convention présenté par l'Administration n'a pas fait ressortir l'économie générale de l'affermage d'une partie du réseau ferré algérien à la Compagnie P.-L.-M. ;

Considérant que cet affermage ne résout d'ailleurs pas la question de la coordination des lignes à l'Ouest ;

Rejette le projet de convention présenté ;

Décide le rachat du réseau P.-L.-M et l'exploitation de tout le réseau de voies ferrées algérien par les Chemins de fer algériens de l'État. »

La convention est désastreuse affirme M. Guastavino

M. Guastavino. — Il s'agit de savoir et de discuter sur ce point : est-ce que le P.-L.-M. nous fait un cadeau aussi mirifique que celui dont parle M. Galle dans son rapport ?

La combinaison est désastreuse pour le budget de l'Algérie.

Vous avez déjà rejeté les premières propositions de la Compagnie P.-L.-M. On vous a demandé un délai supplémentaire — jusqu'au 30 juin — pour laisser l'O.-A. en régie, et cela afin de pouvoir le passer au P.-L.-M.

Au lieu de nous donner des explications sur la question de l'O.-A., seule en cause, on nous a surpris en remettant en question toute la transformation de notre régime des chemins de fer.

Le projet qui vous est soumis est celui de la Compagnie P.-L.-M.

Examinons-le :

À première vue, il semble étrange que la Compagnie, qui peut se faire racheter pour une annuité de sept millions, se contente de quatre. Son mouvement de générosité est étonnant.

Si elle nous fait ce cadeau, c'est qu'elle ne peut faire autrement. Aux termes de la convention de 1863, elle est tenue d'exploiter et elle s'aperçoit qu'au sortir de la guerre, il lui faut faire des sacrifices importants. Pendant quelques lustres, son exploitation sera déficitaire. Elle doit supporter ses pertes, son matériel est à bout de souffle et doit être remplacé. Elle a montré un déficit de guerre de vingt millions.

S'apercevant qu'elle ne peut plus exploiter dans des conditions avantageuses son réseau algérien, elle enlève le boulet de ses pieds et le rive à ceux de la Colonie.

Ce sont les contribuables algériens qui paieront le déficit de la Compagnie qui n'aura ni responsabilité, ni initiative, ni besoin de surveiller son budget, puisque c'est la Colonie qui bouchera les trous.

On comprend alors sa générosité !

On nous demande purement et simplement de nous charger de son déficit. Elle glanera un certain nombre de millions au Maroc, mais nous ferons tous les frais en Algérie.

Je me refuse à accepter la convention.

M. Guastavino critique ensuite les décisions du Conseil d'État qui tend à se substituer au Parlement, en nous disant : « Vous confierez le réseau de l'O.-A. au P.-L.-M. et non à l'E.-A. »

Le télégraphe marche ; le ministre des Travaux publics s'intéresse à la question. Cela prouve l'importance de la Compagnie P.-L.-M. devant qui tout le monde s'incline, même les ministres.

Je refuse d'accorder au P.-L.-M. ma confiance.

Et, pourtant, je dis : « Quel dommage qu'elle ne nous représente pas à Paris. Elle aurait plus d'influence pour nous défendre auprès du gouvernement métropolitain. »

Nos vœux sont oubliés dans les cartons des ministères, mais des désirs des ploutocrates on s'occupe avec activité.

Périsse plutôt la charte de 1900 que nous inclinier ainsi devant les volontés du P.-L.-M. transmises par un ministre.

M. Lisbonne est étatiste

M. Lisbonne. — Quand les intérêts de l'Algérie sont en jeu, chacun doit prendre ses responsabilités.

N'oubliez pas que le projet de convention qui vous est soumis vous lie pour dix années. Il est nécessaire, avant de se lier pour une période aussi longue, d'étudier le pour et le contre. M. Lisbonne discute ensuite juridiquement les effets de la conclusion de 1863. Le P.-L.-M. nous fait cadeau, semble-t-il, de 120 millions.

M. Galle. — Contre des compensations.

M. Lisbonne. — Lesquelles ? La prime de gestion ? C'est -peu.

Il y a quelque chose là-dessous qui m'échappe.

Tout d'abord, je vois les chiffres.

La Compagnie dit qu'on lui devrait, si on la rachetait, 7.342.000 francs par an, et elle base ce prix de rachat sur ce qui serait le produit net de 1913.

Or, ce maximum ne dépasserait pas 7 millions et-rien ne dit que le Conseil d'État ne diminuerait pas ce chiffre.

Nous lui donnerons 4 millions, une prime d'exploitation qui peut varier de 500.000 à un million, la moyenne serait de 750.000 francs.

M. Galle. — Mettez un million.

M. Lisbonne. — Ça fait cinq millions. Ce n'est donc plus que deux millions par an, qu'on nous donne. Est-ce que nous ne pouvons prendre à notre charge si elle est productive ?

Il ne s'agit, pas de savoir si nous dépenserons un petit peu plus, il s'agit de savoir si nous avons des avantages suffisants.

La convention, pour M. Joly n'est qu'un concordat accordé au P.-L.-M.

M. Joly, président de la commission des finances, déclare :

— Ce n'est pas un cadeau que nous fait la Compagnie P.-L.-M.

Le P.-L.-M. nous doit verser 75 millions de garantie d'intérêt. Il a perdu trente millions pendant la guerre. Il est dans l'impossibilité de continuer son exploitation.

La convention qu'on vous offre, c'est un concordat avec le seul créancier qu'ait la Compagnie P.-L.-M. : l'Algérie. Voilà la situation nette.

On a discuté. Le système qui a prévalu est celui de la division des chemins de fer en deux réseaux. Les grèves de l'an dernier, les craintes qu'a fait naître le projet de nationalisation ne sont pas étrangères à cette décision.

Au fond, c'est l'État qui rachète ; c'est l'État qui exploitera par l'intermédiaire d'un gérant indemnisé par une prime de gestion.

La quotité et la forme de cette prime ont soulevé des discussions.

Les 7 % de la prime, qui jouent uniquement sur le service des capitaux, intéressent votre fermier à la bonne exploitation.

Il en est de même, d'ailleurs, sur le réseau de l'État. Cette prime variera de 400.000 francs à un million. Quels sont les avantages de la Compagnie ?

La prime, simplement.

C'est un débiteur qui a subi vos exigences ; ce n'est pas un souverain qui a dicté ses volontés.

C'est le réseau de l'O.-A. qui l'intéresse et qui l'a conduit à vous demander la convention parce qu'elle espère tirer beaucoup plus du Maroc que de la prime que vous lui accordez.

Elle aura intérêt à obtenir la soudure du rail et des transports maritimes. Elle est puissante auprès des compagnies maritimes. Elle peut nous servir. Déjà, un projet de tarif direct entré l'Algérie et la Métropole nous a été distribué.

Nous avons intérêt à ce que ce tarif soit adopté.

Il nous le faut avant le 1^{er} janvier.

C'est pourquoi la commission des finances est favorable à l'affermage de l'O.-A. au P.-L.-M.

Si nous avons rejeté, à la commission des Finances, les trois millions de déficit de guerre de l'O.-A., alors que nous avons accepté les 30 millions du P.-L.-M., c'est parce que l'O.-A., ne nous appartient que depuis le 1^{er} janvier 1920.

Il faut s'attendre à voir la Compagnie de l'O.-A. ; cesser son exploitation.

Il faut donc, à partir du 1^{er} juillet, au plus tard, l'exploiter nous-mêmes. Il faut des locomotives et des wagons pour améliorer son trafic. Seul le P.-L.-M. peut le faire.

Si vous vouliez remettre l'O.-A. à l'État pour le passer ensuite au P.-L.-M., vous feriez passer le personnel sous trois directions différentes.

Ce serait de mauvaise administration et les chemins de fer de l'État, eux-mêmes, préféreraient ne pas jouer ce rôle d'intermédiaire à la suite duquel le P.-L.-M. retirerait les bénéfices de son effort.

Ou bien vous voulez l'exploitation définitive par l'État et il faut lui donner l'O.-A. tout de suite, ou vous voulez deux réseaux, alors il faut les donner immédiatement au P.-L.-M.

C'est ce que nous vous demandons d'adopter.

Confiez provisoirement, en régie, au P.-L.-M. jusqu'au 1^{er} janvier 1921, l'exploitation du P.-L.-M.

À cette époque, quand interviendra la convention définitive, nous lui demanderons les tarifs directs que son directeur, M. Margot, nous a promis.

Pour M. Mercier, la solution n'est pas idéale, mais acceptable

M. Mercier. — Il importe de préciser les éléments du problème et de nous garder de toute exagération. Je ne partage ni l'enthousiasme de M. Galle, ni le pessimisme de M. Guastavino.

Plaçons nous en face des réalités.

Depuis la guerre, les choses ne se présentent plus sous le même angle. Les conventions, intéressantes autrefois, n'ont plus la même valeur.

De la période des excédents nous sommes passés à celle des déficits.

Celui du P.-L.-M. est évalué à 10 millions pour 1921 ; celui de l'État à 20 millions.

En tout, nous avons à fournir une somme de 60 millions et il nous faudra contracter dès l'an prochain un emprunt de liquidation qui atteindra une centaine de millions.

Nous avons commencé par dire, dans notre crainte de l'étatisme : Nous n'acceptons pas le rachat. Mais la Compagnie nous dit : Nous ne continuons pas. Si nous employons des mesures de coercition, nous aurons des procès-et ensuite 7 millions et demi à payer par an.

Dans quelle situation nous trouverons-nous si nous lui demandons de continuer ?

Elle ne pourra nous payer, ne disposant que de son réseau algérien, dont la valeur est engagée dans son affaire marocaine.

Pendant une longue période, nous serons dans une situation inextricable. Or, la Compagnie nous demande un concordat en faisant un abandon d'actif. Sa solution est la moins onéreuse, elle est acceptable.

En ce qui concerne l'affermage, M. Boniface la repousse au nom de l'étatisme. La convention repose sur un système d'équilibre. Ce que nous pouvons demander, c'est une garantie à notre régisseur, une bonne exploitation, Or, elle a donné de bons résultats et des raisons supérieures : liaison avec le Maroc, tarifs directs avec la Métropole militent en sa faveur.

J'aurais préféré que la prime soit prélevée uniquement sur les produits nets. Or, il y a 2 % sur les produits bruts et 7 % sur la différence entre les frais d'exploitation et les recettes. Or, il y a d'autres charges,

M. Mercier résume : Ce n'est pas une solution idéale, mais il est impossible de trouver celle-ci.

La convention paraît donner une formule heureuse pour l'exploitation future.

Je demanderai seulement que si le Parlement y apportait des modifications trop graves, le projet revienne intact devant nous.

Sur la question de l'exploitation de l'O.-A., il n'y a qu'une solution possible : confier ce réseau au P.-L.-M.

M. Dromigny votera la convention

M. Dromigny croit que l'émulation entre les deux réseaux, P.-L.-M. et E.-A., sera féconde.

Il y a dans la convention une partie qui nous convient à tous : c'est la participation du personnel aux bénéfices, règle dont on ne devrait jamais se départir.

Si je prends la parole, c'est pour dire que le défaut que je trouve à la convention, c'est sa longueur. L'exemple de la Compagnie du gaz d'Alger nous prouve l'erreur des conventions trop longues.

M. Galle. — Mais nous ne sommes liés que pour dix ans. Dans dix ans, nous pourrions dénoncer la convention, si nous voulons.

M. Dromigny. — Alors, je m'incline et voterai la convention sans arrière-pensée.

M. Galle. — Je n'attendais pas moins de votre clairvoyance.

On devrait attendre, dit M. Guastavino

M. Guastavino. — MM. Joly et Mercier viennent de nous dire pour la première fois, que le P.-L.-M. est carencé. Pourquoi n'attend-on pas qu'il mette la clef sous la porte ?

Je ne crois pas qu'il soit sage de se décider tout de suite. Il faudrait attendre la réalisation de ses menaces.

Nous pourrions immédiatement, par simple décision d'un séquestre administratif, couvrir l'exploitation. Attendons la réalisation de cette déconfiture annoncée par le directeur du réseau P.-L.-M.

Et M. Guastavino dépose la motion suivante :

« Les Délégations financières, réunies en assemblée plénière,

Considérant qu'il est prématuré, actuellement, de fixer définitivement le régime des voies ferrées de l'Algérie, alors que la réforme ferroviaire de la Métropole n'est pas, encore au point ;

Considérant que le projet soumis aux Délégations financières aurait pour but de faire supporter immédiatement à l'Algérie le poids des déficits d'exploitation de la Compagnie P.-L.-M. ;

Considérant que les propositions d'exploitation du réseau de l'Ouest-Algérien par la Compagnie P.-L.-M. sont inacceptables en l'état, ces propositions ayant comme contrepartie la refonte du régime entier des transports en Algérie,

Décident :

Le rejet des propositions de l'Administration. et statuant sur le sort de l'Ouest-Algérien racheté ;

Décident d'en confier la gestion provisoire, à compter du 30 juin 1921, aux Chemins de fer algériens de l'État, en attendant que des propositions d'exploitation soient faites par des fermiers éventuels.

Demandent à l'administration de lui soumettre les propositions d'affermage du réseau de l'O.-A. dont elle sera saisie. »

M. Lisbonne. — Le matériel que va nous envoyer le P.-L.-M. est du matériel qui a cessé de plaire, en France.

M. Galle. — Nous avons reconnu nous-mêmes, l'an dernier, que le P.-L.-M. était dans l'impossibilité de continuer son exploitation, puisque nous avons voté 100 millions pour améliorer son réseau.

L'opinion du gouvernement est que la convention est avantageuse

M. Boulogne, commissaire du gouvernement, va donner l'opinion de l'Administration. Il rappelle les phases diverses par lesquelles, depuis 1898, est passée la question des chemins de fer algériens.

La situation présente est celle-ci : D'un côté de l'Algérie, l'E.-A. exploite vos lignes ; de l'autre, vous avez racheté l'O.-A. à côté du P.-L.-M.

Le Conseil d'État n'a pas dit qu'il fallait confier l'O.-A. au P.-L.-M. C'est au cours de vos délibérations que vous avez été appelés à prendre une décision dans ce sens. Vous vous trouvez en présence de deux solutions : ou l'exploitation en régie de tout votre réseau, ou l'exploitation par un fermier.

L'Administration est d'avis que la convention est la meilleure qui puisse vous- être présentée. Elle accepte, et la Compagnie P.-L.-M. accepte aussi, les modifications apportées par la commission interdélégitaire au projet primitif. Elle accepte aussi la limitation des pouvoirs du gouverneur général en ce qui concerne, les tarifs, considérant qu'il vous appartiendra de donner votre avis. Elle vous demande de repousser les deux propositions d'ajournement qui vous sont soumises.

Et la convention est votée

M. Sabatier, déclarant la discussion close, met aux voix la motion Guastavino, qui n'obtient que six voix.

La motion de M. Boniface, réclamant l'étatisme, n'en obtient que trois.

Les conclusions du rapport de M. Galle sont adoptées à l'unanimité moins deux voix

Les amendements sont ensuite adoptés.

Le principe est acquis.

La séance est suspendue.

*

* *

À la reprise de la séance, la convention est adoptée article par article.

À signaler une intervention de M. Macé, soutenue par M. Raoux, en faveur de tous les cheminots, et notamment de ceux de l'Ouest-Algérien dont il demande que soit améliorée la situation.

Le gouverneur. général prend l'engagement d'attirer l'attention des directeurs sur la situation de ces agents.

Commencée à 3 h. 30 la discussion s'est terminée à 5 h. 30 et les votes étaient terminés une heure après. L'opinion de l'assemblée s'était faite au cours des réunions de la Commission interdélegataire. Les diverses interventions furent relativement courtes. [...]

Robert Dzim.

À L' « OFFICIEL »
LA SITUATION DES AGENTS DU P.-L.-M. SUR LA LIGNE PHILIPPEVILLE-CONSTANTINE
(*L'Écho d'Alger*, 7 juillet 1922)

Paris, 6 juillet. — Répondant à une question de M. Ruellan, député, le ministre des Travaux publics a déclaré que la situation future des agents de la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, de service sur la ligne de Philippeville à Constantine, est réglée par l'article 34 de la convention du 1^{er} juillet 1921 sur le nouveau régime des chemins de fer d'Algérie, actuellement soumise à la ratification du Parlement.

Aux termes du dit article, l'Administration des chemins de fer algériens de l'État doit reprendre ces agents qui resteront, d'autre part, soumis aux règlements auxquels ils sont affiliés.

Tous les droits et avantages qu'ils ont acquis leur seront donc maintenus.

La Compagnie du P.-L.-M., pressentie sur le point de savoir s'il n'y aurait pas lieu de laisser à ces agents la faculté d'opter pour leur réseau d'origine, a déclaré qu'il ne lui paraissait pas possible d'envisager une telle mesure. Il est nécessaire, en effet, que la nouvelle administration exploitante puisse disposer de tout le personnel en service sur la ligne nécessaire à son exploitation. Agir autrement, ce serait placer éventuellement l'Administration dans l'impossibilité d'exploiter la ligne.

LOI DU 11 DÉCEMBRE 1922
Rachat de l'infrastructure par l'État
Le P.-L.-M. conserve l'exploitation de sa ligne Alger-Oran
abandonne celle du Philippeville-Constantine à l'État
et prend en exploitation les lignes de l'Ouest-Algérien

Nos chemine de fer
La ligne Philippeville-Constantine est incorporée au réseau de l'État
(*L'Écho d'Alger*, 9 janvier 1923)

Le 1^{er} janvier a eu lieu à Philippeville, la remise officielle de tous les services de la ligne P.-L.-M., Philippeville-Constantine, à l'Administration des Chemins de fer algériens de l'État.

MM. Day, directeur du P.-L.-M., et Blaisse, chef de l'exploitation, d'un côté ;
MM. Rouzeau, directeur de l'État algérien, et Jouaville, chef de l'exploitation de l'autre,

s'étaient rendus à Philippeville ou ils arrivèrent à 11 heures -du matin, reçu sur les quais de la gare, par tous les chefs de service, le personnel de l'exploitation et des ateliers et la musique des cheminots.

Au nom de ses camarades, le cheminot Burguin, des ateliers, remit à MM. Day et Rouzeau deux superbes gerbes de fleurs, en exprimant au premier les regrets et au second la joie de tous les travailleurs de l'ancien tronçon P.-L.-M.

M. Rouzeau remercia ce brave ouvrier des souhaits qu'il venait d'exprimer au nom d'un personnel d'élite dont il apprécie par avance tout le dévouement et qui pourra compter sur toute son impartialité.

À midi eut lieu un banquet auquel assistaient tout le haut personnel et des délégués des ateliers, de la traction et de la voie.

Au départ du train à quatre heures, MM. Rouzeau, Dav, Jouaville et Blaise furent salués par MM. Passerieu et Bel, délégués financiers ; Pinelli, président de la chambre de commerce ; Piétri, adjoint au maire ; de nombreux conseillers municipaux et personnalités de Philippeville.

Enfin, le soir à l'hôtel Terminus, un dîner intime réunissait les personnalités ci-dessus et des délégués du personnel de la gare de Constantine.

Désormais, toutes les lignes de chemins de fer du département de Constantine seront gérés par l'État.

C'est une satisfaction que les corps élus réclamaient depuis de nombreuses années.

Le Conseil supérieur des chemins de fer s'est réuni hier pour la première fois
(*L'Écho d'Alger*, 12 mai 1923)

Le progrès marche, en Algérie, comme en France, et suivant l'exemple donné par la Métropole, un Conseil supérieur des chemins de fer vient d'être créé dans la Colonie.

On sait que, par analogie avec la nouvelle organisation des réseaux arrêtée en France par une loi du mois d'octobre 1921, les assemblées financières algériennes ont, dans leur session ordinaire de 1921, adopté une convention qui a eu pour effet de répartir les voies ferrées d'intérêt général de l'Algérie en deux groupes : l'un géré par l'Administration des chemins de fer algériens de l'État, l'autre affermé à la compagnie P.-L.-M.

Cette convention, qu'une loi du 11 décembre 1922 a approuvée, prévoit que l'organisation commune aux deux réseaux destinée à assurer la coordination des exploitations en concordance avec les intérêts généraux de l'Algérie est constituée par un Conseil supérieur et un comité de direction.

Le comité de direction composé de six membres, le directeur et deux fonctionnaires de chacun des réseaux, se réunit régulièrement depuis plusieurs semaines.

Le Conseil supérieur comprend 29 membres ⁴ : un président, les six membres du comité de direction, deux représentants de chaque réseau, quatre représentants élus du personnel des réseaux et quatorze représentants des intérêts généraux de l'Algérie, savoir : six délégués financiers, trois membres des chambres de commerce, trois membres des chambres d'agriculture, le directeur des services financiers et le directeur de l'agriculture, du commerce et de la colonisation.

Il a commencé ses travaux hier. M. le gouverneur général a tenu à présider à son installation.

Tous les membres du conseil, sauf quelques-uns d'entre-eux qui s'étaient excusés, assistaient à cette première réunion.

⁴ Le président du Conseil supérieur est M. Boulogne ; le vice-président M. Brunel ; MM. Rouzaud et Day représentent les réseaux ; M. Viellard-Baron est commissaire général du gouvernement et M. Poupée commissaire général adjoint.

Le gouverneur général souhaite la bienvenue à ses nouveaux collaborateurs et les remercie d'avoir bien voulu lui apporter leur concours. Après avoir sommairement rappelé les circonstances dans lesquelles le Conseil a été institué et défini l'objet de leurs attributions essentielles, M. Steeg termine ainsi son allocution :

« La tâche qui vous incombe dans les circonstances présentes est complexe et difficile. Les déficits de nos chemins de fer ont lourdement pesé sur les budgets de l'Algérie dans ces dernières années. Vous connaissez les causes de ce déficit. L'Algérie importe le charbon qu'elle consomme et le prix de ce combustible varie au gré des changes ; d'autre part, c'en est fini du quasi monopole que détenait le chemin de fer pour le transport en commun des voyageurs et celui des marchandises. La diligence, une diligence modernisée, prend sa revanche de l'éviction ancienne ; elle dispute le trafic, sur des distances chaque jour croissantes ; elle prend et dépose le voyageur au centre des agglomérations ; elle charge la marchandise en magasin et la décharge à destination, sans aucune reprise onéreuse. Le chemin de fer est ainsi privé, par une âpre concurrence, d'une partie des suppléments de recettes que l'accroissement régulier du trafic lui apportait d'année en année. L'augmentation excessive des tarifs ne comblerait pas le déficit. mais risquerait au contraire de le creuser plus profondément en précipitant les voyageurs à l'autobus, les marchandises au camion.

En prenant en mains l'ensemble de ses réseaux, un pays neuf comme l'Algérie ne pouvait avoir ni la préoccupation ni la prétention d'en tirer d'importants bénéfices. Il s'agit plutôt, par la multiplication des moyens de transport, de favoriser la mise en valeur du sol, le développement de l'activité commerciale et industrielle. Un produit de la terre ou de l'usine ne devient une richesse que lorsqu'il se trouve à l'endroit où il peut satisfaire à des besoins. Immobilisée sur place, la récolte du Sersou ne représenterait qu'une accumulation d'efforts stériles. Encore faut-il que, pour aider à l'enrichissement de l'Algérie, les chemins de fer ne lui imposent pas des charges accablantes qui la condamneraient à la paralysie et à la ruine.

Les récoltes, qui s'annoncent satisfaisantes, nous aideront à rétablir la situation.

Elles n'y suffiront pas.

Il nous faut donc, Messieurs, étudier les rouages de cette grande machine qu'est notre réseau de chemins de fer, les adapter aux conditions agricoles, sociologiques, économique des régions qu'il dessert, les assouplir, les perfectionner pour en obtenir à moindres frais un meilleur rendement. Pour lutter contre le déficit, il nous faut perfectionner, parfois en le simplifiant, notre outillage technique, employer des méthodes commerciales, utiliser ingénieusement les ressources d'intelligence, d'activité et de dévouement du personnel. »

Le champ de vos travaux est vaste. Vous aurez à délibérer sur les questions les plus variées. Grâce à vous, grâce à l'appui de votre expérience technique, industrielle ou politique, MM. les Directeurs des réseaux réaliseront plus rapidement cet équilibre financier indispensable à la juste rémunération du travail algérien.

Je me garderai de vous apporter aujourd'hui mes suggestions sur tel ou tel point.

J'ai simplement voulu mettre devant vos yeux la complexité et la gravité des problèmes qui s'offrent à vous : il vous appartient de les sérier, de les étudier méthodiquement et de les résoudre. Votre président, mon très distingué collaborateur et ami, M. Boulogne, vous prêtera l'inlassable concours de son esprit lumineux, de son expérience, de son ardent amour de l'Algérie : l'œuvre que vous accomplirez avec lui méritera, j'en suis sûr, la reconnaissance de tous, et je vous convie à l'entreprendre, en vous assurant de ma très cordiale confiance ».

Le conseil a examiné, au cours de sa première réunion, quatre dossiers :

1° Régime des retraites des agents de l'Ouest-Algérien ;

2° Substitution de l'éclairage électrique à l'éclairage au gaz sur le matériel des réseaux ;

3° Rectification de la ligne de Mostaganem à Tiaret, entre Aïn-Tédélès et Bel-Hacel :

4° Prévvision des dépenses du conseil supérieur pour 1923.

Après la réunion, le gouverneur général a reçu les membres du conseil au Palais d'hiver. Devant la table garnie d'œillets magnifiques autour de laquelle M. Steeg, qu'accompagnaient MM. Ginoux et Kampmann, directeurs de son cabinet à Alger et à Paris, et M. Dubroca, chef du secrétariat particulier, recevait ses invités. M. le gouverneur général leva sa coupe au président du Conseil supérieur, M. Boulogne, qui lui répondit en l'assurant du désir de tous les membres de la nouvelle institution de travailler pour le bien de l'Algérie.

Une conversation cordiale suivit, qui permit aux représentants des groupements élus et à ceux de l'administration de continuer les échanges de vues commencés dans l'après-midi, dans la salle des Délégation financières mise à leur disposition.

L'amélioration des transports (*Journal général de l'Algérie*, 27 mai 1923)

Le 21 mai, M. Margot, directeur général de la Compagnie P.-L.-M., à Paris, accompagné de MM. Regnoul, ingénieur en chef de la Direction, à Paris ; Day, directeur du réseau algérien ; Blaisse, chef de l'exploitation ; Bouchot, inspecteur principal, et de Mazières, représentant du P.-L.-M. au Maroc, sont venus rendre visite au Syndicat commercial et industriel du département d'Oran, où ils ont été reçus par M. Hernandez, président, entouré de plusieurs membres du bureau et de quelques membres du Syndicat, ainsi que par M. Sicard, secrétaire général de la Fédération des syndicats agricoles de l'Oranie, qui se trouvait en commission au Syndicat commercial.

M. Margot fait part des efforts réalisés par sa Compagnie pour améliorer les transports par voies ferrées en Algérie et confirme les déclarations déjà faites par le haut personnel de la Compagnie.

Il assure, en outre, que, désireux de donner satisfaction dans la plus large mesure possible au commerce en général et à la Colonie, toutes les dispositions sont prises en vue de l'évacuation rapide de la récolte et que, dans ce but, le matériel roulant existant sera renforcé de douze, puissantes locomotives et de 300 wagons.

M. Hernandez remercie vivement M. Margot de sa visite et de ses déclarations à la veille d'une campagne particulièrement brillante.

Nous sommes heureux de pouvoir rassurer le commercé et félicitons à notre tour M. Margot et ses éminents collaborateurs de l'intérêt qu'ils portent au développement de notre département.

L'ESSOR DE L'INDUSTRIE ALGÉRIENNE (*L'Écho d'Alger*, 19 juin 1923)

L'industrie algérienne gagne de plus en plus la faveur des grandes Administrations, et que nous sommes heureux de le souligner ici.

La Société des Chemins de fer sur routes d'Algérie a confié à l'importante firme VIDAL, MANECAT et Cie, d'Oran, dont les usines de confection, de goudronnage, de séchage, ont été montées d'après les derniers perfectionnements modernes, la fourniture des bâches nécessaires à ses services.

La Société du C.F.R.A. a suivi en cela l'exemple de la Compagnie P. L. M., qui a déjà inscrit la maison VIDAL, MANECAT et Cie parmi ses fournisseurs pour le matériel qu'elle utilise sur le réseau de l'O.-A.

Nous souhaitons sincèrement que cette marque de confiance donnée ainsi par ces grandes Compagnies à l'industrie locale algérienne, incite toutes les autres Administrations à s'adresser à elle, chaque fois que leurs intérêts ne s'y opposeront pas.

Louis *Albert* Antoine JOURDAIN
directeur (1923-1933)

Né à Thiers (Puy-de-Dôme), le 4 janvier 1884.
Fils de Jean Jourdain, instituteur, et de Anne Vincent.

X-Ponts.

ingénieur des Ponts à Montélimar, puis à Valence.

Inspecteur principal adjoint du P.L.M. à Dijon (juillet 1914).

Lieutenant, puis capitaine du Génie (1914-1918).

Ingénieur en chef à la direction du P.L.M. à Paris, chargé des études des affaires algériennes.

Sous-directeur du P.L.M. à Paris (1933).

Directeur de l'exploitation de la région du Sud-Est de la S.N.C.F. (1936).

Administrateur de [Mokta-el-Hadid](#).

Chevalier de la Légion d'honneur du 1^{er} avril 1917 (min. Guerre) : capitaine de réserve à l'état-major d'un corps d'armée, service télégraphique.

Officier de la Légion d'honneur du 21 juillet 1928 (min. Guerre), parrainé par Maurice Margot : directeur du réseau PLM algérien;

Décédé à Paris VII^e, rue de l'Université, 166, le 28 janvier 1942. Inhumation au Père-Lachaise.

NOMINATIONS

À la Compagnie P. L. M.

(*Les Travaux (Algérie, Tunisie, Maroc)*, 13 octobre 1923)

M. Charles Day, le distingué et estimé directeur de l'exploitation du réseau P.-L.-M. algérien, quitte l'Algérie après 38 années consacrées au développement et à l'amélioration de notre système ferroviaire et durant lesquelles les brillantes qualités du technicien et de l'administrateur ont rendu les plus appréciés services à la Colonie.

M. Day nous quitte pour aller remplir à Paris, les fonctions d'ingénieur en chef adjoint il la direction de la Compagnie des chemins de fer P.-L.-M.

Nous adressons à M. Day nos vives et sincères félicitations et nous lui souhaitons de retrouver dans sa nouvelle résidence les sympathies et d'aussi vives amitiés que celles qu'il laisse ici.

M. Jourdain, ancien élève de Polytechnique et ingénieur des ponts et chaussées, prend la direction du P.-L.-M. algérien en remplacement de M. Day.

En dernier lieu M. Jourdain, comme ingénieur en chef à la direction du P.-L.-M. à Paris, était spécialement chargé des études des affaires algériennes.

Sa belle conduite pendant la guerre lui a valu la croix de chevalier de la Légion d'honneur et la croix de guerre avec palmes.

Nous adressons à M. Jourdain nos meilleurs souhaits de bienvenue.

SYNDICAT PROFESSIONNEL DES CHEMINOTS DE L'AFRIQUE DU NORD

Compte rendu de la réunion du 25 octobre

(*L'Écho d'Alger*, 31 octobre 1923)

.....
1° Le bureau syndical a demandé du directeur du réseau P.-L.-M. que les agents envoyés sur les lignes de l'ancien réseau de l'Ouest-Algérien puissent cumuler leur 4 jours de repos mensuels pour leur permettre de venir visiter leurs familles restées dans leur ancienne résidence. La question est actuellement à l'étude.

À propos de l'Œuvre du Petit Cheminot P.-L.-M.
(*Journal général de l'Algérie*, 20 mars 1924)

Nous avons reçu de M. le directeur des Chemins de fer de l'État la lettre suivante :

« Monsieur le directeur,

Dans un de ses récents numéros, votre estimable journal a publié, au sujet de l'œuvre du Petit Cheminot P.-L.-M., une chronique où j'ai pu lire la phrase suivante :

La colonie enfantine de Ben-Chicao permettra d'envisager, dans un avenir non éloigné, la possibilité d'en établir de semblables à Tlemcen ou sur d'autres points et d'y admettre un certain nombre d'enfants des cheminots du réseau de l'État. »

Votre bonne obligeance me permettra de faire, en ce qui concerne le réseau algérien de l'État, une mise au point qui me paraît nécessaire.

En effet, ainsi que son titre le précise, l'œuvre que vous avez bien voulu signaler à vos lecteurs a été conçue par M. Jourdain, directeur du réseau algérien P.-L.-M., dans l'intérêt des seuls agents de son réseau.

Il a eu, il est vrai, la très aimable pensée de m'offrir, dans la mesure de ses disponibilités, quelques places pour les enfants de mes agents ; mais vous pensez bien qu'en raison même de la disproportion qu'il y a entre le nombre très grand des enfants en âge d'être appelés au séjour en montagne (j'en compte 2.950 sur mon réseau) et de l'effectif très restreint de ceux qui pourront en bénéficier (80), il serait difficile d'envisager pratiquement cette éventualité.

J'ai donc remercié très vivement M. Jourdain, et, en rendant hommage aux préoccupations qui ont inspiré son initiative, lui ai fait connaître tout mon sentiment :

« Il ne doit pas exister de confusion ; l'œuvre du Petit Cheminot P.-L.-M. est propre au réseau algérien P.-L.-M. »

J'ajouterai seulement que la même question a dès longtemps retenu mon attention et je compte réaliser, cette année, au réseau algérien de l'État, avec les seules ressources de mon budget, et en faisant appel non à la générosité publique, mais à la solidarité de mon personnel, une œuvre qui puisse donner, sans aléas, des résultats d'une utilité bien positive.

Je vous serai reconnaissant d'insérer cette lettre dans votre plus prochain numéro et je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le directeur des Chemins de fer algériens de l'État,

« Signé : ROUZAUD. »

1924 (15 décembre) : exploitation du [Tlemcen-Béni-Saf](#)

BAL DES CHEMINOTS P.-L.-M.
(*L'Écho d'Alger*, 30 mars 1925)

Le bal organisé annuellement par l'Œuvre des petits cheminots P.-L.-M. à la Montagne a obtenu, samedi soir encore, le plus vif succès. Le cercle des officiers, avec ses galeries brillamment illuminées, la salle des Maréchaux et la cour d'honneur, décorées avec le goût le plus sûr et le plus averti, étaient trop étroites pour contenir l'assistance élégante et choisie qui avait répondu avec empressement à l'appel du comité présidé avec dévouement et compétence par M. Rey, bâtonnier de l'Ordre des avocats.

Dès avant neuf heures, les invités étaient reçus par M. Jourdain, directeur du réseau P.-L.-M. algérien, et par MM. Aymes, Ardoin, Blaisse, Cholet, Antoine, Leyvol.

Parmi les notabilités présentes, nous remarquons M^{me} Steeg, MM. Dubief, Cazenave, Ginoux, Maury, Billion du Plan, Robe, Laquière, les généraux Boichut, Gratier, Descoins, l'amiral Grandclément, le commandant Gervais, des personnalités de la magistrature, du Barreau, du commerce et de l'industrie, les consuls d'Angleterre, du Portugal, de Grèce et de Hollande.

Le jazz Desmanches-Debrosses et l'orchestre du 9^e zouaves, sous la direction de M. Chevalier, alternent les airs les plus modernes et les plus entraînants, faisant évoluer la brillante cohorte des danseurs sous les girandoles multicolores. D'actifs commissaires, parmi lesquels MM. Ménotti, Lung, Laborde, Pinaud, Pagès, Charnel, Nicolas, Poquelin. Perrin s'empressaient, veillant à la parfaite ordonnance de cette manifestation mondaine.

À minuit, dans la salle des Maréchaux, un concert permit de faire applaudir M^{lle} Gherardi, de la troupe Italica dans l'« Ami Fritz » et la « Sumnanbula », et M. Oliver, ténor léger, dans « Princessita » et le grand air de « La Vie de Bohême ».

Puis, M^{lles} Bobette R., Marcelle C. et Leila H. interprétèrent « Arlequin vainqueur », pantomime en un acte pour laquelle M. Raoul de Galland avait écrit une musique délicate.

À deux heures, un souper servi par M. Baril réunissait les danseurs, et, jusqu'au matin, l'animation continua, faisant de cette fête, toute de charité, le « great event » de la saison.

Mission agricole anglaise
(*Les Annales coloniales*, 18 mai 1925)

Le Syndicat commercial algérien a reçu récemment une mission de commissionnaires et importateurs anglais de fruits et légumes venus rendre visite aux centres de production agricole.

Cette mission était accompagnée de MM. Ardoin, directeur adjoint du réseau algérien P.-L.-M. ; Blaisse, chef d'exploitation de la Compagnie P.-L.-M. ; Maria, chef des Services agricoles et commerciaux du P.-L.-M. ; Vivet, chef du Service agricole du gouvernement général ; Mathieu, vice-président du groupe des primeuristes et du Syndicat commercial algérien.

La mission a été émerveillée de ce qu'elle a vu et des conversations intéressantes ont été échangées entre les primeuristes algériens et les commissionnaires importateurs anglais.

Exportation des fruits et légumes sur l'étranger

COMPTE-RENDU DE LA CONFÉRENCE MIXTE TENUE LE 1^{er} JUILLET 1925
AU SYNDICAT COMMERCIAL ALGÉRIEN
(*L'Écho d'Alger*, 6 juillet 1925)

La séance est ouverte à 15 heures sous la présidence de M. Trouiller, vice-président du Syndicat commercial algérien.

Sont présents : MM. Morin de Lanclays, directeur de la Compagnie générale transatlantique ; Ardoin, directeur adjoint de la Compagnie P.-L.-M. ; Coudray, directeur de la Compagnie Touache ; Maria, chef des Services agricoles et commerciaux du P.-L. M. ; Georges Mathieu, vice-président délégué du XVIII^e Groupe ; Routon, Alzina, Juanéda, Villa, primeuristes ; Causse, Coudray, transitaires.

Excusés : MM. Ferrand, Guiraud, Alzina père, Blampin père, Mathieu est désigné pour remplir les fonctions de secrétaire de séance.

M. Mathieu expose le but de la réunion : étude de la question des transports rapides des fruits et légumes d'Algérie à destination de l'étranger.

M. Ardoin signale que les services du P.-L.-M. ont créé un train spécial 4818 pour le transport rapide des fruits et primeurs du Midi, destinés au marché anglais. Ce train peut prendre au départ de Marseille les marchandises en provenance d'Algérie et les transporter à Londres en quatre jours :

Jour A: départ de Marseille à 12 heures.
Jour B: départ de Lyon à 10 heures 14.
Jour C : départ de Paris-Bercy à 2 h. 26.
Jour C : départ de Boulogne à 12 heures.
Jour D : arrivée à Londres à 2 heures.

Le XVIII^e Groupe ayant signalé la possibilité de gagner 24 heures sur la réexpédition de Marseille, M. le directeur de la Compagnie générale transatlantique promet d'intervenir auprès de sa direction à Marseille pour étudier cette question. Il s'agit, en résumé, de faire débarquer, manutentionner, trier, mettre en wagons les marchandises destinées aux marchés étrangers et cela entre 17 heures, heure de l'arrivée du vapeur, et 21 heures, heure de la fermeture des gares.

M. Routon fournit quelques chiffres et renseignements sur l'exportation d'avant-guerre de l'exportation éventuelle des raisins chasselas à destination de l'Allemagne.

Les statistiques douanières font ressortir le mouvement suivant par le port d'Alger :

	quintaux
1920	32.275
1921	19.554
1922	40.965
1923	46.584
1924	22.741

La campagne de chasselas de 1925 se présente comme devant être beaucoup plus forte que celles des années précédentes, et il faut prévoir dès maintenant un tonnage appréciable à destination de l'Allemagne, si toutefois des taxes douanières excessives ne jouent pas en application des traités commerciaux en discussion.

Tout en signalant les difficultés nombreuses qui peuvent surgir dans l'application des mesures préconisées par le XVIII^e Groupe, M. Causse donne l'assurance que les transitaires en primeurs feront leur possible pour fournir aux Compagnies de navigation

tous les éléments leur permettant de réserver un emplacement spécial pour les colis destinés aux marchés étrangers.

Après échange de vues, l'assemblée décide :

1° Qu'il y aura lieu d'intervenir auprès de tous les expéditeurs pour :

a) Qu'ils donnent le plus approximativement possible à leur transitaire le nombre de colis destinés à l'étranger, et cela, à la première heure, le jour du départ du courrier ;

b) Que ces colis soient contremarqués spécialement d'un trait rouge ou d'une croix de Malte très apparente (comme cela se faisait avant 1914) ;

2° De demander à tous les expéditeurs d'inviter leurs transitaires à grouper à Marseille, avec leurs collègues, tous les lots destinés à une même place. Cette manière d'opérer, non seulement éviterait de faire voyager isolément des marchandises au tarif général, mais encore permettrait à la collectivité de bénéficier de délais de transport moindres, les wagons non complets au départ de Marseille, risquant d'être différés en cours de route pour complément.

Les membres du bureau du XVIII^e Groupe se rangent à l'avis de M. Causse, promettant d'insister auprès de tous les expéditeurs pour que ce programme puisse être réalisé.

M. Maria signale la création d'un train spécial pour la prochaine saison de raisins chasselas à destination de l'Allemagne : train 4850, partant de Marseille 22 heures 15, via Belfort, d'une part, via Is-sur-Tille-Cierp, d'autre part.

M. Mathieu, au nom du XVIII^e Groupe, remercie la Compagnie P.-L.-M. et la Compagnie transatlantique pour les mesures qu'elles ont prises et qu'elles envisagent pour faciliter l'exportation des primeurs algériennes sur la France et l'étranger.

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à 16 heures 30.

Le président, Trouiller

Le secrétaire de séance, Georges Mathieu.

LA MISSION SANITAIRE DE LA S. D. N. À ALGER

LES DÉLÉGUÉS SONT REÇUS PAR LA CHAMBRE DE COMMERCE D'ALGER
(*L'Écho d'Alger*, 18 novembre 1925)

Au programme de séjour à Alger des délégués du comité d'hygiène de la Société des Nations, en mission dans le bassin méditerranéen pour étudier les différentes organisations sanitaires des ports principaux et leur fonctionnement, figurait une réception à la chambre de commerce d'Alger.

Cette réception a eu lieu hier mardi, à dix heures du matin, après que les distingués membres de la mission aient assisté, à la gare de l'Agha, à une démonstration de dératissage et de désinfection des wagons servant aux transports des voyageurs et des bestiaux.

Ces expériences, qui ont eu lieu en présence de M. Ardoin, sous-directeur, et des principaux chefs de service de la Compagnie P.-L.-M., ont été faites au moyen d'appareils modernes.

.....

HARMONIE P.-L.-M.
(*L'Écho d'Alger*, 18 février 1926)

Conformément aux statuts de la société les membres de l'Harmonie P.-L.-M. se sont réunis en assemblée générale le 21 janvier à l'effet de procéder au renouvellement du bureau du conseil d'administration.

Ont été élus à l'unanimité :

Président d'honneur ; M. Jourdain, directeur du réseau algérien P.L.M.

Membres d'honneur, MM. Ardoin, Cholet, Blaisse, Brunel, Ducluzeau ⁵ ; vice-présidents d'honneur, MM. Siacci et Carnause ; président actif, M. Anglade ; 1^{er} vice-président, M. Blot ; 2^e vice-président, M. Cousseau Hilaire ; secrétaire général, M. Cuomo ; adjoint, M. Constant ; trésorier général, M. Rosello ;trésorier-adj., M. Grachling ; assesseurs : MM. Aimard, Testa, Stora, Maille, Juanico, Chenet ; directeur de musique, M. Tully ;sous-directeur, M. Étienne ; chef de clique, M. Valentin ; sous-chef de clique, M. Cousseau Charles.

LE FOYER DES CHEMINOTS P.-L.-M. D'ALGER (*L'Écho d'Alger*, 23 mai 1926)

Le 16 mai 1926 à 9 heures, M. le gouverneur général Viollette, accompagné de M. Maury, directeur de son cabinet, a inauguré les premières maisons du lotissement de Laurent-Pichat. Assistaient aussi à cette cérémonie : M. le préfet ; MM. Fuster et Legendre, adjoints au maire ; M. Lombardi, conseiller municipal ; MM. Guastavino, Mercier et Morard, délégués financiers ; M. Jourdain, directeur du P.-L.-M. ; M. Ardoin, sous-directeur ; M. Blaisse, chef d'exploitation ; MM. Cholet et Decluzeau, ingénieurs en chef : M. Treuille, président de la Maison familiale ; M. Abraham, président du Syndicat d'initiative du quartier, et tous les membres du Comité, etc., etc.

M. Lagier, entouré des membres du conseil d'administration, et de nombreux cheminots P.-L.-M., reçoit les invités et fait visiter les premières maisons construites ; puis, autour d'une table ornée de fleurs offertes par M. Lung, M. Lagier remercie d'abord M. Steeg et ses collaborateurs du Service du Travail ; MM. Marris et Geysler, qui ont facilité nos constructions de la Côte Fleurie, où il y a 54 villas des Foyers État et P.-L.-M.

La plus vive gratitude est exprimée à M. le gouverneur général Viollette pour ce qu'il a déjà fait pour les H. B. M., persuadé que leur cause est en bonne main et qu'il trouvera les fonds nécessaires pour la poursuite d'une œuvre aussi intéressante.

M. Lagier remercie M. Jourdain, directeur du Réseau algérien, pour le concours si efficace qu'il a apporté au Foyer P.-L.-M.

Des remerciements sont aussi adressés à la municipalité -d'Alger, aux délégués financiers, aux conseillers généraux et à la presse algérienne.

L'attention des pouvoirs publics est plus particulièrement attirée sur la nécessité impérieuse de construire au plus tôt le funiculaire qui doit aboutir à la villa Sesini, l'égout collecteur et l'adduction d'eau potable.

M. Fuster, au nom de la municipalité, promet de s'occuper activement de toutes les questions qui intéressent le Foyer P.-L.-M. et tout le quartier.

M. Saoula, président du Foyer des cheminots algériens de l'État, adresse aussi ses remerciements à M. le gouverneur et fait quelques remarques au sujet des nouveaux règlements sur les H. B. M. qui risquent d'entraver, leur essor.

M. le gouverneur général, après avoir développé l'utilité des sociétés d'H. B. M. qui, en procurant un home aux travailleurs, servent la France et la République, assure qu'il fera l'impossible pour donner satisfaction aux sociétés algériennes.

⁵ André Ducluzeau (1893-1985) : Polytechnique-Génie maritime. Successeur de Paul Ardoin à la direction des Chemins de fer de l'Algérie (1942). Voir [encadré](#).

Toutes les allocutions ont été chaleureusement applaudies. et plus particulièrement celle de M. le gouverneur.

Et, pour terminer la fête, une fillette offre à M. le gouverneur, une gerbe de fleurs pour M^{me} Viollette, au nom de tous les enfants des cheminots.

L'ŒUVRE DU PETIT CHEMINOT P.-L.-M. À LA MONTAGNE (*L'Écho d'Alger*, 28 novembre 1926)

Parmi les réunions mondaines les plus goûtées, les plus suivies par la Société d'Alger, on doit classer en bonne place, celles données chaque année par l'Œuvre du petit cheminot P.-L.-M. à la Montagne.

On sait que cette fondation a été créée il y a trois ans par le très distingué directeur du réseau P.-L.-M. algérien, M. Albert Jourdain, et par ses dévoués collaborateurs de tous grades. On sait aussi qu'elle a pour but de permettre d'envoyer chaque été, à la montagne, dans la région de Médéa et dans la région de Tlemcen, les jeunes enfants des cheminots de cette compagnie, moyennant le paiement d'un prix de journée des plus réduits. On sait enfin qu'elle est dirigée par un comité comprenant des agents de la Compagnie.

Les résultats obtenus durant chacune des trois dernières années sont déjà des plus intéressants et des plus encourageants.

En 1924, le nombre des journées d'enfants passées à la montagne a été de 2.902, dont 2.124 pour 40 enfants, passées à Ben Chicao et 778 pour 18 enfant, passées à la Forêt de Zarifelt, près de Tlemcen.

En 1925, le nombre de journées a été de 3.805 dont 2.278 pour 55 enfants, hébergés à Lodi et 1.532 pour 30 enfants installés à Zarifelt.

En 1926, ce nombre s'est élevé à 4.469 dont 2.126 pour 58 enfants à Lodi et 2.345 pour 43 enfants à Zarifelt.

La campagne d'été de 1926 terminée, le comité se préoccupe de réunir les ressources nécessaires à l'organisation de celle de 1927.

Dans ce but, il a, d'ores et déjà, décidé de donner le samedi 29 janvier 1927, un grand bal dans la splendide salle des fêtes et dans les salons de l'Hôtel Oriental.

Les détails prochainement arrêtés par le comité des dames actives et dévouées qui veulent bien consacrer à cette œuvre le meilleur de leur temps. Nous les publierons aussitôt que nous en aurons connaissance.

Il n'est pas douteux que le public algérois, toujours prêt à donner un concours aux efforts philanthropiques faits en faveur de l'enfance, répondra à l'initiative du Comité avec le même empressement qu'il a mis à assurer le plein succès des bals de 1924 à l'Hôtel Oriental et 1925 au Cercle militaire.

LE BAL DU PETIT CHEMINOT P.-L.-M. À LA MONTAGNE (*L'Écho d'Alger*, 2 février 1927)

Nous recevons de M. Jourdain, la lettre suivante :

Monsieur le Directeur,

Le Comité de direction de l'Œuvre du Petit Cheminot P.-L.-M. à la Montagne vous serait reconnaissant de lui ouvrir encore une fois, cette année, les colonnes de votre journal pour lui permettre d'exprimer sa gratitude à tous ceux qui lui ont facilité l'organisation du bal de samedi dernier à l'Hôtel Oriental.

Ses remerciements vont tout d'abord à la Presse qui a si généreusement donné l'hospitalité à toutes ses communications et a ainsi puissamment contribué au succès de la fête.

Ils s'adressent ensuite au public qui, comme toujours dans notre pays, s'est rendu avec empressement à cette réunion mondaine où il s'agissait d'apporter son obole pour aider à faire vivre au grand air, pendant quelques semaines chaque été, le plus grand nombre possible des enfants de nos cheminots du P.-L.-M., dont une certaine partie n'a que de très modestes salaires.

Ils vont enfin à tous ceux qui lui ont donné un concours effectif avec une abnégation et un dévouement dont il reste profondément touché. Au premier rang, le Comité a le devoir de citer M^{me} Martine, qui s'est obligeamment occupée, avec une inlassable activité, de l'organisation du festival de nos grandes maisons de couture grâce au concours qu'elle a trouvés chez M^{me} Cèbe. M^{me} Zègue, M^{lles} Charlet sœurs et à la Cachabia. Grâce à l'artistique collaboration de MM. Famin Pierre, Segond Weber et Raoul de Galland, la présentation des modèles les plus nouveaux a eu tout le succès qu'elle méritait.

Les dons faits par M^{me} Trembleau et M^{lle} Hélène Accoyer ont eu l'attrait de cette manifestation. Nous n'oublierons pas de remercier le Bon Marché qui avait rendu le décor de la scène si élégant.

Le Comité ne saurait oublier, ni l'empressement des dames qui ont assuré le service du buffet, ni l'empressement des commissaires qui, sous la direction de M. Jean Lung, ont assuré l'ordre avec une discrétion et une aimable habileté auxquelles chacun a pu rendre hommage, ni la collaboration active qui lui ont prodiguée M. Fournier, propriétaire de l'Hôtel Oriental, et M. Tallandier, notre sympathique Vatel, dont le souper et le buffet ont été si largement appréciés ; ni les généreux donateurs qui l'ont comblé de prévenances.

À tous, il tient à dire sa profonde reconnaissance.

Veuillez agréer, Monsieur le directeur, l'expression de nos sentiments les plus distingués.

Albert JOURDAIN.

L'Auvergne dans l'Afrique du Nord (L'Auvergnat de Paris, 5 mai 1928)

La Compagnie des chemins de fer P.-L.-M. donne, tous les ans, dans l'Afrique du Nord, une série de conférences destinées à faire connaître aux populations de l'Algérie, de la Tunisie, du Maroc, les beautés de la mère patrie. Grâce à l'impulsion que leur donnent son directeur général, M. Margot, et M. Jourdain, directeur du réseau algérien du P.-L.-M., ces conférences, organisées par M. Maria, chef des services commerciaux de la Compagnie en Algérie, obtiennent partout un vif succès. Elles font connaître au loin les richesses, les beautés, le charme de notre France, donnent le désir de la visiter, et, comme on ne peut l'approcher sans l'aimer, font œuvre patriotique et touristique. C'est aussi une efficace propagande commerciale et économique. M. le docteur Cany, président de la Fédération régionale du tourisme du Massif Central, est chargé, cette année, de guider ses auditeurs à travers l'Auvergne et le Massif Central, l'une des régions les plus pittoresques, les plus intéressantes, les plus belles qui puissent exister.

La première conférence a eu lieu à Alger, à l'Alhambra, le 13 avril. Le ballet et l'orchestre de l'Alhambra, sous la direction du maestro Morisson, ainsi que l'« Harmonie du P.-L.-M. », sous celle de son chef, M. Jully, prêtaient leur concours. À l'entrée du Jardin d'hiver, M. Jourdain, directeur du réseau algérien du P.-L.-M., entouré des ingénieurs et des chefs de service, recevait, avec son amabilité habituelle, les invités de

la compagnie. M. Pierre Bordes, gouverneur général, s'était fait représenter par M. le capitaine Moulias, de sa maison militaire, et M. le préfet par M. Rivière chef de son cabinet. On remarquait dans l'assistance : M. Tailliant, recteur de l'Académie d'Alger ; M. Jacquart, inspecteur général de l'enseignement des indigènes ; M. l'intendant général Pelletier ; M. Laussel, directeur de la Sécurité générale ; M. le lieutenant-colonel Husson, membre de la mission du réseau algérien-tunisien ; M. Tarting, président du Syndicat commercial, etc. M. Jules Lefèvre-Paul, secrétaire général de la Confédération du Tourisme de l'Afrique du Nord, présenta le conférencier en termes simples et choisis.

Dans la première partie de la conférence, le docteur Cany exposa la géologie du Massif Central, dont les sommets sont encore hantés par les légendes des fées et des démons ; il passa ensuite à la verdoyante Limagne que chanta Chateaubriand, que Guy de Maupassant appelait « la terre promise », « le pays de l'âge d'or », et d'une si « insolente fertilité » et enfin il rendit (hommage à la mémoire d'Auvergnats qui ont illustré leur pays : Biaise Pascal, Turenne, Lafayette, Desaix, et, de nos jours, Maurice Barrès, le maréchal Fayolle.

Entre-temps, l'écran fit passer sous nos yeux les plus belles visions champêtres à travers le Massif Central. Puis défilèrent les produits du sol auvergnat, de son industrie, ses villes si pittoresque ; Le Puy, le Mont-Dore, la Bourboule, Royal. Clermont, Thiers.

Un charmant intermède anima la conférence : les gracieuses ballerines de l'Alhambra obtinrent un succès très vif et bien mérité en exécutant, en costumes, des danses locales : la bourrée, la roulade, le tournidjaire et la montagnarde.

Le film initia ensuite l'assistance à la fabrication du fromage, à l'extraction et à la taille de la lave, à la confection des couteaux, à celle des pneus.

Une promenade dans les nombreuses villes d'eau qui entourent le Massif Central s'imposait. La Reine de l'Auvergne, nous avons nommé Vichy, se montra dans toute sa splendeur.

Pour clore la conférence, le docteur Cany lut une belle pièce de vers de M. Pierre de Nolhac, de l'Académie française, dans laquelle il dit son profond attachement à sa petite patrie.

Ces conférences ont déjà eu lieu à Alger, Oran, Tunis, partout devant des salles comblées.

FOIRE DE RABAT

LA COMPAGNIE GÉNÉRALE DE TRANSPORTS ET TOURISME AU MAROC

(L'Afrique du Nord illustrée, 19 mai 1928)

La Compagnie générale de transports et tourisme au Maroc, généralement connue sous son abréviation C. T. M., est une société anonyme chérifienne qui a été créée, en 1919, au capital de 5.000.000 de francs, porté l'année suivante à 8.000.000, entièrement versés.

.....
Elle assure, à Oudjda, la correspondance officielle des Chemins de fer P.-L.-M., réseau algérien : ses cars partent de la cour même de la gare, à l'arrivée des trains d'Alger et Oran, et aussitôt après l'accomplissement des formalités de douane. Ils arrivent à Fès le soir, assurant la correspondance avec le train de nuit des C. T. M.

.....

Inauguration du chemin de fer électrique Casablanca-Marrakech

(*L'Écho d'Alger*, 5 novembre 1928)

.....
M Jourdain, directeur du P.-L.-M. (réseau algérien) ; M Ducluzeau, ingénieur principal, chef de la traction ; M. Ellia, ingénieur principal, chef des services de la voie ; M Blaisse, chef d'exploitation ; M. Maria, chef des services commerciaux et touristiques
.....

FÉDÉRATION NATIONALE DES TRAVAILLEURS DES CHEMINS DE FER

(Union des syndicats d'Algérie)

Ordre du jour

(*L'Écho d'Alger*, 24 mai 1929)

Les cheminots d'Alger, syndiqués ou non, au nombre de 1.500, réunis à la Bourse du travail le 22 mai à 18 heures, sur convocation de l'organisation unitaire, approuvent les exposés des différents orateurs qui se sont succédés à la tribune,

Font confiance à l'organisation unitaire pour l'aboutissement des revendications des cheminots : indemnité de résidence, quart colonial aux indigènes, bonifications coloniales des retraites, etc. ;

Stigmatisent l'attitude de l'ingénieur principal de la traction du P.-L.-M. Ducluzeau, qui, non content de mettre son réseau dans une situation qui pourrait devenir désastreuse à bref délai, provoque les agents par son attitude agressive et rejette la faute de cette situation sur le personnel pour masquer son action néfaste ;

Réclament la réintégration immédiate de l'ouvrier Lezzani des ateliers de Blida, suspendu de ses fonctions ;

Lèvent la séance aux cris de : « Vive les Syndicats unitaires ! Vive la C. G. T. U. ! »

L'ŒUVRE DU PETIT CHEMINOT P.-L.-M. À LA MONTAGNE

GALA DU 25 MAI 1929

(*L'Écho d'Alger*, 28 mai 1929)

Le climat de l'Algérie rend plus intéressantes encore qu'en France les organisations qui permettent aux enfants des villes, comme aux enfants anémiés de l'intérieur, un séjour à la montagne pendant les vacances.

Sur l'initiative de M. Albert Jourdain, le distingué directeur du réseau P.-L.-M. algérien, une association s'est formée, en 1924, sous la désignation « le Petit Cheminot P.-L.-M. à la montagne ». Cette œuvre a pour but de faire fonctionner une colonie de vacances dans le département d'Alger et une dans le département d'Oran. La première fut tout d'abord installée à Ben-Chicao, dans les locaux de la ferme appartenant aux enfants assistés de Paris, mais son éloignement ne permettait pas aux familles de se rendre facilement pour visiter les enfants ; aussi la colonie fut-elle transférée à Lodi. C'est dans ce centre, situé dans une oasis de verdure, à quelques kilomètres seulement de Médéa, que tous les ans, depuis 1925, des premiers jours de juillet à fin septembre, sont reçus 80 enfants de cheminots en deux séries, la première comprenant une quarantaine de garçons avec un séjour du 10 juillet au 15 août, la seconde une quarantaine de filles qui y séjournent du 15 août au 25 septembre.

L'autre colonie a son centre dans la clairière de Zarifelt, située dans les montagnes qui dominent Tlemcen. Cette colonie reçoit une soixantaine d'enfants d'agents du département d'Oran.

Sont acceptés les enfants d'agents en service ou d'agents décédés dans l'année, âgés au minimum de 7 ans et au maximum de 14 ans au moment où les colonies commencent à fonctionner.

Toutefois on accepte également, dans la limite des places disponibles, les enfants âgés de 6 ans à la condition qu'ils effectuent leur séjour en compagnie de frères ou de sœurs plus âgés qu'eux.

L'acceptation aux colonies reste subordonnée à une visite médicale qui est passée par le médecin de la compagnie chargé de la section médicale de l'agent, chef de famille, ceci afin d'éviter l'envoi d'enfants déjà atteints de maladies contagieuses.

Le séjour dans les colonies est organisé avec méthode : promenades dans la montagne, jeux, exercices de gymnastique rationnelle, sieste aux heures chaudes de la journée. Si l'on ajoute à cela qu'une nourriture de premier choix et abondante est distribuée à des heures régulières, que la surveillance toute paternelle y est exercée par un vieux cheminot ayant toutes les qualités requises pour faire un bon père de famille, on conviendra facilement de la grande satisfaction des enfants de vivre dans ce milieu où tout contribue à leur faire aimer les vacances.

Une augmentation moyenne de poids de 2 à 3 kg est relevée à la fin du séjour, ce qui constitue une preuve plus convaincante que la nouvelle vie a porté son fruit.

À Lodi, les enfants sont logés dans des bâtiments, tandis qu'à Zarifelt, ils vivent sous la tente, mais l'œuvre, qui vient de s'assurer la location du terrain de la clairière pour 99 ans, va prochainement construire les dortoirs et réfectoires nécessaires aux enfants.

Ajoutons que l'autorité militaire, depuis la création des colonies de vacances, leur a apporté une aide efficace en procurant les cuisiniers, hommes de peine et instructeurs ; aussi, pour reconnaître cet effort, l'œuvre accepte-t-elle, tous les ans, la présence des enfants des sous-officiers répondant aux conditions prévues par le statut pour les enfants des cheminots.

*
* * *

C'est au profit de cette belle œuvre qu'avait lieu le somptueux gala organisé, samedi dernier, dans les luxueux salons de l'hôtel Oriental, sous la présidence de Mmes Pierre Bordes, Mathieu, Naulin et Bouis et auquel, en dépit de l'inclémence du temps, avait tenu à se rendre le tout Alger mondain. Geste philanthropique, mais quel programme aussi !

La fête débutait, dans l'après-midi, par un thé dansant, suivi d'un apéritif-concert ; puis se prolongeait, après le dîner, par un bal excessivement brillant, coupé de nombreux intermèdes et attractions, M^{me} Jourdain et les dames patronnesses, entourées de MM. Aymes, président ; Jourdain, secrétaire général, et Lagier, trésorier de l'œuvre, recevaient avec une bonne grâce charmante leurs invités au nombre desquels : M. le gouverneur général et M^{me} Pierre. Bordes ; M. le secrétaire général du gouvernement général et M^{me} Causeret ; M. le préfet d'Alger et M^{me} Mathieu ; M. le général et M^{me} Naulin ; M. le contre-amiral et M^{me} Bouis ; M. le général et M^{me} Georges ; M. le trésorier général Meyer ; M. le général Meynier ; M. [Gustave] Mercier, commissaire général du Centenaire, et M^{me} Mercier ; M. Laussel, directeur de la Sécurité ; M. le docteur Morat, adjoint au maire d'Alger et le représentant ; MM. Vagnon et Deshaies, délégués financiers ; MM. Altairac, Chekiken et Broussais, conseillers généraux ; M. Billiard, président de la chambre de commerce ; M. Honnart, avocat général ; M. le lieutenant de vaisseau et M^{me} Morier ; M. le bâtonnier et M^{me} Rey ; le prince et la princesse d'Annam ; M^{me} Sabetta di Pestalozza ; M^{me} de Chateaubriand ; M. le docteur et M^{me} Costantini, etc., etc.

Citons maintenant, parmi les organisateurs et animateurs de la fête, le distingué et sympathique compositeur Raoul de Galland, merveilleux exécutant et dévoué

accompagnateur ; M. Villedieu, régisseur alerte ; M^{me} Agostini, remarquable cantatrice, dans ses airs andalous ; M. Bastien, l'incomparable joueur d'accordéon ; Mlles Martinez, Jenny Vair, Dory, Tarkanoff, Maïnof, etc., dans leurs belles danses de caractère ; M^{lle} Duppel et ses quatre guitaristes ; M. Huguet, virtuose ; l'Estudiantina d'Hussein-Dey, le Cercle mandoliniste d'Alger, Mustapha-Orphée, le Plectre algérois, les Cors de la Saint-Hubert ; enfin, les orchestres et jazz des « Red Hotters » et du 9^e zouaves qui, inlassablement, firent virevolter et tourner la foule élégante des danseurs.

Aussi peut-on complimenter sans réserve les organisateurs dont les efforts sont couronnés du plus légitime succès.

Mentionnons que les numéros gagnants de la tombola tirée au cours de la soirée au profit Cie l'œuvre, et comportant comme primes un voyage à Paris, un voyage à Laghouat et un voyage à Oudjda. sont les numéros 2098, 212 et 1691 ou, à défaut de ces billets, les numéros 874 et 1488.

Et nous ne terminerons pas le compte rendu de ce philanthropique gala des Petits Cheminots à la montagne sans adresser au sympathique directeur de l'hôtel Oriental, M. Gafner, toutes les félicitations qui lui sont dues pour l'organisation impeccable qui ne cessa de présider au déroulement de cette belle fête, en tout point merveilleusement réussie.

M. D.

FÉDÉRATION NATIONALE DES TRAVAILLEURS DES CHEMINS DE FER

Ordre du jour

(*L'Écho d'Alger*, 5 juillet 1929)

Les cheminots d'Alger-P.-L.-M., réunis le 2 juillet, à 18 heures, à la Bourse du travail, au nombre de 300, après avoir entendu l'exposé du camarade Llorens, délégué au congrès, du camarade Seiss, secrétaire général, et du camarade Mazoyer :

— approuvent le bureau fédéral dans ses nouvelles directives de lutte effective contre la rationalisation et contre la guerre ;

— réclament avec force le salaire de base de 10.800 et l'indemnité de résidence statutaire de 2.400 francs remplaçant le 8 pour cent actuel qui favorise les gros dirigeants au détriment de l'ensemble des cheminots ;

— le quart colonial pour les indigènes et la bonification coloniale pour les retraités comme pour tes fonctionnaires ;

— la suppression de la prime de rendement qui institue le travail forcé dans les ateliers ;

— le départ pur et simple de M. Ducluzeau, ingénieur principal de la Traction, dont les méthodes draconiennes pèsent lourdement sur les cheminots et empêchent les réparations normales du matériel, mettant en péril la vie des cheminots et des usagers ;

— dénoncent la collusion formelle existant entre la direction du P.-L.-M. et les dirigeants du Syndicat indépendant, formé pour empêcher les justes revendications de tous d'aboutir ;

— se déclarent solidaires de leurs camarades des P.T.T. dans leur lutte pour l'augmentation des salaires, leur envoient le salut fraternel des cheminots et invitent les agents des P.T.T. d'Alger à s'unir à nous pour faire triompher leurs revendications communes ;

— se séparent aux cris de « Vive le syndicalisme de masse ! Vive la C.G.T.U. ! »

(*L'Écho d'Alger*, 5 novembre 1929)

Nous recevons de la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer de France, des colonies et pays de protectorat, Union des syndicats de l'Algérie, 51, rue Sadi-Carnot, Alger, l'ordre du jour suivant :

Les cheminots d'Alger P.-L.-M., État et C.F.R.A., réunis le 30 octobre à 18 heures à la Bourse du Travail, après avoir entendu les exposés des camarades Seiss et Giry de l'Union des cheminots, et Sastre de l'Union régionale, se déclarent en accord complet avec les organisations unitaires pour mener effectivement la lutte sur les lieux mêmes du travail et s'engagent à former de suite leurs sections techniques dans tous les services.

Devant les graves menaces résultant de l'application de plus en plus étendue des méthodes de rationalisation trop néfastes pour la classe ouvrière, ils engagent tous les cheminots à s'unir pour mener ensemble la lutte contre ces méthodes.

Ils protestent contre la recrudescence d'activité des conseils d'enquêtes et des conseils de réforme qui jettent sur le pavé de nombreux camarades.

Ils réclament la revalorisation immédiate de leurs salaires trop insuffisants par rapport au coût de la vie ainsi que les bonifications coloniales pour les retraites, le quart colonial aux indigènes, l'indemnité de résidence statutaire.

Ils protestent contre le contenu des réponses écrites faites par le ministre de l'Intérieur à leur camarade Cachin.

Ils déclarent, contrairement à ces réponses, que le matériel des réseaux algériens est dans un état pitoyable et que, de ce fait, des accidents graves peuvent encore se produire.

La haute administration déclarant qu'elle est satisfaite de son ingénieur principal de la traction Ducluzeau et que celui-ci sera maintenu à son poste, ils s'engagent à mener l'action nécessaire et à tenir tous leurs efforts pour que cet ingénieur principal soit relevé de son poste car ils ne peuvent oublier que c'est lui qui est responsable du délabrement du matériel ayant provoqué de nombreux accidents dont celui mortel de Saint-Aimé.

Cet ingénieur continue, d'ailleurs, plus que jamais, à brimer son personnel et fait école en Algérie puisque sur l'État et sur les C.F.R.A. la rationalisation, sous toutes ses formes (compression du personnel, brimades, etc.) est de plus en plus appliquée.

Se déclarent en accord complet avec les décisions du 5^e Congrès de la C.G.T.U. quant à l'orientation actuelle des syndicats unitaires et à la lutte à mener entre toutes les forces ouvrières réunies contre le bloc patronal, gouvernemental et réformiste.

Élèvent leur véhémence protestation contre les mesures arbitraires prises par le gouvernement contre les organisations unitaires et réclament impérieusement l'élargissement immédiat de tous les emprisonnés pour leur action de classe en faveur du prolétariat.

Se séparent aux cris de vive la C.G.T.U. ! À bas la répression !

LA VIE SOCIALE
SYNDICAT UNITAIRE ALGER P.-L.-M.
Réunion générale des cheminots métropolitains
(*L'Écho d'Alger*, 18 janvier 1930)

Les cheminots de France, venus en Algérie sur la demande de l'ingénieur principal Ducluzeau, réunis le 17. janvier, au Bar de l'Espérance, face aux ateliers, déclarent qu'avec le coût actuel de la vie à Alger, il ne leur est plus possible de continuer à être rémunérés comme ils le sont actuellement.

Avec la crise aiguë des loyers, ils se trouvent, pour la majeure partie d'entre eux, obligés de loger à l'hôtel ou de payer des loyers excessifs.

Ils réclament impérieusement de la Compagnie P.-L.-M. et des pouvoirs publics une atténuation à leur détresse actuelle par la création — ou l'augmentation pour ceux qui la touche — de l'indemnité allouée aux agents venus de France comme étant détachés en Algérie et son prolongement pendant un an.

2° L'attribution par la Compagnie P.-L.-M ou les pouvoirs publics de logements à loyers raisonnables par rapport aux traitements.

S'engagent à œuvrer avec leurs camarades algériens pour l'obtention rapide de leurs revendications.

EXPOSITION GÉNÉRALE DU CENTENAIRE À ORAN (*L'Écho d'Alger*, 21 janvier 1930)

M. Jourdain, directeur de la Compagnie P.-L.-M., vient de visiter l'Exposition générale du Centenaire.

M. Jourdain était accompagné de M. Ellia, chef du service de la voie ; M. Ducluzeau, chef du service de la traction ; M. de Mazières, inspecteur principal, représentant de la Compagnie P.-L.-M. au Maroc ; M. Villeret, inspecteur principal ; et de M. Maria, chef des services commerciaux du P.-L.-M.

M. Jourdain, après avoir rendu visite à M. Hernandez, président de la chambre de commerce et président du comité de l'Exposition, s'est rendu au Champ-de-Manœuvres où il a été reçu par M. Bisch, commissaire général de l'Exposition ; M. Giry, commissaire adjoint ; et Eugène Bérenger, secrétaire général.

Sous la conduite de M. Wolff, architecte, le directeur de la Compagnie P.-L.-M. visita les chantiers en pleine activité, il s'arrêta longuement devant chaque palais, dont la magnificence prend tous les jours une plus grande importance et dont la décoration se révèle tous les jours davantage.

Sur l'emplacement où doit s'élever bientôt le somptueux pavillon des grands réseaux, M. Jourdain se fit longuement expliquer tous les détails de ce pavillon, par M. Wolff, architecte en chef, et M. Maria, chef des services commerciaux du P.-L.-M., chargé tout spécialement du pavillon des grands réseaux.

M. Jourdain voulut que rien ne soit négligé pour que ce pavillon soit des plus attractifs. Nous ne reviendrons pas sur les détails de ce véritable bijou de style arabe qui doit abriter toutes les Compagnies de chemins de fer et qui comprendra une cour intérieure avec sa fontaine mauresque, ses superbes céramiques et son minaret majestueux.

Ce pavillon s'élèvera sur la grande esplanade en face du pavillon des compagnies de navigation.

À midi, M. Jourdain retenait à déjeuner, au Grand Hôtel, toutes les personnalités ci-dessus, déjeuner intime, mais rempli de la plus grande cordialité. Par avance, on fêtait le succès de l'Exposition générale du Centenaire.

M. Jourdain réservait à notre ville une autre surprise des plus agréables.

Il annonçait que pendant l'Exposition, la gare d'Oran recevrait une illumination électrique installée d'une façon permanente. C'est là une amélioration notable qui subsistera après le Centenaire, au plus grand profit de notre population et de notre ville.

Nous pouvons indiquer que les compagnies de chemins de fer ont à cœur de faire de leur pavillon le foyer du tourisme ferroviaire en France et en Algérie.

Un grand nombre de dioramas lumineux rediront les attraits et les agréments des principales stations climatiques et des centres de tourisme nationaux. Ce sera pour

beaucoup de visiteurs de l'Exposition, une véritable initiation aux admirables ressources touristiques de notre pays.

Cette visite de M. Jourdain aura aussi pour conséquence une liaison plus étroite entre le commerce oranais et la grande Compagnie qu'il dirige avec tant de compétence et de distinction et qui a déjà montré tant de sollicitude pour le développement du trafic de l'Afrique du Nord.

ORAN

Chez les cheminots de la Compagnie P.-L.-M.

(*L'Écho d'Alger*, 20 mars 1930)

Dimanche, à la Chaumière de Gambetta, M. Bize, inspecteur principal adjoint. recevait des mains de M. Jourdain, directeur du réseau algérien, les insignes de chevalier de la Légion d'honneur. Les cheminots d'Oran avaient tenu à assister à cette cérémonie où était honoré un de leurs chefs.

Le sympathique directeur du réseau retraça en termes émus la carrière militaire du nouveau promu et son œuvre à la Compagnie, puis épingla la croix des braves sur le veston de son subordonné.

MM. Poli, Larue, Fabre, Bonnacasse et Vicente reçoivent des mains de M. Jourdain la médaille militaire. Le directeur épingle ensuite une centaine de médailles d'honneur sur la poitrine des vétérans du rail.

Un apéritif d'honneur est alors servi.

On remarquait à la table d'honneur, aux côtés de M. Jourdain et de M. Bize, MM. Pradoura, ingénieur principal du matériel et de la traction ; Ellia, ingénieur principal du service de la voie ; Villeret, inspecteur principal à Oran ; Mutin, ingénieur de la voie à Oran ; Sandradier, ingénieur du service de la traction ; les docteurs Roux et Houel, médecins de la Compagnie ; Manir [*sic* : Maria], chef des services commerciaux ; Marguet, chef de gare.

M. Marguet, chef de gare à Oran, fait l'éloge de MM. Jourdain et Bize, et dit combien les cheminots d'Oran sont heureux d'apporter leur sympathie à ces deux chefs vénérés.

M. Bize remercie ses subordonnés de cette cordiale manifestation.

M. Jourdain dit sa joie de se retrouver au milieu de ses cheminots en pareille circonstance.

Puis la fête prend fin dans les joyeuses chansonnettes d'artistes amateur.

DE 42 À 65 KILOMÈTRES À L'HEURE

Le programme à réaliser des liaisons ferroviaires rapides

par Edmond BERLUREAU

(*L'Écho d'Alger*, 15 mars 1930)

Au cours de la session extraordinaire dernière des Délégations financières, cette assemblée a, sur la proposition de M. Vagnon, voté une motion demandant : « l'étude d'un programme de doublement des voies ferrées sur les réseaux d'Alger-Oran et d'Alger-Constantine, de telle sorte que les crédits puissent être votés aussitôt après que les possibilités d'emploi apparaîtront réalisables ».

Depuis, nous avons demandé aux directeurs de nos réseaux quelles étaient ces possibilités. Ils nous ont prouvé que les services techniques de l'État-Algérien comme

ceux du P.-L.-M. avaient tenu compte du vœu des élus et étudiaient les moyens d'augmenter la vitesse des trains sans laquelle le progrès économique de l'Algérie resterait un vain mot.

On sait les grandes difficultés auxquelles se heurteront sur les lignes de l'Est les améliorations projetées, améliorations dont nous avons récemment donné un aperçu.

Pour être moins redoutables, celles qui ont été étudiées sur le parcours Alger-Oran sont, de leur côté, fort importantes, mais elles paraissent avoir été abordées par la Compagnie P.-L.-M. avec un esprit de réalisation pratique que justifie la nécessité de relier dans un avenir proche le réseau algérien aux voies ferrées marocaines en construction.

En décembre dernier, M. Jourdain, directeur du P.-L.-M. algérien, nous avait exposé le programme de sa compagnie qui comptait, par le doublement de certaines parties de la voie Alger-Oran, le renforcement de la ligne et des ouvrages d'art, la rectification de quelques courbes, pouvoir mettre à 7 heures l'une de l'autre les deux capitales commerciales de l'Algérie.

Or, les études ont été poursuivies depuis, et dans une très belle publication, le « Bulletin P.-L.-M. », dont le numéro de mars est entièrement consacré à l'Algérie et qui fait une intéressante propagande auprès des 110.000 agents de la compagnie, nous lisons, sous la signature de M. Jourdain, des précisions nouvelles et qui sont de nature à donner satisfaction aux Assemblées algériennes.

Les hommes avertis qui se préoccupent de l'avenir de l'Algérie ont, avec une grande largeur de vues, défini le but pratique à atteindre par les chemins de fer algériens. Il faut, rappelle le directeur du P.-L.-M., QUE LES 420 KILOMÈTRES ENTRE ALGER ET ORAN, MALGRÉ LES RÉGIONS DIFFICILES TRAVERSÉES, SOIENT FRANCHIS EN MOINS DE SIX HEURES ET DEMIE.

Aujourd'hui nos express, remorqués par des locomotives 230 C venues de la métropole — les plus puissantes machines à voyageurs existant en Algérie — mettent dix heures en moyenne pour faire ce trajet, en raison des rampes de 20 mm., des courbes à faible rayon, des 400 kilomètres de voie unique et de la résistance insuffisante de la voie.

La réalisation de ce programme soulève de nombreuses difficultés, fait remarquer M. Jourdain, mais il ajoute, et cela permet d'espérer un résultat pratique : toutes seront résolues si elles sont abordées avec méthode et en appliquant à leur étude les moyens techniques nécessaires.

Les travaux à effectuer sont ensuite exposés :

Renforcement de la voie pour que les vitesses de 105 à 110 kilomètres soient autorisées ; renforcement et même remplacement de certains ponts métalliques ; le tracé de la ligne en profil et en plan devra être rectifié partout où cela est réalisable sans de trop grosses dépenses ; application dans les gares où le doublement serait trop onéreux des méthodes de passage en vitesse ; doublement de la ligne sur 250 kilomètres ; renforcement des prises d'eau ; emploi des locomotives « Garatt », modèle spécialement étudié pour l'Algérie et qui seront prochainement mises à l'essai.

De celles-ci, les renseignements complémentaires que nous avons pu obtenir nous apprennent que ces machines articulées auront 6 essieux couplés, au lieu de 3, soit un poids adhérent de 102 tonnes au lieu de 51 et comme, sur nos rampes, la puissance est limitée par le poids adhérent, la puissance sera doublée. Cela permettra de faire des vitesses plus grandes que maintenant, en portant le tonnage de 250 à 450 tonnes.

On peut être certain qu'à ce moment, les courbes ayant été améliorées, la Compagnie P.-L.-M. se fera un devoir de mettre en service des voitures à bogies munies des derniers perfectionnements, de manière à donner le plus grand confort à ses voyageurs, comme elle le fait quand les conditions techniques le permettent.

Les résultats à obtenir de ces améliorations multiples de la voie, des gares, du matériel de traction et du matériel roulant, M. Jourdain les résume ainsi :

En 1936, nous irons d'Alger à Oran en six heures et demie environ, par les trains rapides, sept heures et demie par les express. Le matin, un train quittant Alger vers 6 h. 30, transportant les voyageurs, la poste et les journaux, arrivera à Oran vers 14 heures, à temps pour l'ouverture des bureaux et magasins, après avoir desservi la majeure partie des gares. Vers midi, un deuxième train rapide relèvera, nous l'espérons, la correspondance des bateaux dont la vitesse aura été accélérée elle aussi, pour amener à Orléansville vers 15 h. 30, à Relizane vers 16 h. 30, à Oran vers 18 h. 30, à Sidi-bel-Abbès vers 7 heures du soir, les voyageurs ayant quitté Paris l'avant-veille à 20 heures. Un train de nuit quittant Alger vers 21 h. 30, arrivera sans peine à Oran avant 7 heures le lendemain matin ; pour lui, une grande vitesse n'est pas utile ; les améliorations porteront sur le confort particulièrement intéressant pour les voyages de nuit.

1936, c'est la date prévue pour la mise en service de la ligne Oudjda-Fès. Peut-être les lignes d'Oudjda à Nemours et de Lalla-Marnia à Aïn-Temouchent seront-elles exploitées à ce moment. Alors les voyageurs quittant Paris le lundi vers 20 heures seront le mercredi à 18 h, 30 à Oran, à 22 heures à Oudjda, le jeudi matin à Fès et dans l'après-midi du même jour à Rabat et Casablanca. La capitale du Maroc serait, par la voie d'Alger exclusivement française, à soixante-quatre heures environ de Paris, c'est dire que la liaison entre le Maroc et la France se ferait en majeure partie par l'Algérie, au grand profit de nos recettes, du commerce algérien et de la prospérité de nos ports.

Cette dernière phrase montre l'intérêt primordial pour l'Algérie de réaliser rapidement le progrès envisagé.

Il est indispensable, en effet, que la capitale du Maroc soit, par la voie d'Alger, exclusivement française, aussi rapprochée en temps, de Paris, que par la voie espagnole. Il paraît hors de doute qu'à ce moment le transit des voyageurs du Maroc sur la France se fera pour la majeure partie, par notre colonie et il y a intérêt à ce que cette amélioration soit réalisée avant 1936, date probable de l'ouverture de la ligne Oudjda-Fès.

Si, à ce moment, en effet, le transport est aussi facile sur les lignes algériennes que sur les lignes marocaines, nos voisins passeront par chez nous ; sinon, ils emprunteront la voie espagnole et nous aurons beaucoup de mal par la suite pour les ramener sur nos voies.

Il faut donc aller vite.

Pour éviter que nous soyons distancés, pour que le programme aujourd'hui complètement étudié puisse être réalisé à temps, il est nécessaire que les travaux commencent dès le début de 1931.

Les Délégations financières le comprendront, et nous sommes convaincus qu'au cours de la session extraordinaire qui s'ouvre aujourd'hui, elles marqueront à nouveau le désir qu'elles ont exprimé en 1929. de voir l'administration leur présenter, dès la session ordinaire d'octobre prochain, les projets définitifs qui leur permettront de voter les crédits nécessaires puisque, d'ores et déjà, « les possibilités d'emploi apparaissent réalisables ».

AVIS DE DÉCÈS
(*L'Écho d'Alger*, 1^{er} avril 1930)

Monsieur André Ducluzeau, ingénieur en chef adjoint au directeur du réseau P.L.M. algérien, chevalier de la Légion d'honneur, ancien ingénieur de la marine, Madame André Ducluzeau et leurs enfants : Suzanne, Jean, Gabrielle, ont la douleur de faire part de la perte cruelle qu'ils ont éprouvée en la personne de

madame Émile DUCLUZEAU
née Rose NASSOULARD

leur mère, belle-mère, grand-mère pieusement décédée au Logis-des-Ponts, près Saint-Claud-sur-le-Son (Charente), le 18 mars 1930.

La présent avis tient lieu de faire-part.

Alger, 2, rue Altairac.

LE BULLETIN P.-L.-M. ET LE CENTENAIRE DE L'ALGÉRIE (*L'Écho d'Alger*, 16 juin 1930)

Le dernier *Bulletin du P.-L.-M.*, luxueusement édité et abondamment illustré, est entièrement consacré à l'Algérie. Au sommaire : une préface par M. Margot, directeur général de la compagnie ; une étude sur la Cie P.-L.-M. en Algérie par M. Jourdain, directeur du réseau algérien ; l'Algérie et le réseau P.-L.-M. par M. Dambies, inspecteur divisionnaire de l'exploitation ; enfin deux productions littéraires inédites : « Pierre-Joseph ou trente-neuf ans de captivité », par le lieutenant de vaisseau Paul Chack et « Impressions d'Oranie », de Jérôme et Jean Tharaud.

Ce bulletin présente donc un vif intérêt au point de vue technique, historique, littéraire et constitue, par l'effort qu'il a demandé, un bel hommage du P.-L.-M. à l'œuvre accomplie en ce pays pendant un siècle.

CHRONIQUE SCIENTIFIQUE Une visite aux ateliers du P.-L.-M. d'Alger (*L'Écho d'Alger*, 22 octobre 1930)

M. Ducluzeau, ingénieur en chef, nous donne, sur place, d'intéressants renseignements sur le nouveau bâtiment édifié au Hamma et sur les ateliers actuellement desservis par de modernes et puissants moyens de manutention

Le pont de 70 tonnes lève et transporte une locomotive de 60 tonnes toute équipée

AUX ATELIERS DU HAMMA

On sait que la Compagnie P.-L.-M. a fait construire au Hamma une nouvelle bâtisse constituant l'atelier de montage et de la chaudronnerie, destiné à remplacer les anciens ateliers datant de 1863 et devenus totalement insuffisants.

Nous avons pensé, à ce sujet, qu'il n'était pas sans intérêt pour nos lecteurs de connaître de façon précise l'effort considérable fait par la Compagnie pour posséder un outillage tout à fait moderne et des installations tenant compte des progrès récents de la science.

Une visite aux nouveaux ateliers du Hamma s'imposait. M. Ducluzeau, le jeune et savant ingénieur en chef, a bien voulu fort aimablement nous accompagner et nous fournir tous les renseignements désirables sur cette œuvre de progrès réalisée.

Nous voici donc sur les lieux, comme dirait un magistrat enquêteur.

LES NEFS DU MONTAGE ET DE LA CHAUDRONNERIE

« Les nouveaux ateliers que vous voyez, nous explique M. Ducluzeau, comportent deux nefs de 20 mètres de largeur chacune, 60 mètres de longueur, et d'une hauteur de 12 m. 50. Construites en béton armé, largement éclairées et aérées, ces deux nefs sont desservies par de puissants moyens de manutention.

La nef du montage comporte 9 fosses de 13 mètres de longueur, 1 mètre de profondeur, sur lesquelles sont mises en place les locomotives et tenders à réparer. Elle

est battue par un transbordeur de 70 tonnes qui comporte deux crochets indépendants de 35 tonnes chacun et dont le chemin de roulement est à 9 mètres au-dessus du sol.

Sous ce transbordeur, un deuxième transbordeur d'une puissance de 5 tonnes, dont le champ de roulement est à 7 m. 50 au-dessus du sol, dessert également toute la nef. Les ajusteurs monteurs disposent d'établis et de 3 petites perceuses sensibles placés dans une nef de hauteur réduite adossée à la nef du montage. Cette petite nef est elle-même desservie par un monorail aérien avec chariot électrique à crochet de 5 tonnes.

Ce monorail sera prolongé ultérieurement jusqu'aux nouveaux ateliers d'ajustage qu'il traversera pour assurer un circuit continu et une réparation rapide et économique des pièces à usiner ou usinées.

La nef de chaudronnerie comporte une fosse de 13 mètres de longueur pour la visite, les essais à froid et à chaud des chaudières. Placée dans le prolongement de la 5^e fosse du montage, cette fosse de visite se trouve au milieu de la nef de chaudronnerie sur une voie d'entrée directe, reliée au faisceau général des voies qui desservent le dépôt et les ateliers. »

Accolée à la nef de chaudronnerie, nous voyons une petite nef de hauteur réduite abritant un grand vestiaire lavabo pour 200 agents, un atelier de tuyauteries, divers petits locaux (peinture, outillage, gabarits), enfin la salle des compresseurs d'air. La dernière travée de l'atelier de chaudronnerie et de la petite nef précitée est occupée par la section de réparation des tubes à fumée de chaudières.

La nef de chaudronnerie est desservie par un pont transbordeur d'une puissance de 35 tonnes avec treuil auxiliaire de 5 tonnes dont le champ de roulement est à 9 mètres au-dessus du sol et par un pont transbordeur de 5 tonnes dont le champ de roulement est à 7 m. 50 au-dessus du sol.

Les deux nefs de montage et de chaudronnerie sont desservies par une canalisation d'air comprimé avec prises sur chaque pilier ; par une canalisation électrique avec 4 prises pour 1 alimentation des machines électriques à chauffer les rivets. Elles sont éclairées par des lampes de 1.000 bougies placées en quinconce, en raison d'une par travée dans chaque nef, et qui assurent un éclairage « a giorno ».

LES PONTS TRANSBORDEURS

Après cet exposé d'ensemble, M. Ducluzeau nous conduit sous les ponts transbordeurs qu'il fait mettre successivement en action et sur lesquels il nous donne des explications fort intéressantes dont nous retenons les principales :

« L'ensemble des ponts des nouveaux ateliers est desservi par du courant continu produit par un redresseur à vapeur de mercure à 300500 volts. Le pont de 70 tonnes a deux treuils de 35 tonnes, une portée d'axe en axe des chemins de roulement de 18 m. 800. Il en est de même du transbordeur de 35 tonnes, mais ce dernier ne comporte qu'un treuil.

« Ces deux transbordeurs ont une vitesse d'ascension ou de descente de crochet variable de 0 m. 25 à 2 mètres par minute, une vitesse de translation de l'ensemble du transbordeur variable de 10 à 30 mètres par minute.

Le pont de 70 tonnes a été construit et équipé de façon à pouvoir être accouplé, ultérieurement avec un deuxième transbordeur semblable, de manière à permettre de lever une charge de 140 tonnes. Les bâtiments ont été construits pour permettre la translation d'une telle charge. »

LA SALLE DES COMPRESSEURS

Nous pénétrons dans la salle des compresseurs :

« Cette salle, poursuit M. Ducluzeau, comprend deux compresseurs : l'un aspire 22 mètres cubes d'air par minute et le refoule à 7 kg, il a été fourni par la Compagnie Chicago Pneumatic. Ce compresseur est commandé par un moteur de 160 CV., 980 tours à la minute.

« Le deuxième compresseur aspire 12 mètres cubes d'air par minute et le refoule à 7 kg. Il est commandé par un moteur de 75 CV., 960 tours à la minute. »

LES DIVERSES MACHINES DE L'ATELIER de CHAUDRONNERIE

M. Ducluzeau nous conduit devant chaque machine de l'atelier de chaudronnerie et la fait mettre en marche sous nos yeux, ce qui constitue évidemment la meilleure et la plus frappante des démonstrations.

Voici d'abord deux perceuses radiales à commande électrique. La plus importante permet de percer jusqu'à 90 millimètres de diamètre, son rayon maximum d'action est de 3 m. 500, son rayon minimum de 800 millimètres. L'arbre porte-forets possède douze vitesses de perçage et de taraudage variant de 12 à 180 tours par minute ; pour le perçage seulement cette vitesse peut atteindre 750 tours par minute.

« Cette perceuse, nous dit le distingué ingénieur en chef, permet de percer les foyers ou boîtes à feu, de plus grandes dimensions, sans nécessiter de déplacement de ces pièces, pour le perçage d'une même face. Le poids de cette machine est de 17 tonnes 700.

Elle absorbe une puissance de 25 CV et comporte trois moteurs.

« La deuxième perceuse radiale, acquise en 1924, n'a qu'une portée de 2 m. 500 et une capacité de perçage de 70 millimètres. Son moteur a une puissance de 8 CV. et tourne à 1.500 tours à la minute. »

Puis nous nous arrêtons successivement devant les machines suivantes :

La machine à cisailer et à poinçonner. Elle permet de couper des tôles de 16 mm. d'épaisseur, de couper des fers plats de 150x20 millimètres, de poinçonner dans des rôles de 16 à 20 mm. et dans les divers profilés. Elle peut couper des fers ronds de 55 millimètres de diamètre, des fers carrés de 48 mm. de côté et différents profilés.

Cette machine pèse 2.300 kg et nécessite une force motrice de 6 CV.

Nous admirons un instant une superbe meule à émeri à commande électrique de grande capacité, puis nous allons examiner la machine à rouler les tôles fournie par la maison Dufour. Elle permet de rouler des tôles de 3 m. 050 de largeur et jusqu'à 26 millimètres d'épaisseur. Elle comporte trois rouleaux dont les diamètres sont de 300 à 100 millimètres. Son poids est de 20.900 kg et son moteur électrique de commande de 25 CV.

« Pour permettre le perçage rapide, reprend M. Ducluzeau, des foyers, boîtes à feu ou la démolition rapide des boîtes à feu et foyers assemblés des chaudières venues en réparation, un portique de perçage comporte six perceuses électriques. Le portique peut se déplacer sur une voie à écartement de 3 m. 950, de façon à permettre la mise en place d'une chaudière sans inconvénient. La rapidité de perçage des machines électriques permet le perçage de divers éléments des boîtes à feu d'une chaudière c3: façon à terminer le travail en 24 à 48 heures.

« Ces diverses machines électriques sont équipées au moyen de contrepoids et permettent une manutention extrêmement aisée par le personnel, une mise en route et une tenue en service ne nécessitant aucune fatigue pour ce dernier. »

LA SECTION DE RÉPARATION DES TUBES À FUMÉE

Nous nous rendons ensuite à la section de réparation des tubes à fumée.

« Elle comporte, continue M. Ducluzeau, un trommel commandé électriquement par chaînes, pour le détartage automatique des tubes à fumée retirés des chaudières ; une scie à tubes, type Herbert, permettant de scier un tube à fumée en 15 à 20 secondes ; un tour à fraiser les ailettes pour les tubes à fumée comportant des ailettes ; une machine à souder électriquement par rapprochement, permettant de souder un tube en moins d'une minute ; un appareillage à ébarber et marteler les soudures fonctionnant à l'aide de marteaux pneumatiques commandés par une pédale ; enfin un poste d'épreuves de tubes à fumée réparés.

LE CHARIOT ÉLECTRIQUE D'UNE PUISSANCE DE 80 TONNES

Le chariot à commande électrique, qui dessert les voies du montage, roule devant nous dans une fosse de 10 mètres de largeur et de 300 mm de profondeur. Il possède une puissance de 80 tonnes et a été calculé pour permettre la circulation facile des locomotives les plus fortes en service sur le réseau, soit 70 tonnes.

« Un cabestan électrique, précise M. Ducluzeau, est installé sur ce chariot et permet de remorquer une locomotive de 80 tonnes à la vitesse de 30 mètres à la minute. La puissance du moteur du pont est de 25 CV - 685 tours à la minute ; sa vitesse de translation à vide est 60 mètres à la minute et en charge de 30 mètres par minute. Son poids à vide est de 26 tonnes 300. »

DANS LA DISPOSITION DES ATELIERS, ON A SONGÉ À L'AVENIR

— Ces installations sont remarquables et ces machines admirables, monsieur l'Ingénieur en chef, mais vous avez sans doute pensé à l'avenir dans la disposition de vos ateliers.

— Certainement. La disposition générale des ateliers que nous venons de visiter, a été conçue de façon à ménager l'avenir dans une très large mesure ; au fur et à mesure de l'augmentation du parc à machines du réseau, les nefs pourront se prolonger du côté de la mer.

« Par ailleurs, la communication constante réalisée entre les deux nefs du montage et de la chaudronnerie, permet, par simple prolongement des fosses et des voies du montage, de réparer dans ces ateliers des locomotives articulées, genre Garratt, d'une longueur pouvant atteindre 38 mètres. À cet effet, la locomotive pénétrerait par la voie milieu des nefs actuelles, d'où le pont de 36 tonnes ou le pont de 70 tonnes, suivant le cas, lèverait la chaudière à réparer et placerait les deux châssis dans l'une ou l'autre des deux nefs. Il en serait de même pour les locomotives Diesel électriques, la caisse serait levée sur la voie d'accès et les châssis transportés dans la nef de montage en utilisant les deux ponts de 70 tonnes. À noter, d'autre part, que toute immobilisation du chariot de 80 tonnes n'immobilisera pas l'atelier. En effet, une locomotive complètement équipée peut être levée en une seule opération à l'aide du pont de 70 tonnes et transportée sur la voie directement reliée au faisceau où elle peut être reprise par une locomotive en feu. »

L'impressionnant cliché ci-joint montre avec quelle facilité, le pont transporte la locomotive d'un point à un autre.

— En résumé, Monsieur l'Ingénieur en chef, ces ateliers sont une preuve du souci apporté par la Compagnie P.-L.-M. pour améliorer constamment ses méthodes de travail et les conditions d'exécution pour son personnel, tout en assurant le maximum de rendement.

— C'est exactement le but que nous poursuivons.

Sur ce, nous prenons congé de M. l'Ingénieur en chef, après l'avoir vivement remercié, au nom de l'« Écho d'Alger », de l'amabilité souriante avec laquelle il a bien voulu se distraire, pendant quelques heures, de sa tâche absorbante, pour nous fournir les renseignements clairs et précis que nous venons de relater.

LES ASSEMBLÉES ALGÉRIENNES

Après un long débat, les Délégations financières décident,
par 39 voix contre 21 et 2 abstentions,
d'incorporer le réseau oranais à voie étroite dans le réseau affermé au P. L. M.
(L'Écho d'Oran, 23 mai 1931)

SÉANCE DU MATIN

(De notre envoyé spécial)

Alger, 22 mai.

Nous voilà en séance plénière et l'on va enfin liquider l'irritante question de l'incorporation du réseau oranais dans le réseau affermé à la compagnie P. L. M. Comme les indigènes viennent de se prononcer à l'unanimité, le résultat final ne fait plus de doute et la discussion s'en trouve par avance apaisée.

M. Galle ouvre la séance à 10 heures moins dix.

M. Carde, gouverneur général, et M. Peyrouton, secrétaire général, commissaire général du Gouvernement, sont présents.

.....

Le régime des chemins de fer algériens LE RAPPORT DE M. LEVY

Et voici le débat attendu sur sur la réforme du régime des chemins de fer algériens. Nous avons précédemment exposé l'objet de la discussion avec assez de détails pour qu'il soit inutile d'y revenir.

M Lévy, rapporteur général, donne lecture de son rapport qui examine la question dans son ensemble et dont nous avons donné hier une analyse. Il s'agit d'arrêter les clauses de la nouvelle convention d'affermage à passer avec la Compagnie P.-L.-M., celle de 1921 ayant été dénoncée et ne devant plus avoir effet à partir du 1^{er} janvier 1932.

Dans le projet initial présenté par l'administration, les différences entre la convention du 1^{er} janvier 1921 et la convention nouvelle portent essentiellement sur les points suivants :

La consistance des réseaux se trouve modifiée par l'incorporation au réseau de la Compagnie P.-L.-M. des lignes constituant le réseau oranais à voie étroite.

L'organisation commune aux deux réseaux — conseil supérieur des chemins de fer et comité de direction — est maintenue ; mais des modifications ont été est insérées dans le nouveau texte, dans le dessein de renforcer l'autorité du gouverneur général et du conseil supérieur.

Les délibérations du comité de direction ne sont plus exécutoires par elles-mêmes. Le gouverneur général statue sur les propositions des réseaux. Les questions relatives au statut, aux règles de travail et de rémunération et aux institutions de retraites du personnel échappent aux délibérations du conseil supérieur.

D'autre part, la composition de cet organisme est modifiée. Le nombre des représentants économiques de l'Algérie est ramené de de 14 à 12. Par contre, il est adjoint au conseil dix hauts fonctionnaires représentant du gouvernement général et de l'administration.

L'ancienne convention prévoyait que le gouverneur général ne pouvait prendre une décision contraire à un avis du conseil supérieur qu'après une seconde délibération de celui-ci. Cette seconde délibération, dans le nouveau projet, disparaît.

La prime de gestion instituée par la convention de 1921 est maintenue mais la formule est modifiée. Les réseaux sont libérés des charges antérieures à la convention de 1921. D'autre part, le remboursement des sommes avancées par l'Algérie n'est prévu qu'en cas de bénéfices.

Le fonds commun est supprimé et il est partiellement remplacé par un fonds de compensation auquel seront versés les excédents éventuels de l'un ou de l'autre réseau.

Tandis que l'ancienne convention prévoyait que l'équilibre d'exploitation devait être assuré uniquement par des relèvements de tarifs, le nouveau régime autorise l'Algérie à inscrire annuellement à son budget un crédit de subvention ne devant pas excéder

toutefois 20 % de l'ensemble des dépenses et charges des réseaux pour le dernier exercice.

En ce qui concerne les tarifs, la loi du 11 décembre 1922, approbative de la convention, décidait que les majorations générales des tarifs ne pourraient être décidées sans avis conforme des assemblées algériennes.

Le nouveau régime autorise le gouverneur à homologuer les relèvements des tarifs jusqu'à 400 % des tarifs de base en vigueur ou à majorer de 20 % les tarifs actuels.

La nouvelle convention institue un contrôle financier dont le rôle sera de veiller à l'exécution du budget. À cet égard, des règles précises sont prévues pour la passation des marchés importants et une commission de vérification des comptes est créée.

Enfin, on a prévu, sur l'itinéraire des lignes déclarées d'utilité publique, la possibilité de créer des services automobiles exploités sous la responsabilité et le contrôle des réseaux avec subvention spéciale du budget de l'Algérie.

M. Lévy énumère ensuite les points sur lesquels la commission a modifié les propositions de l'administration. Les délibérations du comité de direction des réseaux ne seront plus exécutoires par elles-mêmes, elles seront transmises au gouverneur général qui statuera après avis du conseil supérieur des chemins de fer.

Le conseil supérieur des chemins de fer comprendra huit délégués nommés par le gouverneur général et non six. En revanche, il comptera deux fonctionnaires de moins.

La compétence du conseil supérieur est renforcée et le gouverneur général ne peut prendre une décision contraire à un avis du conseil supérieur qu'après une seconde délibération de celui-ci.

Les services automobiles institués en remplacement des trains peu fréquentés supprimés, seront exploités sous le contrôle et sous la responsabilité des réseaux et confiés à l'industrie privée par voie de concours ou d'appel d'offres.

Les tarifs maxima seront fixés par le gouverneur général, sur avis conforme des assemblées financières algériennes. L'exécution des travaux complémentaires sera assurée par les réseaux, sous le contrôle effectif de l'administration.

La convention sera résiliée de plein droit le jour où l'Algérie, tout en conservant entière maîtrise de ses chemins de fer, réalisera l'exploitation de l'ensemble des lignes par un organisme unique.

Le budget annuel à présenter par chacun des réseaux sera annexé au projet de budget de l'Algérie, délibéré par les Assemblées financières et réglé par décret comme le budget annexe des P.T.T.

Enfin, le gouverneur général ne pourra pas homologuer de tarifs supérieurs aux tarifs maxima fixés sur avis conforme des Assemblées

M. Lévy demande à ses collègues d'approuver ces modifications.

LE RAPPORT DE M. JAILLET

M. Jaillot, rapporteur du projet pour ce qui concerne le sort du réseau oranais à voie étroite, donne lecture du rapport qui conclut au rattachement au réseau du P.-L.-M.. Nous en avons donné hier les conclusions.

Voici d'ailleurs le texte du rapport de M. Jaillot :

— La convention du 1^{er} juillet prenant fin le 31 décembre 1931, le gouverneur général de l'Algérie, après avoir dénoncé liant la colonie et la Cie P.-L.-M., vous a soumis un nouveau projet de convention que les sections séparées, avant de prendre une décision, ont renvoyé à l'examen de votre commission interdépartementaire des voies terrestres.

La résiliation de ce contrat met les assemblées algériennes dans l'obligation de prévoir une nouvelle charte de nos chemins de fer algériens, même dans le cas du maintien du *statu quo*.

Au sein de votre commission, l'examen du projet du Gouvernement général a amené l'étude de trois solutions possibles :

- 1° Retour au statu quo. ; l
- 2° Unification totale ;
- 3° Unification partielle.

Une majorité importante s'est rapidement dégagée pour l'unification totale, mais la discussion a démontré que si cette solution présentait des avantages certains, elle présentait aussi les inconvénients d'une formule nouvelle nécessitant un examen attentif de la part du Parlement.

L'Algérie pourrait se trouver ainsi, au 1^{er} janvier 1932, sans convention régulière et, par conséquent, dans une situation précaire et délicate pour l'exploitation de ses voies ferrées. La commission s'est donc trouvée conduite à examiner les deux autres solutions.

Le rejet du retour au *statu quo* ayant été entraîné par le rejet du second paragraphe de la motion de M. Pantaloni, votre commission a examiné le projet de l'Administration prévoyant le rattachement du réseau oranais à voie étroite au réseau exploité par le P.-L.-M. C'est l'économie de ce projet que nous avons à vous présenter.

Le texte proposé par l'administration est ainsi conçu :

« Article 1^{er}. — Pendant la durée de la présente convention, les voies ferrées d'intérêt général de l'Algérie restent réparties entre deux réseaux qui seront gérés pour le compte de l'Algérie : l'un par l'administration des chemins de fer algériens de l'État, l'autre par la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Le premier réseau comprend :

A. — Les lignes qui relèvent actuellement l'administration des chemins de fer algériens de l'État, à l'exception du réseau oranais à voie étroite ;

B — Les lignes qui pourront ultérieurement être rattachées au dit premier réseau.

Quels sont les inconvénients et quels sont les avantages que peut présenter cette modification importante dans la consistance de nos voies ferrées en Orante ?

INCONVÉNIENTS

« Pour le personnel. — Inconvénients d'ordre moral. — Les agents des CFAE appartenant à un service d'État peuvent prétendre que leur passage à la compagnie qu'ils considèrent comme une compagnie privée modifie sans leur consentement le contrat accepté librement par eux. Il ne semble pas qu'on puisse considérer la compagnie P.-L.-M., prise en tant que gestionnaire d'une partie des chemins de fer algériens, comme une compagnie privée. Tout comme les CFAE, elle exploite les voies ferrées pour le compte de l'Algérie avec un personnel ayant le même statut, les mêmes traitements, les mêmes règles d'avancement et faisant l'objet de la même sollicitude des pouvoirs publics.

« inconvénients d'ordre matériel. Résidence. — Le rattachement à la compagnie P.-L.-M. du réseau oranais à voie étroite ne semble pas, dans l'ensemble, devoir aggraver la situation de la résidence du personnel Il semblerait, au contraire, la modifier favorablement, par la rotation plus facile du personnel occupant les postes déshérités du Sud. Le proportion des résidences convenables dans le Tell augmentera considérablement, par la fusion des deux réseaux.

D'ailleurs, dans cet ordre d'idées, les propositions de l'administration font obligation à la compagnie P.-L.-M. d'accepter les permutations toutes les fois que les nécessités du service le permettront.

Inconvénients d'ordre matériel. — Houillère de Kenadza. — La distraction de l'exploitation de la houillère de Kenadza de l'exploitation proprement dite de la ligne avait été donnée comme un inconvénient très sérieux. À l'examen, l'inconvénient signalé semble se transformer en avantage. Si on se reporte aux discussions ayant pris jour au sein des Assemblées algériennes, au sujet de Kenadza, on est obligé de reconnaître que les propositions de l'administration séparant très nettement l'exploitation de la houillère de l'exploitation de la ligne, donneront satisfaction à tous

ceux qui désirent connaître, du point de vue économique, la valeur de notre mine de charbon sud oranaise.

D'un côté, un exploitant désigné par la colonie ; d'un autre côté, un client pour la totalité de la production de la mine, bien placé pour établir les comparaisons nécessaires entre le prix des charbons étrangers et celui de la houillère de Kenadza.

AVANTAGES

A : économies à réaliser. — Il semble bien que le personnel de la traction des voies et bâtiments de l'exploitation, en ce qui concerne les petites gares, a été réduit au strict minimum sur les CFAE. Les économies à réaliser ne porteront que sur le personnel des services régionaux et sur le personnel des gares communes.

Pour ne donner qu'un exemple, il semble bien établi qu'un seul arrondissement pour chacun des services sera nécessaire pour l'ensemble du réseau crânaïs.

Dans la réalisation de ces économies, il ne peut être question, bien entendu, de diminuer les situations déjà acquises.

B : gares communes. — 1° Gares d'Oran. — La disposition des terrains appartenant aux CFAE permet d'envisager la gare commune avec augmentation importante des voies de garage pour le matériel. La réunion des terrains des deux gares donnera une superficie de 2.580 mètres carrés utiles pouvant contenir 320 wagons, tandis qu'à l'heure actuelle, la surface utile de 1.900 mètres carrés ne permet le garage que de 240 wagons.

2° Gares de Perrégaux. — L'éloignement des gares État et P.-L.-M. constitue un gros inconvénient pour les voyageurs. La distance de près d'un kilomètre que les voyageurs parcourent, généralement à pied, leur fait manquer quelquefois la correspondance, lorsque l'arrêt est réduit par le retard des trains de l'une ou l'autre des deux compagnies. Le même inconvénient existe pour les colis postaux et les messageries qui sont portés à la consigne P.-L.-M., puis livrés par un camionneur à la gare État, où de nouvelles opérations sont nécessaires.

3° Gares de Relizane et de Bel-Abbès, — Les mêmes améliorations seront apportées dans ces deux villes par l'établissement d'une gare commune. Là aussi, des économies seront à réaliser.

C : Descente au port des marchandises transportées par les lignes à voie étroite. La situation faite aux usagers des lignes de pénétration à voie étroite est devenue intolérable. Les marchandises amenées sur wagons en gare de l'État doivent être reprises sur camions pour être transportées au port. Cette pratique, inconcevable dans cette période de progrès, a été une des causes principales de la fuite de la marchandise sur les lignes à voie étroite. Le vote du nouveau projet de convention permettra de mettre fin à cette situation par l'établissement d'une voie de descente au port ou mieux, comme l'a conseillé la mission Fontaneilles, par l'achat de trucks transportant les wagons entiers de la gare au quai d'embarquement.

D : Meilleures correspondances. — L'interpénétration des deux réseaux, qui font chacun l'étude de leur marche de trains, rend très difficile l'établissement d'une bonne correspondance, surtout quand les points d'échange sont aussi nombreux qu'en Oranie : Oran, Sidi-bel-Abbès, Perrégaux, Relizane.

Une compagnie unique améliorera certainement la situation actuelle.

E : Facilités d'acheminement des marchandises. — Il semble qu'avec un seul responsable, les délais de livraison seront diminués et qu'une seule compagnie aura plus de facilité pour entreprendre la lutte contre les concurrents de la voie ferrée. Les usagers n'auront qu'à gagner à la livraison plus rapide des marchandises confiées aux chemins de fer.

F. — Ateliers de réparations. — Les ateliers de Perrégaux, bien aménagés, bien outillés, seront suffisants pour la réparation du matériel des lignes appartenant aux chemins de fer algériens de l'État, mais aussi pour le matériel des lignes à voie étroite de

Blida à Djelfa, d'Orléansville à Ténès, de Tlemcen à Béni-Saf. Cela permettrait d'éviter de grosses dépenses envisagées sur d'autres points du réseau P. L. M..

Tous les approvisionnements de l'exploitation et tous ceux relatifs aux autres services pourront être unifiés et cette unification permettra d'en réduire l'importance et de réduire le capital mobilier ».

Et le rapport de M. Jaillet de conclure, après cet exposé. :

— Dans l'impossibilité matérielle de réaliser, en temps utile, l'unification totale désirée par la grosse majorité des membres de la commission, il semble logique et avantageux d'adopter l'unification partielle et Immédiate proposée par l'administration.

Il n'y a aucune opposition de principe entre cette première étape et l'unification totale, avec une gestion intéressée de nos voies ferrées par un organisme composé de nos grandes compagnies ferroviaires et maritimes ou métropolitaines, sous le contrôle de la colonie.

En adoptant le rattachement du réseau oranais à voie étroite à la compagnie P.-L.-M. vous imitez l'heureux exemple donné en 1921 par vos devanciers, qui ont réalisé l'unification partielle dans le département de Constantine, en incorporant au réseau de l'État la ligne Constantine-Philippeville, appartenant au P.-L.-M.

À cette époque, aucune voix ne s'est élevée contre cette incorporation rationnelle. Au contraire, des voix autorisées, comme celle de M. Jeanneney, sénateur, rapporteur au Sénat du projet de convention du 1^{er} juillet 1921, ont protesté contre le maintien de deux compagnies pour la gestion du réseau ferroviaire oranais.

Le rattachement du réseau crânois à voie étroite au réseau P.L.M. facilitera, comme je l'ai déjà exposé plus haut, l'exploitation économique et plus rationnelle de l'ensemble du réseau ferré de la partie Ouest de l'Algérie.

Il apportera des commodités plus grandes à l'usager et il assurera — votre rapporteur en est foncièrement convaincu, — une stabilité plus grande à la situation future du personnel des réseaux.

Les chemins de fer sont à un tournant dangereux de leur histoire. Vivront-ils ? Mourront-ils ? Ils vivront avec une réorganisation sévère. Ils mourront si de nouvelles erreurs sont commises en face des progrès rapides de l'industrie automobile.

Sur ce terrain, les intérêts du personnel se conjuguent avec ceux de l'usager et leurs efforts communs doivent tendre à maintenir la prospérité des voies ferrées.

En insistant à nouveau sur la nécessité de voter, comme mesure d'attente, l'article premier du nouveau projet de convention, je tiens à rendre hommage au dévouement éclairé du directeur des Chemins de fer algériens de l'État, de ses cadres et de tout son personnel. Et je tiens à souligner, une fois de plus, que, pour bien marquer l'Intérêt que nous portons tous au personnel des chemins de fer, il convient de penser à l'intérêt général et de défendre, en même temps, les institutions ferroviaires indispensables à la vie et au développement de ce pays. »

La discussion du rapport de M. Jaillet

M. Galle félicite les deux rapporteurs au nom de l'assemblée. (Applaudissements)..

La discussion s'ouvre aussitôt sur les conclusions du rapport de M. Jaillet. De nombreux orateurs sont inscrits.

M. BONIFACE

M. Boniface ouvre le feu. Il est étatiste par principe et combat par suite, vigoureusement, le passage du réseau oranais à voie étroite au réseau P.-L.-M.

M. CARLES

M. Carles indique tout d'abord quelles sont, à son avis, les causes du déficit permanent des chemins de fer. Il regrette qu'on n'ait pas procédé à la révision des tarifs

de base et réalisé les économies d'exploitation si souvent réclamées par l'assemblée. Il juge qu'il faut avoir une politique de la route comme on a une politique des chemins de fer.

M. Carles en vient à la question de l'unification des réseaux. Il déclare que l'argumentation du rapport de M. Jaillot ne l'a pas convaincu. Il n'y a pas plus de raisons pour passer aujourd'hui au P.-L.-M. le réseau oranais à voie étroite qu'il n'en existait en 1921. Il ne croit pas à la possibilité d'établir une gare commune à Oran.

Passant à l'examen de la situation du personnel, M. Carles fait observer que le département d'Oran, le plus peuplé en Européens, fournit un fort contingent de cheminots de l'État. Ceux-ci sont entrés au service des chemins de fer de l'État et ont accepté des postes dans le département d'Alger ou de Constantine avec l'espoir d'être nommés un jour dans leur pays natal. Il en est de même des mécaniciens et ajusteurs employés aux ateliers de Sidi Mabrouk, Tébéssa ou Souk-Ahras, qui attendent leur retour en Oranie. Cette faculté leur sera désormais interdite.

D'autre part, M. Carles signale que si le réseau oranais à voie étroite est rattaché à la Compagnie P.-L.-M., celle-ci recrutera dans ses cadres de la Métropole un état-major et un personnel important, au détriment des agents locaux que leurs mérites peuvent désigner pour l'avancement.

Enfin, les cheminots du P.-L.-M. se trouveront eux-mêmes lésés. Cette compagnie exploite, en effet, jusqu'à présent, des voies ferrées comprises dans la région du Tell. Le rattachement de la ligne de pénétration vers le Sud astreindra ces agents à des résidences déshéritées.

En concluant, M. Carles insiste vivement pour le maintien du *statu quo*, solution d'attente qui permettra d'aboutir sans heurts à l'unification générale unanimement désirée.

M. PANTALONI

M. Pantaloni, président de la commission voies et communications terrestres, indique que la politique algérienne des chemins de fer va vers l'unification. La révision de la convention de 1921 permettra d'accentuer l'orientation dans ce sens.

Ses préférences personnelles vont vers un réseau unique administré par les chemins de fer de l'état, mais il accepterait volontiers la constitution d'un comité de gestion avec le concours des compagnies métropolitaines et même des compagnies de navigation. Il importe que, à cet égard, l'Administration prépare un projet pour la session ordinaire de novembre prochain, afin que, par l'unification générale, on puisse, tout en réalisant des économies qui feront disparaître de multiples causes de déficit, moderniser les méthodes d'exploitation et adapter nos chemins de fer aux nécessités de l'économie algérienne.

La question du régime définitif de nos chemins de fer devra être résolue au plus tard pour 1932. D'ici là, il convient de maintenir le *statu quo*. Il votera donc contre le rattachement du réseau oranais de l'État à la Compagnie P.-L.-M.

Il est midi bien sonné. La suite de la discussion est renvoyée à cet après-midi.

SÉANCE de L'APRÈS-MIDI

M. BONNEFOY

La vague d'assaut constantinoise, déclenchée ce matin avec M. Pantaloni, va se continuer cet après-midi avec M. Bonnefoy, auquel, dès l'ouverture de la séance, à 15 h. 10, M. Galle, président, donne la parole.

L'orateur déclare ne se faire aucune illusion sur le résultat final de la discussion, mais il tient à rééditer, en séance plénière, les objections qu'il a formulées à la délégation des

colons contre le rattachement du réseau oranais à voie étroite au réseau de la Cie P.-L.-M.

Il est hostile à ce rattachement parce que se n'est qu'une solution provisoire, alors que c'est la solution définitive de l'unification générale qu'il faut poursuivre sans plus tarder. Il comprend très bien les desiderata de la majorité des délégués oranais, mais il estime qu'ils peuvent attendre encore un peu. Il serait inopportun de créer une situation privilégiée au P.-L.-M. en lui concédant 1.300 kilomètres de voies ferrées de plus. Mieux vaut maintenir le statu quo.

M. MERCIER

M. Mercier, président du Conseil supérieur des chemins de fer, également délégué constantinois, succède à M. Bonnefey. Il pense que le chemin de fer conservera toujours ses avantages sur les transports par automobiles, mais encore faut-il lui donner les moyens de faire honneur à ses efforts.

M. Mercier rappelle comment s'est constitué le réseau P.-L.-M. et comment a été construit le réseau de l'Est algérien. Il en conclut qu'il est Inévitable de faire une comparaison stricte entre les deux réseaux.

Il examine ensuite les conditions dans lesquelles a été effectué le rachat de tous les chemins de fer pour l'Algérie et comment est intervenue la convention de 1921. Mais à l'usage, cette convention n'a pas donné les résultats attendus. On a donc bien fait de la dénoncer.

L'orateur analyse les dispositions de la nouvelle convention, comme l'a fait le rapport de M. Lévy. ce matin. Il approuve les principales modifications qui y ont été apportées par la commission et assure que le projet concernant les nouveaux tarifs seront près et soumis à l'assemblée d'ici la fin de l'année. Il se félicite que les budgets des réseaux soient désormais établis comme des budgets annexes.

Enfin, M. Mercier approuve à son tour le principe de l'unification générale des réseaux sous la direction d'un organisme dans lequel l'Algérie aura une situation prépondérante. Il espère qu'un jour, on pourra même réaliser l'unification de tous les réseaux ferrés de l'Afrique du Nord et faire tomber ainsi les barrières artificielles qui nous séparent du Maroc et de la Tunisie.

Et M. Mercier, en terminant, de prendre prétexte des perspectives d'unification partielles par l'incorporation du réseau oranais à voie étroite au réseau P.-L.-M. S'il est indéniable que cette incorporation présente de sérieux avantages, il est certain que, puisque l'on va vers une prochaine unification générale, il n'y a pas d'inconvénients à conserver le *statu quo* et à attendre l'accomplissement de la réforme générale du régime des chemins de fer algériens.

M. HAVARD

M. Havard se félicite que les Délégations se soient mises d'accord sur le principe de l'unification générale des réseaux, mais les études pour réaliser cette réforme seront longues. Il ne faut pas se leurrer à ce sujet. Dès l'instant que l'on reconnaît les effets utiles qu'aura le rattachement du réseau oranais à voie étroite au réseau P.-L.-M., il faut le faire tout de suite. car les usagers sont las d'attendre.

Les intérêts légitimes des: cheminots ne sont pas le moins du monde sacrifiés. Tout s'accorde donc pour recommander une mesure que réclame l'intérêt général.

M. MUSELLI

M. Muselli, en tant que représentant d'une région oranais essentiellement desservie par le réseau de l'État, tient à intervenir dans le débat. Il estime que l'administration, à l'appui de son projet, a apporté des mots et pas de chiffres. De même, le rapport de M. Jaillet est exclusivement théorique.

Le délégué financier de Mascara estime que l'incorporation constituerait une véritable rupture de contrôle à l'égard du personnel, qui a des droits acquis, lesquels seront sacrifiées.

D'autre part, M. Muselli estime que si l'exploitation par la Cie P.-L.-M. de tous les chemins de fer d'Oranie doit permettre des économies illusoires, par contre elle entraînera des dépenses considérables.

La création des gares communes aux points de Jonction des deux anciens réseaux, à Relizane, Perrégaux. Bel-Abbès nécessitera des frais importants. D'autre part, le service de la sécurité n'étant pas organisé selon les mêmes conceptions sur chacun des réseaux, il y aura lieu de réformer tout le matériel de signalisation provenant des CPAE, sans préjudice du remplacement des enseignes dans une centaine de gares. des imprimés, registres, etc., des indications portées sur les wagons.

M. Muselli évalue à 10 ou 15 millions les dépenses à engager de ce chef. sans profit pour la collectivité. Il demande à l'assemblée de ne pas s'engager dans cette voie qui, au surplus, laisse peser une suspicion imméritée sur la gestion des CFAE. Il rappelle que la ligne de pénétration a été construite pour des raisons stratégiques et non pour favoriser l'essor économique du pays.

M. Muselli se demande si cette situation ne justifierait pas une contribution de la Métropole. Il s'élève enfin contre le procédé un peu simpliste qui consiste à faire la balance du déficit entre les deux réseaux, pour donner l'illusion qu'il a été réduit. M. Muselli conclut au maintien provisoire du *statu quo*. Le conseil général d'Oran a d'ailleurs émis un vœu catégorique contre l'incorporation du réseau oranais à voie étroite au réseau de la compagnie P.-L.-M.

M. MACÉ

M. Macé déclare que les intérêts du personnel étant certainement sauvegardés, il faut répondre aux vœux des usagers pour lesquels avant tout sont faits les chemins de fer. En ce qui le concerne, il s'est rallié au rattachement parce que tous les droits des cheminots se trouvant garantis. il répond essentiellement au bien être général.

M. LEMOINE

M. Lemoine, délégué de Mostaganem, se prononce pour le *statu quo*. en attendant que soit étudié et préparé le projet d'unification générale. C'est cette dernière réforme qu'il faut réaliser et il n'y a pas lieu de procéder à la fusion des réseaux oranais, fusion qui ne serait que provisoire dans la forme où on la propose.

M. ROBERT

M. Robert, délégué d'Orléansville, approuve l'exploitation de tout le réseau de l'Ouest par la Cie P.-L.-M..

M. ZÉVACO

M. Zevaco se prononce pour l'unification générale. mais pour le *statu quo* en ce qui concerne le réseau oranais.

M. DESCOURS

M. Descours donne toute son approbation à l'unification immédiate des voies ferrées de l'Oranie et à leur affermage total à la compagnie P.-L.-M. en attendant la réalisation de l'unification générale.

M. JAILLET

M. Jaillet, en quelques mots, répond aux adversaires de l'unification immédiate du réseau oranais et justifie les conclusions de son rapport.

M. MUSELLI

M. Muselli, dans une réplique à un discours, déclare que les gares de l'État sont des modèles de bonne tenue. Il proteste contre la légende qui impute à l'administration de l'État la responsabilité du déficit des chemins de fer et adresse l'hommage de sa sympathie aux cheminots de l'État.

M. SERDA

M. Serda est le seul délégué constantinois qui accepte l'unification immédiate du réseau oranais. Il exprime son sentiment en voyant dans cette première réforme l'amorce de l'unification générale.

M. ENJALBERT

M. Enjalbert rassemble et conserve toute l'argumentation qui milite en faveur de l'incorporation du réseau oranais à voie étroite au réseau affermé à la Cie P.-L.-M. On réalisera ainsi une exploitation plus rationnelle et plus économique qui ne préjugera en rien de la réforme générale des chemins de fer, celle-ci ayant chance d'ailleurs de ne pouvoir être réalisée avant plusieurs années.

M. BORDÈRES

M. Bordères, président de la commission des Finances, déclare que la majorité des membres de cette commission approuve les conclusions du rapport de M. Jaillet. Il rend hommage au dévouement du personnel et souligne qu'il a été démontré que ses intérêts étaient pleinement sauvegardés. On peut donc, sans hésitation, approuver le projet de l'administration.

L'unification du réseau oranais sera déjà un progrès. Elle apportera des améliorations que les usagers attendent depuis vingt ans. Elle permettra d'amener la voie étroite jusque sur les quais du port d'Oran.

LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL

M. Carde, gouverneur général, intervient pour exposer les idées personnelles qui l'ont amené à soumettre à l'assemblée le projet dont elle est saisie. Il rappelle qu'en Algérie, les voies ferrées sont la propriété de l'État Or, par la convention de 1921, on a appliqué à ces voies ferrées un régime qui, dans la métropole, a été adopté pour des lignes n'appartenant pas à l'État et là est sans doute l'origine des difficultés dans lesquelles on se débat. Il fallait mettre un terme à cette situation et c'est dans ce but que l'administration a dénoncé la convention de 1921.

Le Gouverneur a lui aussi des sympathies pour l'unification générale, mais de concevoir à réaliser il y a de la marge et on se leurrerait en croyant qu'il sera possible de mettre debout, en quelques mois, une convention comme celle qui est envisagée pour l'unification générale.

L'administration a le devoir d'étudier, non seulement la solution du consortium, mais aussi celle de l'exploitation totale par l'État et celle de l'exploitation par une seule compagnie fermière. Il faut, en effet, que les Assemblées algériennes puissent délibérer en toute connaissance de cause.

D'autre part, quand les Assemblées algériennes se seront prononcées, il faudra obtenir l'assentiment du Parlement. Tout cela prendra du temps. Cette considération a déterminé l'administration à proposer l'unification immédiate du réseau oranais, dont la qualité actuelle comporte de sérieux inconvénients.

Le gouverneur général constate que toutes les raisons données en faveur de l'unification générale des voies ferrées algériennes recommandent plus fortement encore la fusion régionale, présentement en discussion.

Il n'a pas manqué de se préoccuper des intérêts du personnel et celui-ci peut écarter toutes les appréhensions formulées en son nom. D'ailleurs; on ne voit pas pourquoi la

Compagnie P.-L.-M. porterait préjudice à un personnel déjà au courant de tous les détails de l'exploitation du réseau à voie étroite.

L'émotion du personnel provient surtout de ce qu'il n'était pu tout à fait au courant des faits. La nouvelle convention, du reste, renforce les pouvoirs d'action de l'administration en ce qui concerne le personnel.

M. Carde juge que l'adjonction au réseau du P.-L.-M. du réseau à voie étroite de l'Oranie ne consolidera pas la puissance de cette compagnie. Il n'a, d'ailleurs, pas l'habitude de subir les influences des compagnies quelles qu'elles soient (Applaudissements).

Le gouverneur termine en assurant qu'il va faire mettre à l'étude, sans délai, la question de la constitution du réseau algérien unique (Applaudissements).

L'incorporation du réseau oranais à voie étroite
dans le réseau P.-L.-M. est adoptée

La discussion est terminée. On passe au vote qui se fait par appel nominal.

Les conclusions du rapport de M. Jaillet, concluant à l'incorporation du réseau oranais à voie étroite dans le réseau affermé au P.-L.-M., sont adoptées par 39 voix contre 21 et deux abstentions.

Ont voté pour : MM. Dromigny, Luciani, Froger. Vagnon. Pélissié, Renaud. Jaillet, Azam, Rey, Enjalbert. Bordères, Raoux, Havard, Barris. Du Penher. Serda, Duclos, Muller, Robert, Martineu, Macé. Descours. Abeilhé, Mebarek, Bentounes, Salah Mustapha, Gherzi, Benchenane. Reguieg. Latreche, Ghlamallah, Ben Abdallah. Kollil Ben Yacoub, Hacène Ouar Amar, Si Salah, Smail, Saïd Ben Ali. Cherif, Ourabah.

Ont voté contre : MM. Zevaco, Vallet. Bel, Dussaix, Laffont. Morard, Boniface, Guastavino, Muselli, Lemoine, Carles, Maglioli, Perrin, Mercier, Lavie, Pantaloni, Morel. Lévy, Bendabis, Sisbane.

Se sont abstenus : MM. Galle, président et Thomas.

Ce résultat acquis, on passe à l'examen des articles de la nouvelle convention à conclure avec la compagnie P.-L.-M. Ces articles sont successivement adoptés avec les modifications mentionnées dans le rapport de M. Lévy et énumérées au cours de la séance du matin.

L'ensemble est adopté, ainsi que le projet de loi ratifiant la convention.

Une panne d'électricité et la séance se poursuit dans une quasi obscurité pendant un grand moment.

.....

Eugène GROSS

SIDI-BEL-ABBÈS
INAUGURATION DE LA MAISON DE LA JOYEUSE HARMONIE P.-L.-M.
(*L'Écho d'Alger*, 25 mai 1931)

La Joyeuse Harmonie P.-L.-M., qui caressait l'espoir d'avoir sa maison, vient d'atteindre le résultat grâce à la bienveillance des chefs P.-L.-M. et aussi de quelques généreuses personnalités.

Aussi dimanche inaugurerait-elle sa maison par un apéritif d'honneur auquel assistaient plus de 200 membres exécutants et de nombreuses personnalités.

À la table d'honneur avaient pris place autour de M. Paul Xambo, président de la Joyeuse Harmonie : M. Bellat, maire ; M. Lisbonne, conseiller général ; M. le général Rollet ; MM. Mazoyer et Larrnande, adjoints au maire ; M. Raynal, représentant ;

MM. les directeurs de la Cie P.-L.-M. ; M. Thiébaud, président de l'Aéronautique Bel-Abbésien ; M. Henri, inspecteur P.-L.-M. ; M. Boukharis, receveur des Postes ; Aka, chef de musique au 1^{er} étranger ; Chabaud, receveur des Postes à Détrie ; la presse entière.

Dans une éloquente allocution, M. Xambo adresse les chaleureux remerciements de la société à tous ceux qui, par leur concours et leur dévouement, ont permis la construction de la « Maison de la Joyeuse Harmonie ».

« Nous devons, dit-il, une reconnaissance éternelle aux deux éminents et distingués chefs qui président aux destinées du P.-L.-M. dont la sollicitude s'est manifestée d'une façon si touchante et si encourageante envers notre groupement.

« C'est grâce à M. Jourdain, directeur au Réseau algérien, et à M. Margot, directeur général du P.-L.-M à Paris, que nous avons pu avoir le terrain sur lequel est édifié notre immeuble. »

M. Bellat, maire de Sidi-bel-Abbès, remercia le comité de son aimable Invitation et but au succès de la Joyeuse Harmonie.

M. Gaston Lisbonne, conseiller général, félicita la société du magnifique résultat obtenu. C'est grâce à sa ténacité qu'elle a pu réaliser son rêve le plus cher : « avoir sa maison. »

Il est ensuite procédé à la remise des diplômes. M. Lisbonne, avec un mot aimable pour chacun d'eux, ci-après nous donnons la liste de ces récompenses :

Membres exécutants (Harmonie) : MM. Benichou Élie ; Bensadoun Albert ; Botella Jean ; Bremont Frédéric ; Brimond Louis ; Cerdan Marcel ; Dominguez Manuel ; Figuerca François ; Galipianzo Raphaël ; Gea Émile ; Genta Étienne ; Girard Armand ; Hernandez Raymond ; Jurado Antoine ; Martinez Louis ; Martinez Ernest ; Meler Antoine ; Mottin Frédéric ; Mottin Marcel ; Mira Eugène ; Cremades Raymond ; Moulius André ; Pastor Jules ; Paya Albert ; Payan André ; Picon Jean ; Ravaux Roger ; Fauchez Adolphe ; Schaller Philippe.

Membres exécutants (clique) : MM. Hernandez Émile ; Mira Joseph.

Membres du conseil d'administration:

M. Vambre Louis.

Membres bienfaiteurs : MM. Espy René, Bouche Constant, Gomez François.

Membres honoraires : M. Graf Émile.

On ne peut que complimenter les dirigeants de la Joyeuse Harmonie des résultats appréciables ainsi obtenus ; nous félicitons les lauréats.

Chacun se retire emportant un excellent souvenir de cette belle manifestation.

SUR LE RAIL VERS DJELFA
par Fr. BEUSCHER
(*L'Écho d'Alger*, 10 février 1932)

Confortablement installés, au départ de Blida. dans la voiture-salon du P.-L.-M., nous roulions vers Djelfa au devant du gouverneur général que nous devons joindre par d'autres moyens de transport à Tilremt. paradis de la gazelle. En compagnie de M. Jourdain, le distingué directeur de la compagnie, de M. Blaisse, chef d'exploitation, de,

M. Pinelli, inspecteur et de plusieurs autres membres du même état-major, nous avons, à bâtons rompus, parcouru le cycle des connaissances humaines et abordé même d'autres sujets lorsque, à l'arrêt de Mouzaïville, M. Jourdain me dit :

« Il a été porté à ma connaissance que le colonel Gauthier, commandant le Territoire de Touggourt, vous avait conféré, en même temps qu'à de gentes dames qui accompagnaient M. Carde et à M. Carde lui-même, un grade important dans l'ordre

réputé du Royal Khanfouss. À cette distinction me permettrez-vous d'ajouter une distinction qui la complète : la croix de chevalier de la Garratt.

— Chevalier de la Garratt ! C'est magnifique ! La boutonnière de mon veston en bâille de concupiscence et d'envie, Mais, d'abord, que faut-il faire pour être reconnu digne de cet honneur, et qu'est-ce que la Garratt ?

— Il faut remplir l'emploi de chauffeur honoraire à bord de la machine qui remorque ce convoi et effectuer à mes côtés le trajet de Mouzaïaville à Lodi. Est-ce dit ?

— C'est dit ! »

Et M. Jourdain me présente la Garratt, tout de vert habillée, trépidant d'impatience sur ses freins puissants et resplendissant au soleil de tout l'or de ses cuivres, de l'argent de ses bielles qui semblent des foudres au repos.

Caressant de sa main gantée le flanc de l'intelligente bête, le directeur du P.-L.-M. parla :

« Celle-ci est notre dernière recrue, la perle de nos écuries, la première d'une série de quatre machines qui assureront la remorque des trains entre Blida et Djelfa.

De la tête à la queue, et même de la queue à la tête, la locomotive Garratt mesure vingt-quatre mètres.

Vingt-quatre mètres, direz-vous, comment ce monstre peut-il épouser certaines courbes dont le rayon ne dépasse pas cent mètres ? Veuillez observer de plus près et vous constaterez que la Garratt, à l'image de la sainte Trinité, se décompose en trois pièces articulées l'une à l'autre à l'aide d'un attelage à la fois souple et robuste, disposition qui permet à l'ensemble de s'inscrire dans les courbes à faible rayon avec autant d'aisance qu'une chenille monstrueuse épousant les rugosités d'un arbre bosselé.

Une de ces pièces est la chaudière située au milieu du dispositif et qui est précédée et suivie de deux châssis moteurs en tout semblables à une locomotive ordinaire.

Chaque Garratt peut remorquer un train de vingt-quatre tonnes, ce qui équivaut à trois trains remorqués par une locomotive ancien type. Cet engin est muni de tous les perfectionnements modernes, notamment de l'éclairage électrique de la cabine de conduite et des phares avant et arrière. Un des avantages qui sont les plus appréciables consiste dans la stabilité de la plate-forme et à l'absence de cette trépidations nuisible à la santé du personnel chauffeur et mécanicien.

Le freinage de la locomotive, supérieur à celui des anciennes motrices, lui permet de retenir les rames de quatre cents tonnes dans les descentes les plus fortes.

Retenez encore que la Garratt est munie de l'attelage automatique du type Willison, inconnu jusqu'à ce jour dans l'Afrique du Nord et qui se caractérise par la possibilité d'accoupler et de désaccoupler les véhicules sans que l'agent attaleur soit obligé de s'introduire entre eux-ci. D'où la suppression de la presque totalité des accidents qui surviennent au cours des opérations d'attelage.

Autres avantages à retenir de l'emploi des Garratt. Les trains mixtes deviendront des trains légers à marche accélérée. Le train qui partait à 15 heures de Blida sur Boghari réalisera un gain de 1 heure 36 minutes sur son trajet. Le train qui partait à 19 h. 28 de Blida sur Médéa réalisera un gain de 38 minutes.

Dans le sens du retour, il en sera de même. Le train de Médéa à Blida réalisera un gain de 52 minutes. Celui, de Boghari sur Blida, un gain de 1 heure 38 minutes. Ce train permettra aux voyageurs se rendant à Alger d'arriver à destination à 12 h. 20, au lieu de 14 heures. Enfin, les trains omnibus Blida-Djelfa et Djelfa-Blida gagneront respectivement 26 minutes et 19 minutes sur leur trajet.

.....
— Et moi, Monsieur le directeur, comment gagnerai-je la croix de chevalier de la Garratt ?

— En commençant, sans tarder, vos fonctions de chauffeur honoraire. Prenez l'échelle de fer, tenez bien la rampe ; un, deux, trois, quatre échelons : vous y voici. Je vous suis. »

Le chef de gare de Mouzaïaville salue et siffle. Le mécanicien actionne un machin qui communique sa volonté au monstre nourri de houille incandescente, et la Garratt démarre. Merveille ! pas un cahot ; la bête annelée avale les rampes en se jouant, prend les virages avec une souplesse de félin, dévale les pentes sinueuses à la façon de madame l'anguille dans le lit du ruisseau tortueux.

Lodi ! Tout le monde descend de la locomotive, sauf le mécanicien et le chauffeur, qui s'en tireront bien sans moi. M. Jourdain nous quitte pour rallier Alger. Mais, auparavant, il me dévisage :

« Une tache de charbon sur le bout du nez ! Fort bien. Une tache d'huile sur votre pardessus. C'est parfait. Au nom du P., de l'L. et de l'M., je-vous fais chevalier de l'ordre de la Garratt. »

BAL DES INGÉNIEURS DES ARTS ET MÉTIERS (*L'Écho d'Alger*, 23 février 1932)

Samedi, dans les salons du Casino municipal, les anciens élèves de nos six écoles nationales d'Arts et métiers (Châlon, Angers, Aix, Cluny, Lille, Paris), les Gadz'arts avaient convié les notabilités du monde technique et industriel à leur soirée dansante annuelle, placés sous le haut patronage de M. le gouverneur général.

Nous avons remarqué :

MM. ... Jourdain, Ducluzeau, directeur et sous-directeur du P.-L.-M., et M^{mes} ; ... Samaraga, ingénieur au P.-L.-M. ...

Aimablement, les Gadz'arts secondèrent leur président et M^{me} Durafour : M. Pradourat, vice-président, ingénieur principal au P. -L.-M., et M^{me} ...

L'AMÉLIORATION ET LE DÉVELOPPEMENT DES RÉSEAUX FERROVIAIRES EN ALGÉRIE

Les réalisations en cours sur le réseau P.-L.-M.

par A. Souquet

(*L'Écho d'Alger*, 24 mars 1932)

Bien que rapide, c'est une belle et très instructive promenade qu'il nous a été permis de faire, hier, par un bel après-midi de printemps algérien, et grâce à la bienveillante invitation du distingué directeur de la Compagnie P.-L.-M., qui avait convié les membres du Conseil supérieur des chemins de fer à venir constater les réalisations, et celles en cours, effectuées sur son réseau.

Le Conseil supérieur des chemins de fer de l'Algérie s'était réuni le matin, à 9 heures, au palais des assemblées algériennes, sous la présidence de M. Gustave Mercier, délégué financier, vice-président du Conseil supérieur. Le Conseil avait à examiner l'importante question de la refonte des tarifs de grande vitesse. Il a donné son avis sur les propositions présentées par les différents réseaux et également adopté une proposition tendant à la création d'une quatrième classe sur certaines lignes et pour certains parcours.

À l'issue de cette séance, les notabilités du rail et les membres du Conseil supérieur des chemins de fer-étaient invités à un voyage, non seulement d'études, mais aussi de contrôle sur place.

D'ALGER À BOUFARIK À PLUS DE 100 KM À L'HEURE

Bien avant midi, un train spécial, composé d'un wagon-salon, d'un wagon-restaurant et d'un wagon de première classe, attendait les invités.

En même temps que M. Jourdain, directeur de la Compagnie P.-L.-M., y prennent place : MM. Mercier, vice-président du Conseil supérieur ; le colonel de Saint-Maurice, représentant M. le gouverneur général ; Galle, Vagnon, Bordère, Carle, Aymes, Morard, Abeilhé, Rouzard, Côme Charles, Boulogne, Ch. Simian. Chavannes, ingénieur des travaux publics ; Betier, ingénieur en chef des mines ; Elia, Marguet, Nicolle, Teissier, ingénieur chef ; Jouaville, secrétaire général de l'E.E.A. ; Larras, Crétois, Piroutet, Ancey, docteur Cros, Balasi, sous-directeur des travaux publics ; Armand, rapporteur au Conseil supérieur ; Blaisse, chef de service de l'exploitation, ingénieur en chef au P.-L.-M. ; Poggi, secrétaire général du Conseil supérieur des chemins de fer ; Vincent, secrétaire adjoint ; Petitjean, Beaufrère, les représentants de la presse, etc.

Parti exactement à midi de la gare d'Alger et utilisant la double voie de Maison-Carrée à Boufarik, mise en service le 26 février dernier, le train fila rapidement, — il peut réaliser la vitesse de 120 kilomètres à l'heure sur ce parcours — et arrive comme un bolide à 12 h. 29 à Boufarik.

Le parcours de Maison-Carrée à Boufarik a été fait, grâce au doublement de la voie, à 90 kilomètres à l'heure de vitesse commerciale et 100 kilomètres de vitesse effective. La double voie jusqu'à Blida sera terminée et mise en service le 1^{er} mai prochain.

À Boufarik, pendant que doucement nous repartons sur Blida, le repas est servi d'une façon magistrale, sous la haute direction du maître d'hôtel Henri. dans le wagon-restaurant.

L'excellent appétit des convives ne les empêcha point de constater les travaux importants effectués sur la voie.

LES TRAVAUX D'ART

Le viaduc de la Chiffa

Le-pont de Bou-Roumi

La tournée du Conseil supérieur des chemins de fer arrive à 13 h. 30 au nouveau viaduc de la Chiffa qui sera mis en service le 8 mai prochain, M. Jourdain, directeur de la Compagnie P.-L.-M., fournit à ses invités toutes les explications utiles, pendant la visite des travaux de construction de 200 mètres de longueur et ceux du pont de 35 mètres d'ouverture sur le Bou-Roumi dont le tablier en béton armé vient d'être terminé.

Le nouveau viaduc mesure, comme le viaduc actuel, 200 mètres de longueur et est constitué par 4 arches de 50 mètres de portée ; il est construit en béton armé avec les procédés les plus modernes de vibration et de pervibration. Commencé en fin juin 1931, il sera achevé à la fin du mois d'avril de cette année ; sa construction importante, qui a nécessité l'emploi de 500 tonnes d'acier, a été menée par conséquent très rapidement puisqu'elle n'aura duré que dix mois, malgré des fondations importantes allant jusqu'à 10 mètres de profondeur et des difficultés de toutes sortes occasionnées par les crues de décembre et de janvier dernier.

Le viaduc actuel, en fonte, datant de 1867, dont la solidité et la résistance vérifiées expérimentalement n'étaient plus compatibles avec l'augmentation de puissance et de poids des locomotives, a pu néanmoins être conservé grâce à l'emploi d'un procédé d'enrobement qui a donné de bons résultats sur des ouvrages semblables de notre réseau métropolitain. Cet enrobement permettra à l'ouvrage actuel de supporter, sans être refait, les mêmes charges avec les mêmes vitesses que l'ouvrage construit en béton

armé pour la deuxième voie, il permettra une très forte économie de l'ordre de 50 p. 100 environ sur le remplacement complet par un ouvrage neuf.

Au pont du Bou-Roumi, M. Jourdain nous dit :

— Cet ouvrage a été construit en béton armé, il est à poutre droite de 37 mètres de portée d'axe en axe des appuis ; c'est une innovation en ce sens que, jusqu'à maintenant, on s'était limité à des portées de 20 mètres et encore sous des voies à circulation peu rapide.

Nous n'avons pas hésité à entreprendre pour la première fois un ouvrage de cette portée sur le réseau P.-L.-M. algérien ; mais nous avons dû faire contrôler rigoureusement les études par le bureau spécialisé du Service central de notre réseau métropolitain et imposer une exécution très soignée avec les procédés modernes de vibration et de pervibration.

De cette façon, nous avons pu obtenir un ouvrage construit dans des conditions moins onéreuses qu'avec un tablier métallique. En outre, nous avons bénéficié de l'avantage d'une transmission de charges des trains plus douce et mieux répartie par suite de l'interposition d'un matelas de ballast ; enfin, l'entretien d'un tel ouvrage dans l'avenir sera très réduit du fait que nous supprimons l'attache des rails sur le tablier et que nous n'avons ni ébranlement de rivets ni réfections périodiques de la peinture. »

M. Jourdain note en passant que c'est cette solution de pont en béton armé à poutre droite qui a été adoptée pour d'autres ouvrages de 20 mètres et 10 mètres de portée situés de part et d'autre de la gare de Boufarik sur l'Oued-Chelma et l'Oued-Kremis.

À EL-AFFROUN, LA CHIFFA ET SIDI-MADANI

Toujours sur la voie normale, la tournée continue jusqu'à El-Affroun et quelques kilomètres au-delà, vers Marengo, où la voie large va remplacer la voie étroite qui sera utilisée pour la nouvelle campagne des vins et qui est instamment demandée par tous les viticulteurs de la région. Là encore, de grands et utiles travaux ont été entrepris.

Avec une précision d'horaire qu'il nous faut souligner — il est vrai que M. l'ingénieur Blaisse, chef de la caravane, sait rappeler à chacun que les aiguilles tournent —, nous arrivons à 15 h. 12 à La Chiffa où nous changeons de train pour prendre place sur le chemin de fer à voie étroite avec la nouvelle locomotive Garatt « double mountain » qui va nous conduire vers les hauteurs de Sidi-Madani. Toujours alerte et jeune, M. le directeur Rouzaud prend place dans la cabine de la puissante machine, aux côtés du mécanicien et du chauffeur ; un moment après, il y sera remplacé par M. Mercier, vice-président du Conseil supérieur, puis par les représentants de la presse.

À Sidi-Madani, on arrive par le raccordement provisoire qui a été établi à la suite des inondations de l'hiver dernier. En gare, il est procédé à des démonstrations très intéressantes du nouvel attelage automatique Willison. On revient par la voie directe Sidi-Madani-Blida après avoir parcouru et visité la nouvelle travée, enlevée par les eaux en décembre 1930 et rétablie depuis le 15 mars 1932.

LE RETOUR VERS ALGER

À Blida, les membres du conseil supérieur ont repris place dans le « grand train » qui va les ramener vers Alger.

Un court arrêt à Beni-Méred, où nous visitons un chantier de fabrication, en pleine activité, de 26.000 traverses en béton armé, système Vagneux, destinées à la pose de la double voie entre Blida et El-Affroun. Ces traverses, plus solides et plus économiques, vont remplacer les anciennes, en bois.

Il est 16 h. 50. Le thé est servi dans le wagon-restaurant. Et sur le retour, M. Jourdain, directeur inlassable, veut bien encore nous dire, au sujet des nouvelles voitures :

— Pendant longtemps, le P.-L.-M. algérien est resté fidèle aux voitures à trois essieux, également espacés, qui convenaient aux express à faible vitesse tracés sur ses lignes. Ces voitures avaient l'avantage d'être plus légères que les voitures à bogies, de ne pas donner lieu aux mêmes oscillations dans les régions où les courbes sont très rapprochées, enfin de coûter beaucoup moins cher.

Le réseau, grâce aux travaux de doublement des voies et de rectification des courbes et des déclivités, grâce aussi aux locomotives Garratt, envisage à bref délai la possibilité de faire des trains voyageurs beaucoup plus rapides et plus lourds. C'est ainsi que le trajet d'Alger à Oran pourra être effectué en 6 heures 20 minutes, à partir du 1^{er} janvier 1935, si les propositions d'amélioration de la voie entre Affreville et Oued-Fodda sont approuvées.

Cette grosse amélioration de vitesse a conduit la Compagnie P.-L.-M. à étudier un type de voitures 4 bogies aussi confortable, aussi résistant, aussi rigide que les voitures métalliques métropolitaines, tout en étant spécialement étudié pour le climat de l'Afrique du Nord. Le moment paraissait d'autant mieux choisi que la crise de l'industrie française permet de trouver actuellement des prix avantageux.

L'étude, menée en liaison avec l'Office central d'études de matériel de chemins de fer, est sur le point d'aboutir. »

À 17 h. 36, heure fixée — après avoir fait du 110 kilomètres à l'heure entre Boufarik et Maison-Carrée —, nous sommes de retour en gare d'Alger, où nous prenons congé des membres du Conseil supérieur des chemins de fer qui, tous, se déclarent enchantés et intéressés au plus haut point par la tournée qu'ils viennent d'effectuer. Pour l'œuvre entreprise et réalisée déjà en partie, ils félicitèrent M. Jourdain et ses distingués collaborateurs.

Pour avoir bien voulu nous convier à cette tournée d'études, nous leur témoignons toute notre gratitude comme nos remerciements vont à MM. Blaisse, Poggi et Vincent qui furent les meilleurs et les plus aimables cicerones.

Et en terminant, dans la voie du progrès que se sont tracée nos réseaux ferroviaires, il nous est agréable d'annoncer que l'électrification de la ligne Duvivier–Oued-Kebrit, amorcée par M. le directeur Rouzaud et continuée par son distingué successeur, M. Côme, sera chose faite en juillet prochain. L'inauguration de cette nouvelle ligne aura lieu dans les premiers jours d'octobre 1932.

Le rail de Tunis à Marrakech
par Ernest Haudos,
sénateur de la Marne,
vice-président de la commission des douanes
(*Les Annales coloniales*, 3 mai 1932)

Les trois pays du Nord-Africain français sont intéressés solidairement à l'achèvement d'un projet en voie de réalisation, mais qui comporte encore certains délais : la ligne ferrée qui mènera de Tunis à Marrakech, c'est-à-dire de la Méditerranée orientale au Sud du Maghreb en traversant dans toute leur largeur la Tunisie, l'Algérie et le Maroc, sur une longueur de 2.400 kilomètres.

Il s'agit là d'une œuvre considérable et qui exige d'importants travaux sur certains points du long parcours envisagé,

On se tromperait, en effet, si l'on croyait que la Tunisie et l'Algérie possèdent déjà des lignes ferrées qui se correspondent de Tunis par Alger à la frontière marocaine, il suffit d'achever le réseau marocain, et d'embrancher à Oudjda sur la ligne algéro-tunisienne.

Même considère sous cet aspect un peu trop simpliste, le problème ne serait pas encore résolu mais seulement en voie d'exécution.

Il y a déjà trois ans que l'on a commencé les travaux de construction de la ligne normale qui doit remplacer la « draisine » ou petit chemin de fer à voie étroite qui circule encore pour quelque temps d'Oudjda à Fez.

La première partie de ce tronçon, qui va d'Oudjda à Guercif est terminée : le 19 janvier dernier, un train de démonstration a parcouru pour la première fois les 170 kilomètres de ce trajet et cette épreuve a été en tous points satisfaisante, si bien que l'on a décidé de commencer immédiatement l'exploitation pour les marchandises et les voyageurs de 4^e classe., la mise en marche complète étant remise de trois ou quatre mois pour la pose du téléphone et diverses installations électriques.

Sur le tronçon Guercif-Taza, les travaux sont poussés activement et. ceux du tronçon Taza-Fès vont être entrepris sous peu et menés rapidement.

La partie marocaine du grand réseau nord-africain sera alors achevée et sera même la mieux construite de l'ensemble.

Dès ce moment, un convoi pourra partir de Marrakech et arriver à Tutus mais cela ne veut pas dire que ce parcours se présentera dans des conditions convenables d'exploitation. La partie algérienne, qui en est la plus importante, demande, en effet, d'importantes améliorations pour que voyageurs et touristes soient tentés de l'affronter.

Sur la partie du réseau algérien dont elle a la gérance, la Compagnie P.-L.-M. se préoccupe de cette éventualité : elle fait procéder au doublement de la voie ferrée Alger-Oran par des travaux de réelle importance. C'est ainsi qu'un pont en béton armé de 200 mètres de long a été jeté sur l'oued Chiffa, la fameuse rivière aux singes. Sur l'oued Bou-Roumi, un autre pont en béton armé a été établi. Il a une portée de 37 mètres avec laquelle il bat le record de la spécialité.

Déjà, la Compagnie P.-L.-M. a fait procéder à des essais sur le premier tronçon de sa nouvelle voie entre Alger et Boufarik. Le train y a réalisé une vitesse de 100 kilomètres à l'heure.

On peut donc déjà tenir pour certain que la grande ligne présentera aux voyageurs de sérieux avantages sur les deux tiers au moins de son étendue, de Marrakech à Alger. Mais elle doit s'appliquer à mériter ce témoignage sur le reste de son parcours, c'est-à-dire d'Alger à Ghardimaou et de cette station-frontière à Tunis. Pour cette fraction tunisienne, il suffira de quelques aménagements de la voie et d'achat de matériel. Mais pour la ligne algérienne d'État, de Ghardimaou à Alger, il faudrait davantage. *Les Annales coloniales* ont déjà signalé les inconvénients de cette voie tracée en zig-zag, comme pour pouvoir distribuer aux entrepreneurs plus de kilomètres à construire, et qui comporte des rampes telles que les trains pesamment chargés y perdent fréquemment leur souffle.

Il faudrait imiter de ce côté l'exemple que donne, de l'autre, la Compagnie P.-L.-M. en faisant doubler sa voie d'Alger à Oran.

Encore faudrait-il que ce doublement comportât des rectifications de tracé assez nombreuses.

Si l'Algérie ne se résout pas à ces travaux, elle compromettra le résultat en rejetant voyageurs et touristes vers l'automobile qui, à l'heure actuelle, est préférée par la plupart de ceux qui ont à se rendre de Tunis à Alger ou réciproquement.

Ainsi serait compromis l'attrait du magnifique parcours ferroviaire de Tunis à Marrakech.

ALGÉRIE

Au conseil supérieur des chemins de fer
(*Le Temps*, 2 juin 1932)

La dernière séance du conseil supérieur des chemins de fer d'Algérie s'est tenue à Oran, dans les locaux de la chambre de commerce. Le réseau algérien du P.-L.-M. avait, en effet, invité les membres du conseil à visiter les réalisations nouvelles effectuées, notamment à Sidi-Bel-Abbès, à La Sénia et à Sainte-Barbe du Tlelat. La ville d'Oran fut donc choisie comme siège de leurs travaux.

Le conseil a accueilli favorablement diverses propositions émanant des réseaux et tendant :

1° À l'application, à l'Algérie, d'un nouveau régime de remboursements et débours des transports à grande et à petite vitesse ;

2° À la refonte générale des transports à petite vitesse de façon à tenir compte de la valeur actuelle des marchandises. Les nouveaux tarifs ont pour conséquence une diminution des prix de transport pour les distances à 100 kilomètres

3° Au remaniement de certains tarifs spéciaux concernant les combustibles végétaux les chaux, ciment et plâtre, les pierres et terres servant aux arts et métiers les matières tinctoriales ;

4° À faciliter le transport par fer des bitumes liquides, des émulsions de bitume et des goudrons utilisés pour l'entretien des routes ;

5° À permettre aux mines de Gueldaman de reprendre l'exploitation de leurs minerais par l'octroi d'un tarif exceptionnel ;

6° À réserver un prix spécial pour le transport de l'avoine, du blé et de l'orge d'Ain-Témouchent à Alger.

Le soir, un repas intime a été offert par la chambre de commerce d'Oran aux membres du conseil supérieur des chemins de fer qui sont repartis, dans la soirée, par train spécial, pour Alger.

Conseillers du commerce extérieur
(*L'Écho d'Alger*, 10 juillet 1932)

Sont nommés conseillers du commerce extérieur pour une période de cinq années :
MM. ... Maria, chef des services commerciaux de la Cie P.-L.-M. à Alger...

LES CHEMINOTS À L'HONNEUR
par L. G.
(*L'Écho d'Alger*, 6 août 1932)

Les agents du Service de l'exploitation du P.-L.-M. fêtent deux de leurs collègues décorés de la croix de la Légion d'honneur

Près de 400 agents du service de l'exploitation du P.-L.-M. étaient réunis hier à 18 heures dans les salons de la brasserie de l'Étoile, pour fêter, en, un apéritif d'honneur, la croix que viennent d'obtenir pour faits de guerre, deux de leurs collègues, M. Sautel, inspecteur divisionnaire et un humble homme d'équipe, M. Castets, grand mutilé.

M. Jourdain, directeur du réseau algérien de la compagnie P.-L.-M., présidait cette magnifique manifestation, ayant à ses côtés les deux nouveaux décorés, entourés de MM. Blaisse, ingénieur chef de l'exploitation ; Marchetti, inspecteur principal ; Maria, inspecteur principal, services commerciaux, conseiller du commerce extérieur ; Gendrel, inspecteur principal des wagons-lits ; Hérault, inspecteur divisionnaire ; Baccot, Dallier, Page, inspecteurs ; Aillaud, inspecteur du contrôle de l'État ; Leccia, président des Cheminots anciens combattants ; Brunet, Lenoir, Guignonnet, chefs de bureau ; Garnie,

Anghstem, Pietri, contrôleurs de l'exploitation ; Rebaut, Castel, Neulat, Guarniéri, Bloget, Lafaurie, Régina, Paul, chefs de gare ; et d'un grand nombre de cheminots du réseau départemental.

Après avoir lu plusieurs lettres d'excuses de M. Vagnon, délégué financier, et de chefs de services et simples agents regrettant vivement de ne pouvoir témoigner leur sympathie, par leur présence, à MM Sautel et Castets, M. Garnier, contrôleur de l'exploitation, a, dans une allocution sincère, félicité chaleureusement le chef aimé et estimé dont ses camarades et lui ont su apprécier les hautes qualités professionnelles et l'extrême bienveillance en faveur de ses subordonnés.

En faisant connaître à M. Sautel combien tous les agents de la première sous-section du P.-L.-M., dont il est chef, avaient été heureux et fiers d'apprendre sa promotion comme chevalier dans la Légion d'honneur, M. Garnier dit sa joie de pouvoir lui remettre une croix en brillants offerte par les camarades cheminots de l'exploitation.

Associant M^{me} Sautel à ce témoignage de sympathie, l'orateur lui remit une superbe gerbe de fleurs aux applaudissements répétés de toute l'assistance.

M. Blaisse, inspecteur chef de l'exploitation, rappela ses débuts à la Compagnie P.-L.-M., à Marseille, sous les ordres de M. Sautel père, qui fut pour lui d'une constante bienveillance en souvenir de laquelle il était heureux, en ce beau jour, de donner l'accolade à son digne fils.

À son tour, le sympathique directeur, M. Jourdain, fit le plus vif éloge de MM. Castets et Sautel, l'un employé irréprochable à la Compagnie, l'autre chef de très haute qualité ayant su s'attirer l'estime profonde du personnel sous ses ordres et tous ceux ayant également fait brillamment leur devoir de soldat.

En terminant M. Jourdain dit sa satisfaction et sa fierté de se trouver à la tête des cheminots algérois.

MM. Sautel et Castets, émus profondément de la magnifique manifestation dont ils étaient l'objet, ont remercié du plus profond de leur cœur leurs camarades cheminots, M. Jourdain et leurs chefs de leurs témoignages de sympathie.

Et des gerbes de fleurs ayant été remises pour M^{mes} Jourdain, Blaisse et Marchetti, cette charmante réunion s'est terminée au milieu de la plus grande cordialité.

Qu'il nous soit permis, à notre tour, de nous associer aux nombreuses félicitations dont ont été l'objet MM. Sautel et Castets, à l'occasion de leur promotion dans la Légion d'honneur.

Un ouvrier algérien chevalier de la Légion d'honneur

Hier, ses amis fêtaient dans les salons du bar Alexis, boulevard Bugeaud, la nomination dans l'ordre de la Légion d'honneur de M. Diégo Giménez, employé de bureau à la Compagnie P.-L.-M., après avoir été, en 1910, manœuvre, puis brigadier coketier à cette compagnie.

C'est un ouvrier algérien qui a été récompensé de ses services par le gouvernement et l'on comprend avec quelle satisfaction cette distinction a été accueillie par ceux qui connaissent ses mérites.

C'est qu'en mai 1915, Diégo Gimenez démissionnait de la Compagnie P.-L.-M. pour partir comme volontaire, alors que ceux de sa classe qui se trouvaient dans les mêmes conditions que lui n'étaient pas mobilisables.

Cité à l'ordre de l'armée comme chef de section, il fut grièvement blessé en septembre 1915 aux Dardanelles et amputé sur le bateau-hôpital qui le ramenait en Algérie.

Réadmis à la Compagnie P.-L.-M., en qualité d'employé de bureau, il y a obtenu la médaille du travail après 22 années de service.

Très altruiste, il est depuis 21 ans secrétaire de la Protection mutuelle.

Ce sont tous ces mérites que MM. Zara, président de la Protection mutuelle ; Jourdain, directeur de la Compagnie P.-L.-M. ; Babillot, secrétaire général de la préfecture ; Pradourat, ingénieur en chef ; et Fleury, ingénieur principal de la Compagnie P.-L.-M., rappelèrent tour à tour en des allocutions vivement applaudies.

À tous ces témoignages de sympathie nous sommes heureux de joindre nos félicitations très sincères.

Un train de troupes déraille entre Tlemcen et Marnia

Il y aurait plus de cinquante morts et de cent blessés
(*L'Écho d'Alger*, 15 septembre 1932)

Le bruit s'est rapidement répandu hier soir à Alger d'une terrible catastrophe survenue aux environs de Tlemcen.

Bientôt, en effet, nous parvenait de l'Oranie la confirmation de cette triste nouvelle qui endeuille l'armée française tout entière puisque c'est un de ses plus glorieux régiments qui est cruellement atteint.

À l'heure où nos correspondants nous téléphonaient, cinquante morts étaient déjà retirés des décombres, une centaine de blessés avaient été soignés et ils ne nous cachaient pas que pourrait encore s'allonger la liste des victimes de cette lamentable tragédie dont nos lecteurs trouveront ci-dessous les premiers détails.

LA RELÈVE DU MAROC

Tlemcen, 14 septembre (de notre correspondant particulier). — Le train spécial n° 403 avait été formé hier à Sidi-bel-Abbès pour le transport d'un détachement de légionnaires se rendant au Maroc pour la relève annuelle.

Quatre cent cinquante officiers, sous-officiers et soldats avaient pris place dans les trente et un wagons du convoi qui partait à 7 h. 15.

Le voyage s'effectuait normalement, les hommes avaient presque tous quitté leur veste car le temps orageux rendait l'atmosphère plus lourde et la chaleur plus pénible. Cependant, ils bavardaient ou chantaient, car le légionnaire, on le sait, n'engendre pas la mélancolie et ce n'est pas, en tout cas, la chaleur qui peut le gêner. Tabia, Lamoricière, Tlemcen, Mansoura avaient été dépassées et l'on venait de quitter Zelboun pour s'engager dans la riante vallée de l'Oued Zittoun.

La catastrophe

Soudain, au kilomètre 165,700, à 9 kilomètres 900 de Zelboun et à 5 kilomètres de Turenne, dans un fracas épouvantable, mêlé de cris d'effroi, de vitres brisées, de ferraille s'entrechoquant, de planches brisées, la locomotive, le tender et les trente et un wagons furent précipités dans un ravin profond d'une vingtaine de mètres. Seul le fourgon de queue restait suspendu au-dessus de l'abîme.

Détrempé par les pluies diluviennes de ces jours derniers, la voie avait brusquement cédé sous le poids du train, la locomotive était sortie des rails et, creusant dans le ballast des ornières profondes, s'en était allée s'écraser dans le ravin, entraînant avec elle tout le convoi.

Sous cet amas indescriptible avait été enseveli tout le régiment. Ceux qui n'avaient rien ou n'étaient que légèrement blessés purent bientôt se dégager et sans même prendre le temps de se remettre de leur terreur, ils commencèrent sous un ciel de plomb, avec acharnement, à secourir ceux qui étaient encore dessous.

L'ALARME

Cependant un berger indigène avait assisté, horrifié, à la catastrophe. Il comprit que son seul appui ne serait pas d'une grande utilité et qu'il valait mieux aller donner l'alarme à Turenne, distant de cinq kilomètres. Chemin faisant, il rencontra un gendarme en tournée, le mit bien vite au courant de l'accident et tous deux partirent vers Turenne où ils arrivèrent en même temps que M. Valéro, conducteur du train déraillé, qui se trouvait dans le fourgon de queue resté suspendu au bord du ravin.

LES SECOURS

Le chef de gare de Turenne télégraphia à Tlemcen et prévint les habitants du pays qui se rendirent sur les lieux, ayant à leur tête M. Ducros, maire de la localité.

Dès que la triste nouvelle fut connue à Tlemcen, un train de secours fut organisé dans lequel prirent place les médecins et les infirmiers de la garnison.

J'ai pu moi-même me rendre sur les lieux de la catastrophe. Le spectacle est épouvantable et émouvant. Les secours sont dirigés par le général Rollet, inspecteur de la Légion étrangère et commandant la subdivision de Tlemcen. À ses côtés, j'ai vu MM. de Lacour, sous-préfet de Tlemcen ; Castanet, administrateur détaché à la sous-préfecture ; Nicaise, adjoint au maire de Tlemcen ; Ducros, maire de Turenne ; Hébert, commissaire de la Sûreté avec plusieurs de ses inspecteurs ; Ferna, inspecteur de la Compagnie P.-L.-M., enfin, aidant de toutes leurs forces les rescapés du sinistre, les gendarmes de Tlemcen et de Turenne et de nombreux agents de la Compagnie P.-L.-M.

Au fur et à mesure que les blessés étaient dégagés, ils recevaient sur place les soins pressés de MM. le médecin commandant Dalbet, médecin-chef de l'hôpital militaire de Tlemcen ; le médecin capitaine Labrousse, de Tlemcen ; le docteur Tabet, médecin communal à Tlemcen ; le docteur Mekkeche, médecin de la Compagnie P.-L.-M. ; le médecin capitaine Jeanfoul, de Marnia ; le docteur Dornier, médecin de colonisation à Marnia, et M. Malvois, chirurgien-dentiste à Tlemcen.

Je crois devoir vous signaler l'attitude vraiment admirable et digne des héros de légende de tous officiers, sous-officiers et soldats de la Légion qui s'emploient au secours de leurs camarades.

Certains blessés, refusent de se laisser évacuer, et les bras, les jambes ou la tête entourés de pansements, travaillent avec acharnement, sans plainte, sans penser à leurs souffrances, pour ne pas laisser mourir dans la plus affreuse agonie ceux qui sont encore ensevelis.

Au moment où je vous téléphone, les travaux de sauvetage continuent à la lueur de projecteurs et de lampes à acétylène. Les premiers grands blessés arrivent à l'hôpital militaire de Tlemcen.

Une première liste de morts

Oran, 14 septembre (de notre correspondant particulier). — Parmi les morts de la catastrophe de Turenne, la Compagnie P.-L.-M. du réseau algérien enregistre les noms suivants : le contrôleur adjoint Pasquier de la résidence de Bel-Abbès, le conducteur Beltra de Tlemcen, le mécanicien Prieto ; Decruz, wagonnier ; Sauter, homme d'équipe. Le chauffeur Rigaud a réussi à sauter et n'est que blessé.

D'autre part, on signale qu'un jeune sous-lieutenant de la Légion est mort alors qu'on le transportait à l'hôpital.

Parmi les blessés, on signale les lieutenants Pénicaud et Parisot, grièvement atteints, et qui ont été évacués sur l'hôpital de Tlemcen.

SUR LES LIEUX DU SINISTRE

D'Oran sont partis immédiatement sur les lieux où ils sont arrivés dans la soirée, MM. Villeret, inspecteur principal du P.-L.-M., et Mutin, ingénieur de la voie ; le capitaine de gendarmerie d'Oran remplaçant le commandant absent.

M. Valleur, maire de Tlemcen, qui était à Oran au moment de la catastrophe, a rejoint Tlemcen ce soir, a immédiatement pris les dispositions utiles et a participé aux secours.

MM. Ducluzeau, ingénieur en chef du P.-L.-M., Blaisse, chef d'exploitation, et Elia quitteront Alger demain matin pour se rendre à Sainte-Barbe-du-Tlélat où l'inspecteur Pinelli, d'Oran, les attend pour les accompagner en automobile à Tlemcen.

Les secours d'Oudjda

Oudjda, 14 septembre (de notre correspondant particulier). — La nouvelle de la catastrophe de Turenne a été rapidement connue à Oudjda. Aussitôt, les compagnies C.T.M. et Minerva, alertées par M. Maître, chef des services municipaux, ont envoyé une dizaine de cars de secours sur les lieux.

Les obsèques émouvantes du mécanicien Vincent Priéto, victime de la catastrophe (*L'Écho d'Alger*, 18 septembre 1932)

Sidi-bel-Abbès, 17 septembre. — Aujourd'hui, à 16 h. 30, ont eu lieu les obsèques du malheureux mécanicien Vincent Priéto, victime de la catastrophe de Turenne. Si ce matin, les obsèques imposantes des 52 légionnaires étaient grandioses, celles de cet après-midi furent émouvantes par la foule qui suivait le corbillard. En tête du cortège après de nombreuses voitures de fleurs et de couronnes, le drapeau et le drap du syndicat des cheminots étaient fièrement portés par des camarades du défunt derrière la famille dont deux jeunes orphelins qui pleuraient leur papa ravi en pleine vigueur.

On remarquait la présence de nombreuses autorités civiles et militaires parmi lesquelles M. Ducluzeau, directeur adjoint de la Compagnie P.-L.-M., entouré de MM. Villeret, Mutin, Pinelli, Henry Lerolle, Bassac, Botalla, Gambetta, Cousseau, Bruelle, Kohler, Camps, etc., de la Cie P.-L.-M. ; le lieutenant-colonel du 1^{er} étranger avec une délégation d'officiers et de légionnaires ; M. Bellat, maire ; M. Lisbonne Gaston, conseiller général ; M. Brémond, délégué financier ; M. Parès, député ; M. Dangel, sous-préfet, etc.

Le consul d'Espagne, assisté d'une délégation de la « Beneficiensa » espagnole, suivait également le cortège que l'on peut évaluer à plusieurs milliers de personnes. À l'église, Mgr Durand, évêque d'Oran, a tenu spécialement à donner l'absoute au cimetière. Tour à tour. MM. Bellat, au nom de la ville de Sidi-bel-Abbès ; Ducluzeau, au nom de la Cie P.-L.-M. ; Pinelli, pour les cheminots, anciens combattants ; Lisbonne Gaston, au nom du conseil général ; et Parés, au nom des parlementaires, ont retracé la vie toute pleine de labeur et de dévouement du vaillant cheminot qui tombe à son poste sur sa locomotive. Au moment de quitter le cimetière, un cheminot communiste a voulu prendre la parole.

L'« Écho d'Alger » présente ses sincères condoléances aux familles atteintes par ce malheur.

Une manifestation de sympathie chez nos cheminots par L. G.

(*L'Écho d'Alger*, 30 décembre 1932)

Tenant à démontrer une nouvelle fois que « solidarité » et « sympathie » ne sont pas de vains mots dans la grande famille des cheminots, nombreux étaient réunis, hier soir,

à 18 heures, dans les savons du bar Baudin, les agents des diverses sections de la Compagnie P.-L.-M.

Qui avaient tenu à manifester leur grande estime et offrir un apéritif d'honneur à un de leurs collègues, M. Rigaud, inspecteur, qui prend sa retraite après quarante années de bons et loyaux services.

MM. Blaisse, chef d'exploitation, représentant M. Jourdain directeur de la compagnie ; Marchetti, Pinon, inspecteurs principaux ; Hérault, Sautel, inspecteurs divisionnaires ; Dallier. Page, inspecteurs : Garnier. Anghestehm, contrôleurs ; Lenoir, Philippon, Guignonnet, chefs de bureau ; Ribaut, Castel, Neulat, Guarneri, chefs de gare, avaient tenu à s'associer, par leur présence, à cette manifestation.

M. Garnier, dans une aimable allocution, s'est fait l'interprète des sentiments éprouvés par tous les agents de la compagnie qui, de près ou de loin, ont approché M. Rigaud dont la grande bienveillance et la longue expérience les a toujours guidés.

En souhaitant un long et excellent repos au nouveau retraité, M. Garnier a associé à ces vœux M^{me} Rigaud à qui une superbe plante verte a été offerte, en même temps qu'il a remis à M. Rigaud deux magnifiques cadeaux, gage d'amitié de tous ses collègues.

Pour terminer, l'orateur a eu un mot aimable pour M. Dallier qui remplace M. Rigaud dans ses fonctions et lui a adressé le salut de tout le personnel de la première section.

En quelques paroles affectueuses, M. Dallier a fait l'éloge de son prédécesseur qui a su si bien mériter l'estime de ses chefs et la déférente sympathie de ses subordonnés et lui a souhaité une retraite des plus agréables.

À son tour, M. Blaisse, après avoir dit les regrets de M. Jourdain, directeur, et de M. Fraticelli, inspecteur principal, empêchés par leurs obligations, de n'avoir pu assister à cette réunion amicale, a exprimé son plaisir de se trouver auprès de M. Rigaud qui a toujours été un aide précieux pour ses chefs et un conseiller précieux pour ses collègues et dont les qualités de dévouement et d'assiduité à la compagnie lui ont permis d'accéder au grade d'inspecteur à Alger, situation qu'il quitte entouré de l'estime de ses chefs et de la vive sympathie de tous les agents sous ses ordres. M. Rigaud, visiblement ému, a remercié vivement les chefs et tous les agents, et en particulier M. Garnier et les organisateurs de cette belle fête de l'amitié donnée en son honneur.

Après avoir reporté les éloges qui lui ont été adressés sur tous ses anciens collaborateurs, dont il a vanté le dévouement à la compagnie et après avoir adressé ses vifs remerciements au nom de M^{me} Rigaud et en son nom personnel, il a levé son verre en l'honneur de M. Jourdain, directeur, à celle des chefs et de tous les agents présents et à leurs familles.

Ces paroles ont été saluées de vifs applaudissements.

Et, comme la gaieté ne perd jamais ses droits chez nos braves cheminots, cette charmante réunion s'est terminée par des monologues et des chansons soulignés de bravos répétés.

Paul Louis Baptistin ARDOIN
directeur

Né à Bordj-Bou-Arréridj (Constantine), le 4 mars 1885.
Fils de Louis Ardoin, géomètre, et d'Eugénie Rochette.
Frère d'Édouard Ardouin, médecin.
Deux fils : Pierre et Jean.

Lycée de Constantine et d'Alger.
Polytechnique, 1905.
Ingénieur du réseau algérien du P.-L.-M. (1908).
Directeur des [Chemins de fer du Maroc](#) (1926).
Directeur des [Chemins de fer algériens](#) (1933-1942), fusion des Chemins de fer algériens de l'État et du réseau algérien du P.-L.-M.
Directeur général (sept. 1942), puis pdg de la [Compagnie des chemins de fer du Maroc](#).
Président du comité d'exploitation des chemins de fer d'Afrique du Nord (déc. 1943).
Administrateur-directeur général du [Tanger-Fez](#).
Vice-président administrateur délégué de la [Compagnie des chemins de fer du Maroc Oriental](#).
vice-président de l'[Énergie électrique du Maroc](#),
Président des [Charbonnages nord-africains](#), Djerada
et de la [Société pour l'extension du port de Nemours](#) (1952).
Administrateur de l'[Omnium nord-africain](#).

Chevalier de la Légion d'honneur en 1921 à titre militaire, officier en 1936.
Décédé en 1966.

AU P.-L.-M.

M. Jourdain est nommé sous-directeur de Compagnie à Paris
(*L'Écho d'Alger*, 21 janvier 1933)

M. Jourdain, bénéficiant de l'avancement que lui méritent les remarquables services rendus au réseau algérien dont il a assumé la direction depuis le départ de M. Day, nous quitte, et l'on nous permettra, tout en le félicitant, de regretter une décision qui nous prive d'un excellent ami de l'Algérie dont il avait fait sa patrie d'adoption.

Enfant du peuple, fils d'un instituteur de Thiers qui prouva, en l'élevant seul jusqu'à son entrée au collège et en guidant par la suite ses études, la valeur de l'enseignement primaire et les possibilités que donne celui-ci lorsqu'il s'adresse à des intelligences aiguisées par des facultés de travail susceptibles de se plier à une discipline sévère, il entra, dès qu'il eut obtenu son baccalauréat, au Lycée Saint-Louis, puis fut admis en 1903 à Polytechnique d'où il sortit ingénieur des Ponts-et-Chaussées.

Après un an de service militaire comme sous-lieutenant de sapeurs télégraphistes, et trois ans d'études à l'École des ponts et chaussées. M. Jourdain fut ingénieur des Ponts à Montélimar, puis à Valence. C'est en juillet 1914 qu'il entra à la Compagnie P.-L.-M avec le grade d'inspecteur principal adjoint à Dijon ; la guerre éclata aussitôt et le lieutenant de réserve du génie prit le commandement du détachement de télégraphistes du IV^e groupe de divisions de réserve. Ce fut Charleroi et la Marne, puis la course à la mer et les batailles devant Arras où il était capitaine en second de la compagnie télégraphique de la X^e armée. En 1915, le capitaine Jourdain était nommé

chef du service télégraphique de la région de Belfort, puis du 34^e corps d'armée avec lequel il prit part aux campagnes d'Alsace et de Champagne.

Quand, en 1918, il fut rappelé à la Compagnie P.-L.-M comme ingénieur attaché à l'exploitation, il était titulaire de la croix de la Légion d'honneur, d'une citation à l'ordre de l'armée et de deux à l'ordre du corps d'armée.

Sous-chef de l'exploitation, puis ingénieur en chef des services actifs, M Jourdain était, en 1921, appelé auprès du directeur général de la Compagnie, M. Margot, avec le grade d'ingénieur en chef attaché à la -direction. À ce titre, il accomplit trois missions successives en Algérie, et après une période de deux ans où il eut la charge des services techniques du secrétariat du comité de direction des grands réseaux français, il vint en Algérie.

C'est pendant son séjour parmi nous, en 1928, qu'il fut promu officier de la Légion d'honneur au titre du ministère de la guerre.

S'il peut être certain d'être regretté, nous sommes convaincus qu'il regrettera l'Algérie mais nous sommes également certains que notre pays, qu'il connaît à fond et dont il n'ignore ni les possibilités, ni les besoins, aura, en lui un ami dévoué à Paris où il va assumer les délicates fonctions de sous-directeur de la Compagnie P.-L.-M

SIDI-BEL-ABBÈS
AU P.-L.-M.
(*L'Écho d'Alger*, 24 janvier 1933)

Le 21 janvier, M. Jourdain, directeur des chemins de fer P.-L.-M., récemment nommé à la direction générale, à Paris, accompagné de M. Ardoin, directeur du P.-L.-M., algérien, son successeur, ainsi que des chefs de service du réseau, est venu procéder en gare de Bel-Abbès à une remise de médailles de travail.

Au cours de cette cérémonie, M. Jourdain, après avoir vivement félicité les nouveaux promus, dit en termes choisis sa joie de venir prendre contact une fois de plus avec de bons et loyaux serviteurs, avant de rejoindre la France où l'appelle sa nouvelle fonction.

Il exprime également sa satisfaction de voir la gare de Bel-Abbès complètement transformée et pourvue d'une installation d'atelier particulièrement remarquable. À ce sujet, il rend hommage à M. Ducluzeau ingénieur en chef, adjoint au directeur, présent.

Un banquet fut ensuite offert aux médaillés de travail, dans la salle du buffet de la gare, coquettement parée pour la circonstance.

Cette réunion amicale prit fin vers 15 heures et contribua à resserrer les liens indéfectibles de collaboration confiante et cordiale qui unissent les agents de cette grande famille qu'est la compagnie P.-L.-M.

Nous félicitons bien sincèrement les nouveaux médaillés du travail et, en souhaitant à M. Jourdain un heureux séjour en France, nous présentons nos meilleurs souhaits de bienvenue à son digne remplaçant, M. Ardoin.

Conseil supérieur des chemins de fer d'intérêt général de l'Algérie
(*L'Écho d'Alger*, 1^{er} février 1933)

.....
À midi et demie, le conseil supérieur des chemins de fer au grand complet et auquel s'étaient joints les chefs de service du contrôle et les directeurs du Gouvernement général, se réunissait à l'hôtel Aletti pour un banquet offert en l'honneur de MM. Jourdain et Ardoin.

.....
Autour de M. G. Mercier, nous avons noté : Marguet, chef de gare du réseau algérien P.-L.-M. à Oran

.....
À l'issue du banquet, les membres du conseil supérieur. des chemins de fer sont allés visiter les nouveaux ateliers de réparations de la Compagnie P.-L.-M. dont nous avons tout dernièrement donné une description détaillée à l'occasion de la visite de M. le gouverneur général.

Ils traversèrent les grands halls sous la conduite de MM. Ducluzeau, Lahaye, Pradourat, Samie, Parasoli, Hamet qui ne cessèrent de donner des explications sur tous les travaux effectués dans les ateliers. Ils assistèrent, très intéressés, à différents essais de levage de locomotive et se retirèrent très impressionnés par l'activité et l'ordre qui règnent dans ces immenses ateliers dont la superficie en 1863 était de 3.252 mètres carrés et qui est actuellement de 13.285 mètres carrés.

Ces deux chiffres suffisent à dire le merveilleux accroissement du trafic du réseau algérien P.-L.-M., trafic qui va sans cesse en augmentant et qui fait envisager, dès à présent, de nouveaux travaux d'agrandissement.

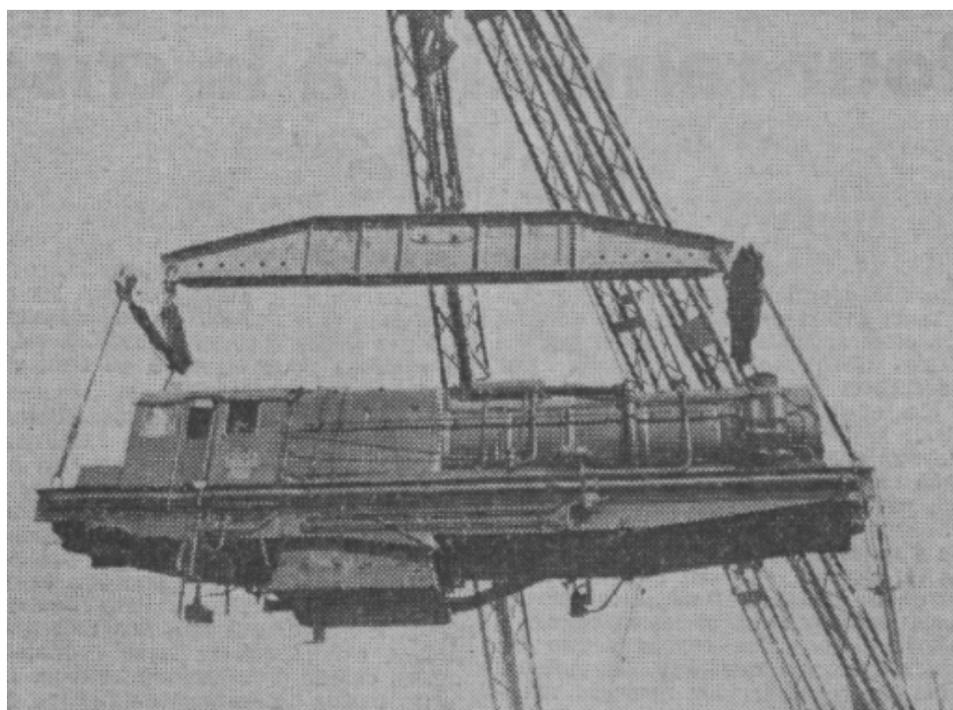
(L'Écho d'Alger, 5 février 1933)

Chemins de fer - Mutations dans le haut personnel. — Au nom du commerce qu'elle représente, la chambre remercie M. Jourdain, directeur du P.-L.-M. algérien, dont l'action s'est si heureusement manifestée, au cours de sa carrière en Algérie. Elle lui exprime ses regrets de son départ, l'assurant de conserver le souvenir de ses rapports fertiles et cordiaux avec l'assemblée consulaire.

Elle le complimente pour sa nomination au poste de sous-directeur du P.-L.-M. métropolitain.

Elle souhaite, par ailleurs, la bienvenue. à son successeur, M. Ardoin, directeur des Chemins de fer du Maroc, dont elle a eu diverses occasions d'apprécier l'éminente collaboration lorsqu'il remplissait, à Alger, les fonctions d'ingénieur en chef adjoint à la Direction.

La Compagnie P.-L.-M. reçoit une nouvelle et puissante locomotive
pour le trajet Alger-Oran
par F. C.
(L'Écho d'Alger, 11 avril 1933)



La chaudière enlevée par le ponton-bigue de 300 tonnes de l'entreprise Schneider
(Photo Raynal)

La Compagnie P.-L.-M., dans le but d'améliorer les conditions de transport de sa clientèle et d'abrèger dans une notable proportion la durée de ses parcours, s'est, depuis quelques années, imposé de lourds sacrifices. C'est ainsi que nous avons vu dernièrement mettre en ligne de puissantes locomotives Garratt entre Blida et Djelfa.

Plusieurs autres engins du même genre ont été également commandés, destinés à la voie normale pour assurer le trajet Alger-Oran, à la Cie [Société] [franco-belge de construction de matériel de chemins de fer](#).

La première de ces puissantes locomotives, construite par les ateliers de Rennes [Raismes (Nord)], est arrivée dimanche par le vapeur P.-L.-M. 25, embarquée à Marseille par l'entreprise Langstaff.

Hier à 13 heures, à l'aide du ponton-bigue de 300 tonnes de l'entreprise Schneider, le puissant engin a été débarqué quai de Bordeaux à l'arrière-port de l'Agha, en trois tronçons, d'abord les deux trucks de 12 roues chacune, puis la chaudière.

Cette opération délicate a été effectuée avec précision et rapidité en présence de M. Ducluzeau, ingénieur en chef de la Cie P.-L.-M. ; M. Pradois, chef du service de la traction et son adjoint, M. Soreau. Elle était dirigée par MM. Payen, chef monteur de la Cie Franco-Belge ; Nabe, chef monteur à la Cie P.-L.-M. ; et Samie, chef d'atelier.

La puissante machine a été, dans la soirée, dirigée sur les ateliers du Hamma.

Voici quelques chiffres qui donneront une idée exacte de ce qu'est ce nouveau « cheval d'acier » : D'un poids total de 210 tonnes en ordre de marche et 176 tonnes à vide, la Garratt développe 2.000 CV et peut atteindre la vitesse de 105 à 110 km. à l'heure attelée à un train léger. Ses tenders peuvent emporter 9 tonnes de charbon et 27 m³ d'eau ce qui permet d'effectuer le trajet d'Alger à Oran sans ravitaillement. Un

mécanicien et deux chauffeurs suffisent à la conduite pendant tout le trajet que l'on espère voir réduire de trois heures. Une innovation à signaler est l'approvisionnement rotatif Bunker disposé sur le tender à charbon qui amène automatiquement le combustible à portée du chauffeur.

Nous sommes heureux d'applaudir l'initiative de la Cie P.-L.-M. dont les efforts seront appréciés de sa clientèle.

Les opérations de montage et de mise au point de la Garratt vont être menées rapidement et nous espérons dès la semaine prochaine tenir au courant nos lecteurs des premiers essais qui auront lieu sur le parcours Alger-El-Affroun.

Les communications Alger-Oran par la voie ferrée

Les essais de la nouvelle Garratt
par H. CARBONNEL
(*L'Écho d'Alger*, 26 avril 1933)

Le 11 avril, il n'y a donc pas tout à fait quinze jours, nous avons relaté l'arrivée à Alger de la nouvelle locomotive Garratt affectée, par la Compagnie des chemins de fer P.-L.-M., à la ligne Alger-Oran. Arrivée en trois tronçons cette machine a été rapidement montée et mise au point sous la direction de M. Ducluzeau, ingénieur en chef de la Compagnie P.-L.-M., dans les ateliers du Hamma. Et depuis avant hier déjà, on procède à des essais méthodiques de cet engin de 210 tonnes, le premier et le seul qui soit en service à l'heure actuelle.

LE PROGRAMME DES TRAVAUX À REALISER

Mais avant de parler de ces essais qui, comme on le verra plus loin, sont d'ores et déjà concluants, il nous paraît utile de rappeler rapidement le programme de travaux qu'il sera nécessaire d'achever pour permettre à la Compagnie P.-L.-M. d'atteindre le but qu'elle se propose, c'est-à-dire de faire le trajet Alger-Oran et vice-versa en six heures trente.

Pour obtenir ce résultat, il est indispensable que le doublement de cette voie qui a 422 kilomètres soit achevé. Or, à l'heure actuelle, nous ont dit hier, MM. Ardoin, directeur, et Ducluzeau, ingénieur en chef, les travaux en sont au point suivant :

— la section de Maison-Carrée à El-Affroun est terminée depuis le mois de juin 1932 ;

— la section de Sainte-Barbe-du-Tlelat à La Sénia est également achevée depuis avril 1932 ;

— la section Oued-Fodda à Oued-Sly sera achevée le 20 août 1933.

Il restera donc à cette époque la section de Oued-Fodda à Affreville, soit 65 kilomètres dont les travaux ne s'effectueront que plus tard :

— Quand nous aurons les crédits nécessaires, nous dit M. Ardoin.

Et M. Ducluzau ajoute :

— Cependant comme nous avons pu, sur les travaux en cours, réaliser un bénéfice de 2 millions, nous espérons pouvoir pousser jusqu'à Kherba du côté de l'Oued-Fodda et jusqu'à Lavarande du côté d'Affreville.

Et en attendant que ce tronçon de voie unique puisse être doublé, les gares intermédiaires de Bou-Medfa, Oued-Djer, Vesoul-Benian, seront équipées pour permettre « un passage en vitesse ». Et cela sera fait avant octobre 1933.

Mais, encore une fois, ce sont là des aménagements qui ne permettront pas l'horaire de 6 h. 30. Tant que la voie ne sera pas doublée sur la totalité, il faudra subir, sur les 65

kilomètres de Oued-Fodda à Affreville, un léger retard dont on ne peut fixer actuellement l'importance. »

65 kilomètres sur 422, cela paraît, sur le papier, insignifiant, mais il paraît que ça prend d'autres proportions quand on regarde ces chiffres du point de vue des services financiers. Beaucoup de problèmes ont ainsi paru difficiles à résoudre, dont on a trouvé par la suite la solution.

Espérons donc que celui qui nous intéresse pour le moment sera de ceux-là.

LES ESSAIS

Ces données posées, la Compagnie P.-L.-M. espère cependant améliorer dans de sensibles proportions son horaire et elle essaye sa nouvelle machine.

Avant-hier c'étaient les essais de vitesse : 105, 110 et même 120 kilomètres à l'heure ; c'est une sorte de record que l'on établit pour savoir si les organes de la machine sont bien en place et répondent à la commande du mécanicien. Record appréciable tout de même avec des roues de 1 mètre 800 de diamètre, alors que pour ces vitesses-là, on utilise ordinairement des roues de 2 mètres.

Bien plus importants ont été ceux effectués hier. Il s'agissait de connaître la « puissance » de la machine et savoir l'effort utile qu'on pouvait attendre d'elle. Or les essais, en France, avaient été faits en plaine ; le problème de la montagne se posait ici.

En effet, sur le parcours Boufarik-Blida, la rampe varie de 12 à 14 millimètres par mètre côté Alger et de 20 millimètres par mètre côté Oran.

De Bou-Medfa à Miliana, la rampe est de 15 à 20 millimètres par mètre côté Alger, et de 20 millimètres par mètre coté Oran.

Qu'allait faire la machine ?

Elle prouva — de façon irréfutable — qu'on pouvait compter sur elle. Successivement, elle fut attelée à des convois de 350, 400, 450, 500 et 550 tonnes (ce dernier convoi mesurait quatre cents mètres de long !) et elle réussit, sur le parcours Agha-El-Affroun, c'est-à-dire 68 kilomètres, avec un arrêt de 5 minutes à Blida, les performances suivantes :

Avec 350 tonnes, aucune difficulté, 55 minutes ;

Avec 400 tonnes, rampes de 20 mm., montées à 60 à l'heure, 56 minutes ;

Avec 450 tonnes, rampes de 20 mm., montées à 50 à l'heure, 58 minutes ;

Avec 500 tonnes, rampes de 20 mm., montées à 45 à l'heure, 59 minutes ;

Avec 550 tonnes, rampes de 20 mm., montées à 38 à l'heure, 60 minutes.

À ce moment la machine a développé une puissance de 2.200 chevaux effectifs.

— Mais, dira-t-on, quelle est la conclusion de ces chiffres ?

La conclusion est que, bien que les essais ne soient pas terminés, la machine, prévue pour un convoi de quatre cents tonnes, a effectué avec cinq cent cinquante tonnes un parcours qui prouve qu'elle ne mettrait pas plus de 6 heures 30 pour aller d'Alger à Oran si la voie était doublée sur tout le trajet.

*

* *

Après ces premiers essais, la machine est rentrée aux ateliers du Hamma où les équipes spécialisées vont minutieusement la vérifier ; puis, la semaine prochaine, elle continuera ses épreuves. sur le point le plus dur de la ligne : entre El-Affroun et Affreville. Et tout fait prévoir qu'elle donnera les résultats qu'on attend d'elle.

Il ne restera plus alors que de la lancer sur le parcours Alger-Oran. Mais pour cela, il faudra attendre que les doubléments de voie en cours et les « passages en vitesse » prévus soient achevés, c'est-à-dire octobre 1933.

Oran-Alger en 7 h. 30 avec la locomotive Garratt
(*L'Écho d'Alger*, 2 juin 1933)

Nous avons dit, hier, avec quel succès la nouvelle locomotive Garratt, de la Cie P.L.M., partie d'Alger mercredi, à 5 h. 50, attelée à un train de 15 wagons, soit près de 450 tonnes de déplacement, avait accompli en 7 h. 47 le trajet d'Alger à Oran.

Renouvelant cet essai de façon aussi concluante, le train remorqué par la Garratt, parti d'Oran hier matin à 10 heures, est rentré à Alger à 15 h. 30 après avoir effectué le parcours, par conséquent, en 7 h. 30.

Nous avons, lors des premiers essais de la locomotive Garratt sur la ligne d'Alger à Affreville, partie la plus dure du trajet Alger-Oran, souligné l'importance des résultats obtenus tant pour la vitesse que pour la puissance de traction constatées.

Il ne restait plus, la Garratt étant destinée à un service rapide entre Alger et Oran, qu'à se rendre compte de ses possibilités sur ce trajet.

C'est aujourd'hui chose faite et les espoirs que M. Ducluzeau, ingénieur en chef du P.-L.-M., et ses collaborateurs avaient placés en cette magnifique machine n'ont pas été déçus puisque l'horaire fixé pour ces deux voyages a été respecté avec une exactitude remarquable.

Faisons remarquer ce détail significatif : alors qu'il faut deux locomotives, d'ordinaire, pour assurer la traction d'un train de 250 tonnes, l'une d'Alger à Orléansville et l'autre d'Orléansville à Oran, ou vice-versa, la Garratt fera seule tout le parcours en remorquant une charge de 450 tonnes, soit près du double de celle des trains ordinaires, d'où économie sur l'achat des machines et diminution du prix de revient du transport.

De l'heureuse issue de ces essais, les techniciens du P.-L.-M. ne seront pas seuls à se féliciter. Avec eux, les usagers du réseau et le public en général se réjouiront d'une amélioration qui resserrera bientôt, pour un plus grand profit réciproque, les relations entre les deux grandes cités algériennes.

P.-L.-M.
COMPAGNIE GÉNÉRALE TRANSATLANTIQUE
L'inauguration du nouveau service
Paris-Marseille-Alger
par Fr. BEUSCHER.
(*L'Écho d'Alger*, 17 juin 1933)

Les invités des grandes compagnies de transport et de la chambre de commerce d'Alger ont visité, hier, les travaux d'extension du port et les exploitations agricoles de la Mitidja et du littoral.

L'arrivée du *Timgad* à Alger

Le lecteur m'absoudra si, condamné à lui décrire les prouesses ambulatoires, gastronomiques et oratoires accomplies à l'occasion de l'inauguration d'une liaison rapide entre Alger et Paris, prouesses qui tiennent entre la huitième et la vingt-deuxième heures du jour qui meurt, j'use par représailles du style extra rapide.

Huit heures trente minutes. Le « Timgad » mouille. Navires -pavoisés, débarcadère idem. Sur le « Timgad », foulditude de grosses légumes. Sur le débarcadère grosses légumes en foulditude.

Côté « Timgad » : MM. Valensi, chef adjoint du cabinet de M. Paganon. ministre des T.P. ; Gregh, chef du cabinet du ministre de la Marine marchande ; Bonelli, chargé de mission ; Marius Boyer, député des Bouches-du-Rhône ; Joseph Vidal, député des

Bouches-du-Rhône ; vice-amiral Durand-Viel, chef de l'état-major général de la marine ; Jourdain, sous-directeur de la Compagnie P.-L.-M. ; Coquillot, inspecteur principal, et Guy Dal Piaz, secrétaire de la direction de la Compagnie générale transatlantique ; Ferrando Henri, président de la chambre de commerce de Constantine ; Ferrando Marius, délégué de la chambre de commerce de Philippeville ; Sans Cohen, chef de l'information du « Matin » ; Lestonnat, du « Journal » ; Tourgis, du « Petit Parisien » ; Vidal Lablache, de l' « Ami du peuple » ; Pouey, de « Paris-Soir » ; Thoumazeau, de l' « Intransigeant » ; Silvan, des « Débats » ; Aymes, du « Temps » ; Cazenave, de l' « Algérie économique et financière » ; La Bruyère [René Julien-Labruyère*], des « Débats » ; Théry, Émile Renaudin, de la « Marine marchande » ; Ardoin, directeur du réseau P.-L.-M. algérien ; Thollon-Gils, directeur des P.T.T. à Marseille ; Bonde, vice-président, et Prax, secrétaire de la chambre de commerce de Marseille ; Laffont, directeur de l'agence de la Compagnie générale transatlantique de Marseille ; Ancey, du « Sémaphore » de Marseille ; Tourette, du « Petit Provençal » ; Massat, de « Marseille-Matin » ; Robert, directeur de l'agence Havas à Marseille ; Léotard, de la « Méditerranée » et de la Société de géographie de Marseille ; Genoud, du « Petit Marseillais » ; Delaye, du « Soleil » ; Mar[caos ??], du « Radical ».

Voici pour les congratulés, sauf erreur ou omission.

Voici les congratulants, côté débarcadère : MM. l'amiral Peytes de Montcabrier et lieutenant de vaisseau Quémard ; Brunel, maire d'Alger ; Cazenave, président du conseil de préfecture ; R. Solal, de la chambre de commerce d'Alger ; Altiéri, administrateur délégué de la Société hôtelière du ravitaillement maritime ; Ducluzeau, sous-directeur du P.-L.-M. ; Thomas, directeur de l'agence d'Alger de la Compagnie générale transatlantique ; Vicaire, inspecteur général des Ponts et Chaussées ; Elisa, Pradoure, Brenot, Godefoy, ingénieur au P.-L.-M. ; Maria, directeur des services commerciaux ; Lambert, commandant du port ; Daurce, vice-président de la chambre de commerce ; Gillet, secrétaire général ; Schiaffino, armateur, membre de la chambre de commerce ; Fabregoules, sous-directeur du service économique au Gouvernement général ; Vagnon, vice-président du conseil supérieur ; Blaisse., sous-directeur au P.-L.-M. ; Balensi, directeur des Travaux publics ; Mercier, président du conseil supérieur des chemins de fer ; Cossurel, conseiller municipal.

J'en passe, hélas, et, sans doute, des meilleurs.

Salutations, compliments, poignées de griffes, accolades.

Station à l'hôtel Aletti pour changer de faux-col.

La visite du port

Descente au port, puis embarquement sur le « Furet-III », ronds dans l'eau, visite des travaux d'extension du port, escalade d'échelles et, naturellement, descente au moyen des mêmes échelles.

Explications savantes données par M. Renaud, directeur du port. Inspection des entreprises Schneider, Hersent et Dagdi, envol d'un bloc de quatre cent cinquante mille kg (tu te rends compte !) arraché du sol par une grue électrique.

Le banquet

Ronds dans l'eau, retour à l'hôtel Aletti. banquet de 120 couverts.

Citons quelques convives, en nous efforçant d'éviter les redites. C'étaient, outre les personnages qui figurent plus haut, MM. Carde, gouverneur, général ; Lemoine, conseiller de gouvernement ; Macé, délégué financier ; général Noguès ; Dromigny, délégué financier ; Babillot, secrétaire général de la préfecture ; Boude, vice-président de la chambre de commerce de Marseille ; Carles, président des Délégations financières ; Altairac Georges, maire de Maison-Carrée, conseiller général ; Prax, secrétaire de la chambre de commerce de Marseille ; Philbois, intendant général ; Laquière, conseiller général ; de Maisoncelle, sous-directeur des ports au Ministère des

travaux publics ; Annet, gouverneur des colonies, directeur du cabinet du gouverneur général ; Cote, président de chambre au tribunal de commerce ; Tarting, président du syndicat commercial ; Coudray, agent général de la Compagnie de navigation mixte ; Pinelli, président de la chambre de commerce de Philippeville ; Simian, adjoint au maire d'Alger ; Boulogne, conseiller de gouvernement ; Brouteux, trésorier de la chambre de commerce d'Alger ; général Meynier ; Aris, directeur des services financiers ; André, directeur des douanes ; Nicolet, sous-directeur au P.-L.-M. ; Lacoste, directeur à l'inspection maritime.

DISCOURS DE M. MORARD

Monsieur le gouverneur général,
Messieurs les représentants des ministres des Travaux publics et de la Marine marchande,

Messieurs,

Il m'est très agréable de vous dire, au nom de la chambre de commerce d'Alger, la fierté et le plaisir que nous éprouvons aujourd'hui à vous recevoir.

Groupés autour de M. le gouverneur général Carde, en qui ils ont mis toute leur confiance, les représentants du commerce et de l'industrie, entourés des plus hautes notabilités de l'Algérie, saluent les personnalités qui ont bien voulu participer à l'inauguration du premier service rapide Paris-Marseille-Alger :

M. l'amiral Durand-Viel, MM. les députés Vidal et Broyer, MM. Boude, vice-président, et Prax, secrétaire de la chambre de commerce de Marseille ; MM. les délégués de la Presse métropolitaine.

Certes, nous déplorons de nombreuses absences. MM. les ministres des Travaux publics et de la Marine marchande ont bien voulu nous dire combien ils auraient été heureux d'accomplir ce voyage et combien ils regrettaient de ne pouvoir être parmi nous.

Je prie leurs représentants. MM. les chefs de cabinet Valensi et Gregh, de les assurer de nos sentiments respectueux et dévoués.

M. le gouverneur général Olivier, président du conseil d'administration de la Compagnie générale transatlantique ; M. Margot, directeur général honoraire de la Compagnie P.-L.-M. et M. Mugniot, son distingué successeur, nous avaient, depuis quelque temps, fait connaître qu'il ne leur serait pas possible de venir à Alger, mais nous avons l'assurance que M. Cangardel, administrateur-directeur général de la C.G.T., serait aujourd'hui des nôtres.

Hélas, dès l'arrivée du train-paquebot à Marseille, il me faisait part, hier matin, de l'impossibilité où il était de se rendre à notre invitation et à bord même du « Timgad », je recevais de lui le radio suivant :

« Vous renouvelle nos regrets profonds être obligé rentrer Paris urgence. Vous demande redire tous nos amis algériens mon dévouement leurs intérêts et notre volonté améliorer encore service maritime sur Marseille ».

Déjà, au cours d'un bref entretien, M. Cangardel m'avait fait part de son très vif souci de poursuivre, dans les services maritimes entre Marseille et les différents ports algériens, une politique d'amélioration et de perfectionnement.

De telles déclarations ne peuvent que rendre plus vifs nos regrets ; elles suscitent en même temps un vif sentiment de reconnaissance à l'égard du grand administrateur dont l'Algérie a pu apprécier les hautes qualités, l'esprit d'initiative et le dévouement aux intérêts du pays.

Messieurs,

L'ouverture du service rapide et direct Paris-Marseille-Alger constitue un fait important dont il convient sans doute que je retrace brièvement la genèse.

De tout temps, des doléances ont été exprimées sur l'insuffisance de vitesse des paquebots reliant l'Algérie aux ports français de la Méditerranée, sur le défaut

d'organisation des services de réception et de réexpédition à Marseille, sur le manque de liaison entre le port et la voie ferrée et de concordance entre les horaires.

Ce n'est cependant pas la question des passagers, si importante soit-elle, qui fut le point de départ des réalisations présentes ; c'est celle des transports de primeurs.

Producteurs et expéditeurs s'accordaient à faire ressortir les conditions très défectueuses dans lesquelles s'opéraient à Marseille le débarquement des colis et leur chargement sur wagon. Leurs plaintes étaient vives, mais les solutions qu'ils suggéraient étaient peu réalisables, parfois contradictoires ; quant à celles qu'on leur offrait, elles étaient nettement insuffisantes.

Cependant, il y a deux ans, la chambre de commerce d'Alger décidait de prendre en mains la défense des intérêts des primeuristes et, après enquête auprès des intéressés, elle présentait à la chambre de commerce de Marseille, qui en avait elle-même sollicité l'élaboration, un programme complet de réformes générales et de mesures de détail.

Le 2 octobre 1931 se tenait dans la grande métropole méditerranéenne, sous la présidence de M. G. Brenier, une conférence où tous les intérêts étaient représentés : producteurs, expéditeurs, transporteurs, réceptionnaires.

C'est au cours de cette conférence que la chambre de commerce de Marseille se déclara disposée, en principe, à construire par priorité, dans le bassin de la Joliette, une partie de môle où l'accostage pourrait s'effectuer bord à quai, cet ouvrage devant comporter un hangar à usage de gare maritime.

Restaient les difficultés administratives et les obstacles financiers. Les uns et les autres cédèrent sous l'action énergique de M. le conseiller d'État Watier, directeur des ports maritimes au ministère des Travaux publics.

Le 18 juin 1932, à Paris, au cours d'une conférence à laquelle assistaient notamment, du côté algérien, M. Brunel, maire d'Alger ; M. Mercier, président du Conseil supérieur des chemins de fer ; M. Jourdain, directeur de la Compagnie P.-L.-M. ; et M. le directeur Balensi, les dernières mesures étaient arrêtées pour la mise à exécution rapide du projet et son intégration dans un plan d'ensemble touchant les liaisons France-Algérie.

Le 26 septembre suivant, j'assistais à Marseille à la pose de la première pierre du nouveau môle.

Hier, 14 juin, avait lieu l'inauguration des nouveaux locaux. Cette rapidité dans l'exécution fait le plus grand honneur à M. l'Inspecteur en chef Gourret, auteur du projet.

Le temps écoulé avait été mis à profit pour assurer l'application des autres parties du programme, arrêté à Paris par la Commission présidée par M. Watier.

C'était, d'une part, l'administration des Douanes qui acceptait de supprimer la visite des bagages à main à l'arrivée de Marseille, libérant ainsi les passagers d'une sujétion particulièrement lourde aux jours d'affluence.

C'était, d'autre part, la Compagnie P.-L.-M. qui décidait d'amener la voie ferrée au droit de l'ouvrage édifié et de remanier les horaires suivant les besoins qui se révélaient et les possibilités qui se faisaient jour.

C'était, enfin, la Compagnie générale transatlantique qui décidait d'accélérer la vitesse de ses navires et de plier ses horaires aux nouvelles exigences.

Cette action concordante a abouti à ces résultats, que nous célébrons aujourd'hui : Traversée Alger-Marseille et parcours en chemin de fer Marseille-Paris et vice-versa en 37 heures.

Possibilité de décharger bord à quai les primeurs à Marseille de telle sorte que le soir de l'arrivée les wagons puissent être dirigés sur Paris.

Messieurs,

Ce qui s'est accompli en la circonstance constitue un exemple de ce que peuvent produire les volontés intelligentes du progrès.

Souhaitons que, dans ce domaine et dans d'autres, cet exemple soit suivi et que des réalisations aussi heureuses puissent être enregistrées.

Pour notre part, nous y aiderons de toutes- nos forces.

Nous avons d'ailleurs nos propres obligations, que nous connaissons parfaitement et, en ce moment même, nous poursuivons l'étude d'importants projets d'amélioration, dont doivent profiter, au premier chef, les usagers de notre port, mais aussi l'Algérie tout entière.

À cet égard, il convient que je m'exprime nettement.

Nous n'avons aucune pensée d'hégémonie, aucun désir d'entraver le libre développement de toutes les régions de l'Algérie et de leurs ports naturels.

Mais, placés en un point central, où convergent naturellement de nombreuses activités, nous avons le devoir de ne pas travailler à des solutions étroites n'intéressant que nous. Nous savons que, par la force des choses, notre inaction serait néfaste à toutes les régions de l'Algérie, comme notre action peut leur être bienfaisante. Il y a là pour nous une charge que nous entendons remplir dans l'intérêt commun.

Pour mener à bien notre tâche, nous faisons appel à tous les concours, car nous ne concevons que des formules de libre concurrence, sans monopole et sans privilège.

Messieurs,

Je lève mon verre au progrès continu, au progrès d'aujourd'hui, à celui de demain.

Je bois à nos distingués visiteurs, à MM. les Ministres des Travaux publics et de la Marine marchande, ici représentés, à M. le gouverneur général Carde, à la France et à l'Algérie que des efforts communs, auxquels je tiens à rendre hommage, rapprochent aujourd'hui encore plus qu'hier et que leur collaboration rapprochera demain encore davantage.

DISCOURS DE M. BOUDE

M. Boude, vice-président de la chambre de commerce de Marseille, évoque le discours prononcé la veille à Marseille par le président Maurice Hubert. La chambre de commerce du premier port de France, dit-il, a rempli la mission qui lui incombait en édifiant, à La Joliette les ouvrages qui, dès la prochaine campagne, permettront l'accélération du débarquement des primeurs d'Algérie, tout en réalisant les meilleures conditions de manutention.

Ces nouvelles installations, poursuit-il, sont une manifestation des liens toujours plus forts qui unissent Marseille à l'Algérie. L'orateur fait l'historique des études qui ont précédé l'exécution des projets envisagés. Il en tire la conclusion que moins de deux ans se sont écoulés entre la première conception et une réalisation suffisante pour qu'elle puisse être consacrée par un 2 inauguration officielle.

M. Boude fait l'éloge de tous les artisans de cette réalisation et lève son verre à l'avenir des grandes compagnies dont les efforts conjugués ont porté des fruits magnifiques.

DISCOURS DE M. JOURDAIN

M. Jourdain, sous-directeur du P.-L.-M. à Paris, dit l'émotion qui l'étreint en retrouvant le beau pays où il a vécu les heures les plus belles de son existence.

Les liens d'amitié qui l'attachent à ses anciens collaborateurs et à la population algérienne sont de ceux qui ne se relâchent pas. Maintes fois il a admiré les sites prestigieux du Sahel, de l'Atlas, des Hauts-Plateaux, du Sahara ; le spectacle en reste gravé dans son cœur ; mais ce qu'il oublie moins encore c'est la somme de sacrifices, d'endurance, d'énergie qu'il a fallu dépenser pour mettre en valeur un pays qui apparaît paré de tant de beautés à ceux qui le contemplant pour la première fois.

Ces merveilles n'ont pas surgi du sol spontanément. La besogne fut ardue, ingrate, périlleuse. Ceux qui furent les témoins de cette besogne ont le droit de proclamer que ce pays ne constitue pas un territoire en marge de la patrie métropolitaine, mais un

ensemble de trois départements identiques à ceux d'outre-mer et qu'un même lien économique unit. Un même lien de sentiment aussi — on l'a bien vu aux heures sombres de notre histoire.

L'orateur a vu naître ici les mêmes espoirs qui berçaient ses compatriotes établis sur l'autre rivage de la Méditerranée et c'est pour cette raison que l'Algérie lui est si chère. M. Jourdain maîtrise son émotion pour remplir un devoir de gratitude envers tous les groupements, toutes les personnalités qui ont travaillé de concert avec la Compagnie qu'il représente pour rapprocher la France de l'Algérie. Avec M. Morard et ses collaborateurs, le P.-L.-M. a voulu faciliter les échanges commerciaux car il était inadmissible qu'entre les deux fractions d'un même pays on dépensât tant de temps sans utilité.

« Nous avons voulu, dit-il, que les voyageurs de toutes provenances puissent gagner leur destination rapidement. Nous avons réussi. Mais il importait d'expédier aussi, et non moins rapidement, les primeurs. Elles mettaient 46 heures à voyager et séjournaient 36 heures à Marseille. Cela devait cesser ; cela a cessé. Nous travaillons en partant de cette vérité que les trois départements algériens font partie intégrante de la France.

Ici, tout le monde est pénétré de cette vérité, mais il n'en est pas de même de l'autre côté de l'eau. Or, nous voulons que les deux pays se connaissent bien et adaptent leur production de façon à ce que l'ensemble s'intègre dans un tout harmonieux. »

Après avoir évoqué les grandes figures de quelques grands Algériens disparus et de ceux qui ont relevé le flambeau, M. Jourdain affirme que l'amélioration réalisée n'est qu'une étape vers le progrès et promet que la Compagnie qu'il représente s'emploiera à hâter l'aboutissement des projets à l'étude. Il faut, dit-il, que tous les bateaux de toutes les compagnies et de tous les ports algériens bénéficient du même progrès. Il faut pour cela que l'équipement du port de Marseille se perfectionne encore et que les compagnies de navigation disposent de navires plus rapides. Le P.-L.-M. voudrait encore accélérer les relations au départ d'Alger ; c'est pourquoi il a mis en service les locomotives Garratt qui, dans quelque temps, effectueront dans une durée record le trajet entre les capitales nord-africaines. L'orateur termine en déclarant que ses collaborateurs et lui-même travailleront de-tout leur cœur à servir l'idéal vers lequel les populations également françaises qui sont établies au Nord et au Sud de la grande bleue tendent d'un même élan.

DISCOURS DE M. GREGH

Le chef de cabinet du ministre de la Marine marchande s'exprime ensuite en ces termes :

.....

Monsieur le gouverneur général,
Messieurs,

Nous venons vers vous pour inaugurer un nouveau service rapide Paris-Alger qui s'accomplira désormais en 37 heures, assurant ainsi un gain net de près de 5 heures par rapport à l'ancien horaire. Gain précieux en ce qu'il rapproche nos trois départements algériens des départements métropolitains, en ce qui les permettent de resserrer les liens économiques et culturels entre les deux rives françaises de la Méditerranée en accélérant le transport des voyageurs et des primeurs.

Hier, à Marseille, déjà vous avez entendu les discours éloquentes de M. le président Maurice Hubert, de M. Muquot, de M. Cangardel, de M. le président Morard, qui nous ont dit les avantages de la nouvelle organisation inaugurée aujourd'hui. Mais ce qu'ils n'ont pas voulu dire avec leur modestie coutumière c'est la part qui est due dans cette magnifique réalisation à leur inlassable dévouement au bien public, à leur activité qu'aucune difficulté administrative — et nous savons tous, hélas ! combien il s'en présente souvent dans cet ordre de travaux ! — n'a rebutée.

Cette collaboration intime entre nos deux chambres de commerce de Marseille et d'Alger, entre la Compagnie P.-L.-M. et la Compagnie générale transatlantique a porté ses fruits. Et nous avons pu mesurer avec quel confort, avec quelle aisance, dorénavant, le voyageur parisien est conduit directement au quai d'embarquement des paquebots. Nul doute pour moi qu'Alger ne veuille bientôt suivre l'exemple de la cité phocéenne et que, grâce à la volonté de réalisation qui anime votre compagnie consulaire, les chemins de fer algériens et votre municipalité, les plans d'une future gare maritime établis ici-même par M. l'inspecteur général Renaud, directeur de votre port, ne soient approuvés et mis en œuvre sans retard, améliorant encore la qualité du service franco-algérien.

Mais si — en ce qui vous concerne — vous aurez à ce moment accompli tout ce qui est en votre pouvoir pour assurer dans les meilleures conditions ce trafic, si pour le moment la Compagnie générale transatlantique a pu seconder nos efforts en augmentant la vitesse de ses bateaux, il reste encore à faire, et vous m'en voudriez, messieurs, si je ne vous disais ici, en quelques mots, quels ont été les résultats de la politique suivie par les pouvoirs publics en ces dernières années et quels sont leurs prochains désirs pour vous donner, dans le plus bref délai, les meilleurs instruments de transport qui puissent être entre les ports de France et ceux de nos départements algériens.

Vous savez dans quelles conditions après la guerre vous vous êtes trouvés dans les relations avec la métropole : 16 navires étaient nécessaires, il n'en restait plus que 8. C'est alors que sur l'initiative de M. Bouisson, commissaire aux Transports maritimes et à la Marine marchande, la construction de nouveaux paquebots fut décidée par l'État et à ses frais : c'est la flotte des gouverneurs généraux qui sont encore en service.

Mais les années ont passé, les unités ont vieilli alors que les besoins s'accroissaient et s'accroissent encore de jour en jour par suite de l'union plus intime entre l'Algérie et la métropole. Il fallait aviser sans tarder et assurer une liaison rapide, confortable et à grand débit entre la France et la plus belle parure de notre patrimoine d'outre-mer. Les nouvelles chartes-parties passées et approuvées en 1928, ont, comme vous le savez, posé les principes de base du nouveau régime. Elles nous ont assuré que les tarifs de passe et de fret seraient modifiés en proportion d'un indice d'exploitation vérifié par le ministère de la marine marchande, dispositions qui ont joué de manière satisfaisante puisque, depuis 1932, à deux reprises, une réduction de 5 % a pu être apportée à ces tarifs. Elles ont organisé le jeu du fonds de renouvellement des *gouverneurs-généraux* et nous ont donné les mêmes titres de garantie pour les types des nouveaux navires. Leurs conditions de constitution et d'utilisation seraient arrêtées d'un commun accord entre le ministère de la marine marchande, l'Algérie et la Tunisie.

Ainsi, le gouvernement se préoccupe dès à présent, et M. Frot, ministre de la Marine marchande, au premier chef, du rajeunissement nécessaire de notre flotte, rajeunissement qui s'accomplira évidemment selon un programme progressif, mais dont la réalisation — je puis bien le dire - est en route.

La Compagnie nationale de navigation mixte, encouragée par le développement rapide du port de Port-Vendres, vient de mettre en service sur l'Algérie un premier paquebot rapide : l'« El-Mansour », dont le voyage d'inauguration a été un succès complet. Elle vient de passer commande pour la Tunisie d'un second navire. Grâce aux heureuses dispositions du crédit maritime, l'État peut apporter à ces constructions dans la plus large mesure, son concours, donnant ainsi à nos chantiers un aliment dont, pendant cette dure période de crise que nous traversons, ils ont un besoin impérieux pour éviter un douloureux chômage.

À ces deux unités nouvelles viendront bientôt s'ajouter trois autres navires construits pour réaliser aux essais une vitesse de 24 nœuds environ, ce qui doit — je le souhaite — combler les vœux de nos départements algériens.

Le premier navire va être commandé à l'État sur le fonds de renouvellement de la flotte, conformément aux accords auxquels je faisais allusion. Les plans vous ont été soumis dernièrement, et J'espère pouvoir emporter comme principal résultat de mon voyage votre adhésion à ces plans, afin de nous permettre ainsi de passer le plus rapidement possible à l'exécution. Ce navire sera affecté, en effet, à la ligne. Marseille-Alger.

Puis quand la Compagnie générale transatlantique aura vu — bientôt, je l'espère — son nouveau statut voté par les Chambres, quand le projet de réorganisation, auquel le ministre de la Marine marchande donne en ce moment même à Paris toute sa vigilante attention, lui aura permis de repartir sur les bases saines, et qu'elle pourra en conséquence reprendre son programme de constructions navales, elle commandera deux nouvelles unités rapides qui viendront accroître le trafic maritime entre la France et l'Afrique du Nord et libéreront le premier navire affecté à Alger, qui sera alors porté sur la ligne Marseille-Oran.

Au total — c'est dans les années prochaines — cinq nouveaux paquebots qui seront mis en service entre la France et l'Algérie, effort méthodique que les pouvoirs publics se doivent de soutenir, encouragés qu'ils le sont par la compréhension avec laquelle vos organismes consulaires, messieurs, ont fait tout leur devoir pour favoriser, en ce qui dépend d'eux, la relation maritime avec la métropole.

Pour la réalisation de ce programme, pour son achèvement dans le délai le plus rapide, le concours entier de M. le ministre de la Marine marchande vous est acquis. Il sait, Monsieur le gouverneur général, qu'il accomplit ainsi, non seulement son devoir vis-à-vis de l'Algérie, mais qu'il sert aussi les intérêts de la métropole dont le rayonnement politique et la puissance économique ne seraient point ce qu'ils sont sans son domaine d'outre-mer et son intime union avec les départements algériens. Je suis heureux de vous apporter aujourd'hui son cordial salut, ses remerciements pour l'œuvre que nous inaugurons aujourd'hui. Je lève mon verre à la prospérité de l'Algérie, à celle de l'Afrique du Nord.

DISCOURS DU GOUVERNEUR GÉNÉRAL

L'éminent gouverneur général de l'Algérie s'excuse d'être mis dans l'obligation d'improviser. Il devait, en effet prendre la parole, dans la soirée, à bord du « Timgad », mais des circonstances indépendantes de sa volonté le privent du plaisir de répondre à l'aimable invitation de la Compagnie générale transatlantique. Son intervention n'aura donc que le caractère d'une déclaration spontanée.

D'ailleurs, tout a été dit sur les sujets qui passionnent les convives, et bien dit. M. Carde ne retiendra de cette manifestation que le côté national, c'est-à-dire la préoccupation d'organiser une liaison rapide, plus rapide que la liaison souhaitée par les métropolitains à une époque où nous en sentions tous le besoin. (Vifs applaudissements).

Il y a quelques mois, la chambre de commerce de Marseille a pris l'initiative de réunions périodiques afin d'y traiter les questions qui révèlent les sentiments affectueux que tous les métropolitains sentent se développer au fur et à mesure qu'ils s'écartent de Marseille.

Vieux navigateur, je sais qu'au cours des longues traversées on s'exerce, par dilettantisme, plus que par conviction, à manier le fouet de la critique. C'est ainsi que l'on a créé la légende d'une vague tendance à l'hégémonie algérienne et à la discorde intérieure. Ne vous y fiez pas, messieurs ; la querelle est superficielle ; tous les Algériens savent qu'Alger est la capitale, que c'est à Alger que sont les forces vives dans cet ordre moral qui donne au pays le plus clair de son lustre. Ils savent aussi, tous, qu'ils ne seront pas oubliés, qu'ils seront servis à leur tour.

Nous avons ici, non pas un Parlement local — car, nous autres Algériens (applaudissements) répudions toute pensée qui pourrait être taxée d'une visée de séparatisme — mais une Assemblée composée d'hommes dont le geste est prompt et la parole virile.

Quand ces hommes se livrent et interviennent, c'est presque toujours avec véhémence dans la forme, mais toujours mais sans cesse avec une arrière-pensée d'accord. Et ils ont été égaux à eux-même lorsque, ne considérant que le salut du pays ils ont établi, quoi qu'il en coûtât à leurs préventions, un budget en parfait équilibre.

M. Carde est heureux de se faire l'interprète des Algériens pour exprimer leur regret de n'avoir pas pu saluer les ministres des Travaux publics et de la Marine marchande et les remercie de s'être fait représenter. Il dit à tous les autres convives de la métropole : parlementaires, industriels, commerçants, journalistes : « Soyez les bienvenus ! *

Cette chaleureuse allocution est très vivement applaudie.

Excursion dans la Mitidja et sur le littoral

Trois cars frétés par la grande compagnie, conduisent ensuite les invités et ces derniers par les plaines et vallons de la Mitidja et les routes du littoral. La caravane visite rapidement — trop rapidement — le magnifique domaine de La Trappe, dont M. Lucien Borgeaud fait les honneurs avec l'exquise courtoisie dont il est coutumier M. Jourdain, sous-directeur de la Cie P.-L.-M. à Paris, et M. Borgeaud échangent des toasts tournés en termes délicats et le convoi se hâte vers Alger où la Compagnie générale transatlantique réserve un accueil magnifique à ses invités à bord du « Timgad ».

À bord du Timgad

À bord du « Timgad » chatoyant de mille feux, M. Laffont, le distingué directeur de la Compagnie générale transatlantique à Marseille, admirablement secondé par le sympathique commandant du bord, M. Balemi du Laurens, préside le banquet de clôture des manifestations du jour. Les convives sont les mêmes que ceux dont nous avons énuméré les noms à l'occasion de la réunion qui eut lieu à l'hôtel Aletti. M. Peyrouton, secrétaire général du gouvernement général de l'Algérie, partage avec M. Laffont la présidence.

M. Laffont prononce le substantiel discours suivant, souvent interrompu par les applaudissements de l'assistance.

DISCOURS DE M. LAFFONT

Monsieur le secrétaire général,

Messieurs les représentants des ministres des Travaux publics et de la Marine marchande,

Messieurs,

M. le gouverneur général Olivier, président de la Compagnie générale transatlantique, et M. Cangardel, notre administrateur directeur général, qui eussent été si heureux de vous recevoir aujourd'hui, de vous parler de leurs projets, de vous assurer de leur plus entier dévouement, ont été retenus tous deux à Paris par d'impérieux devoirs.

Par une coïncidence regrettable pour nous. les dernières réunions des Commissions parlementaires — avant que s'ouvre devant les Chambres l'importante question de la Compagnie générale transatlantique — ont lieu précisément aujourd'hui et demain et les deux chefs de notre compagnie ont été obligés de s'y rendre, ils m'ont chargé de les excuser auprès de vous et de vous exprimer leurs plus sincères regrets.

M. Cangardel qui avait voulu conserver jusqu'à la dernière heure l'espoir de venir jusqu'à Alger, s'est vu rappelé de Marseille par télégramme et M. le président de la chambre de commerce d'Alger vous a dit ce matin combien il en a été peiné.

Il m'a ainsi chargé d'une mission très flatteuse, mais bien difficile pour moi — qui suis appelé pour la première fois à prendre la parole devant une si notable assemblée — celle de vous remercier tous et de vous exposer en quelques traits ce que voit notre Compagnie dans l'inauguration du service rapide Paris-Marseille-Alger.

Nous sommes privés du plaisir de voir notre réunion présidée par M. le gouverneur général Carde, empêché au dernier moment.

Il a bien voulu, en nous exprimant ses vifs regrets et se faire représenter par M. Peyrouton, secrétaire général.

Notre président — son ami dévoué et grand admirateur de l'œuvre remarquable accomplie sans repos par votre gouverneur général tout au long de sa brillante carrière — eût été heureux de lui souhaiter la bienvenue.

Nous remercions M. le secrétaire général d'apporter par sa présence un encouragement si précieux à la direction de notre Compagnie, celle-ci ne ménage pas sa peine, mais dans les difficultés de l'heure présente, elle a besoin de sentir auprès d'elle l'appui et la sympathie de tous ceux qui travaillent à la grandeur de notre pays.

Cette même raison eut poussé notre président à vous exprimer à tous, messieurs, notre sincère gratitude :

À M. Valensi, représentant de M. le ministre des Travaux publics,

À Monsieur Gregh, représentant de M. le ministre de la Marine marchande, qui ont tous deux tant contribué à la solution des relations rapides franco-algériennes et qui nous témoignent à chaque instant tant de bienveillant intérêt.

À Monsieur le vice-amiral Durand-Viel, chef aimé et respecté de notre marine militaire, sœur de la nôtre.

À Monsieur Morard, président de la chambre de commerce d'Alger, qui, assisté de tous ses collègues, forme et poursuit les plus beaux projets pour l'amélioration de votre grand port, défend si intelligemment les intérêts de votre commerce et met la meilleure grâce à aider ceux qui veulent servir l'intérêt général.

À Monsieur Boude, vice-président de la chambre de commerce de Marseille oui. au nom de cette ancienne et illustre compagnie, vient jusqu'ici nous apporter la preuve de sa collaboration intime, tout en encourageant et soutenant la Compagnie transatlantique dans son effort de progrès.

À Monsieur Brunel, maire de la belle ville d'Alger, si accueillante à notre compagnie, et qui, dans ses fonctions intérieures a tant contribué au développement des services maritimes.

À vous tous, enfin, messieurs. Algériens ou métropolitains, parlementaires, 'lus, fonctionnaires, industriels ou commerçants, membres de la grande presse parisienne, marseillaise ou algérienne lui, en acceptant si aimablement notre invitation d'aujourd'hui avez bien voulu nous témoigner vos encouragements, votre confiance et votre sympathie.

La liaison Paris-Marseille-Alger en 37 heures que nous venons d'accomplir aujourd'hui, représente, messieurs, pour la Compagnie générale transatlantique et la Compagnie P.-L.-M., la réalisation d'un désir formulé officiellement depuis dix-sept ans.

Il ne suffisait pas d'établir un programme de services maritimes et de trains rapides, il fallait surtout des quais permettant la jonction facile des paquebots et des trains.

La Compagnie P.-L.-M., qui a toujours travaillé en parfait accord avec la nôtre pour faciliter la liaison France-Algérie, a joint ses efforts aux nôtres pour obtenir ces grands travaux.

Vous savez tous, messieurs, quels amis de l'Algérie, quels réalisateurs de premier ordre sont messieurs Margot, Mugniot, dont nous regrettons l'absence, et monsieur Jourdain, que vous revoyez certainement avec plaisir parmi vous.

Or, leur bonne volonté, pas plus que la nôtre, pendant longtemps n'a pas suffi.

La véritable difficulté était d'accomplir l'œuvre si coûteuse d'un quai accostable dans le bassin de la Joliette qui, convient si particulièrement aux services fréquents et rapides de l'Algérie et de la Tunisie.

La chambre de commerce de Marseille comprenant toute l'importance de cette liaison, a été, dès le début, toute acquise à ce projet, mais les études, les enquêtes se succédaient sans que la solution intervienne.

Enfin, en janvier 1932, une commission établissait le plan définitif ; en septembre 1932 on posait la première pierre ; le 15 juin 1933, le premier train rapide spécial parti de Paris venait se ranger tout auprès du premier paquebot accosté au nouveau quai.

Pour regagner le temps perdu, la chambre de commerce de Marseille venait d'effectuer, dans un délai record, une œuvre admirable.

Ce n'est pas à vous, messieurs, qu'il est besoin d'exposer tous les avantages du nouveau service. Tous usagers de nos lignes, vous avez maintes fois remarqué et signalé les inconvénients de ce petit bassin très bien placé au centre de Marseille, où les débarquements étaient si peu confortables, les manutentions si compliquées, si coûteuses et si lentes, où tout un parcours, pas toujours agréable, vous était imposé pour gagner la gare Saint-Charles, après quoi vous attendiez pendant des heures de passage du train.

Toutes ces doléances que vous m'avez si souvent exposées, ce sont celles que j'ai criées pendant des années de toutes mes forces, ce sont elles enfin qui ont été entendues.

Une partie seulement du travail nécessaire est accomplie, mais dès aujourd'hui, nos services entre Marseille et Alger seront comme vous le désirez.

Pour le très grand nombre de voyageurs allant directement d'Alger sur Paris ou les autres points de la France, une seule nuit de voyage suffira désormais puisque, partant d'Alger à 10 heures, vous serez le lendemain à :

Paris vers 23 heures ;
Lyon vers 16 heures ;
Grenoble vers 19 heures ;
Vichy vers 20 heures ;
Aix-les-Bains vers 20 heures ;
Genève vers 21 heures ;
Châtel-Guyon vers 21 heures ;
Évian vers 23 heures.

et au retour qui ne voit les avantages d'une arrivée matinale rendant utilisable la journée tout entière.

Pour vos primeurs, élément si important de votre activité, vous aurez plus de rapidité, des manutentions moins nombreuses et meilleures. Mais ne croyez pas, messieurs, que la Compagnie transatlantique va considérer que ce résultat est suffisant.

Non. Nous avons un programme plus complet, plus général, non seulement pour Alger, mais pour tous les autres ports algériens et tunisiens, et nous espérons que bientôt un vote définitif du Parlement nous permettra d'en commencer la réalisation.

Nous avons en vue la construction de paquebots plus rapides, de plus fort tonnage, où les passagers trouveront plus de confort malgré l'augmentation de vitesse.

Dès que les emplacements à Marseille le permettront, nous modifierons nos horaires sur tous les ports, aussi bien sur ceux d'Oran que sur ceux de Bône, Philippeville et de Tunisie, pour que tous puissent profiter au plus vite des avantages qu'Alger seule possède aujourd'hui.

L'amélioration de notre matériel servira progressivement tous les ports que nous desservons.

On nous a accusés de vouloir porter ailleurs tout notre effort.

Eh bien non ! les dirigeants actuels de la Compagnie générale transatlantique tiennent à détruire cette légende d'une compagnie dont les préoccupations seraient tournées uniquement vers les pays d'Amérique.

Ils savent que leur réseau méditerranéen est un élément essentiel de leur influence et de leur prospérité et, sans ambition démesurée, mais sans abdication nulle part, ils veulent y maintenir leur situation actuelle.

L'Algérie a senti pendant longtemps combien notre regretté président, M. Dal Piaz, était heureux de travailler pour elle, organisant non seulement les meilleurs services maritimes, mais formant le plus vaste plan d'organisation touristique pour la mise en valeur de toutes ses beautés.

Les dirigeants d'aujourd'hui sont animés d'une aussi grande admiration pour l'Algérie, d'un désir aussi grand de contribuer à sa prospérité.

Notre président, M. le gouverneur général Olivier, est un colonial qui possède le sens de vos besoins, de vos possibilités et de votre importance dans l'économie nationale.

M. Cangardel, notre administrateur directeur général, a passé parmi vous ses meilleures années de jeunesse et je suis sûr que beaucoup parmi vous sont devenus et restés ses amis, prévoyant tout ce que l'on pouvait attendre de son intelligence, de son autorité, de son amour pour l'Algérie.

Quant à moi, permettez-moi de le dire, je suis si imprégné de l'esprit algérien, si mêlé à vous par les liens du sang et par de si nombreuses et si vieilles amitiés que je ne puis leur apporter avec tout mon cœur qu'une collaboration entièrement acquise à votre cause.

Soutenez-nous donc, Messieurs, de toute votre confiance afin que nous puissions continuer le glorieux passé de notre compagnie dont les navires depuis plus de cinquante ans vous unissent à la France, afin que nous puissions de toutes nos forces travailler avec vous au développement et à la grandeur de notre chère Algérie et, par elle, de la France.

Après un toast porté par M. Morard qui réédite, avec de très heureuses variantes, ses discours de Marseille et du Casino municipal, et une réplique de M. Gregh, chef du cabinet du ministre de la Marine marchande, réplique qui fut très goûtée, M. Peyrouton s'exprime en ces termes :

DISCOURS DE M. PEYROUTON

« Messieurs.

Je vous exprime les regrets de M. le gouverneur général, empêché au dernier moment de présider ce banquet en son nom, j'adresse un salut cordial à tous les visiteurs de marque qui, a des titres divers, sont ce soir les hôtes de la Compagnie générale transatlantique. Et me tournant vers le commandant du *Laurens*, je lui dirai ma satisfaction de voir le nouvel horaire inauguré par le « *Timgad* ». et ce faisant, il peut être assuré que je dépouille toute rancune, car en vertu d'une harmonie préétablie, mystérieuse mais inéluctable, j'ai toujours été malade à bord de son navire.

Messieurs, il y a longtemps que les Algériens réclamaient une accélération du service Paris-Marseille-Alger, ils la réclamaient aussi bien pour leurs personnes que pour les denrées que nous exportons, les primeurs surtout. Ils la réclamaient justement, et ils ont pu s'étonner de certaines lenteurs apparentes. Il faut avoir soi-même participé à une besogne d'ordre public pour admettre les difficultés innombrables que soulève toute modification profonde d'un service nécessitant l'adhésion de plusieurs collectivités ou établissements officiels. Il s'agissait d'accorder la Compagnie du P.-L.-M., la municipalité et la chambre de commerce de Marseille celle d'Alger, les services techniques, de réaliser des ajustements dans le temps et l'espace. La Compagnie générale transatlantique, à une période difficile de son histoire, y est parvenue.

Elle a droit aux félicitations des pouvoirs publics, d'autant plus que cette **contraction de l'horaire de sept heures** est plus importante qu'il n'y paraît ; elle s'augmente de la

suppression des transbordements, de celle des délais d'attente. Nous autres, Algériens pouvons dire maintenant que partant d'Alger tel jour, nous sommes le lendemain à Paris. Et cette facilité marque un rapprochement plus étroit avec la mère patrie. À l'heure où une partie de l'opinion métropolitaine conteste à l'Algérie son état incontestable de « portion détachée » du territoire national, il est bon que les communications plus rapides matérialisent et accusent cette unité fondamentale.

Monsieur le directeur,

Je vous demanderai personnellement de transmettre toutes mes amitiés à votre président, M. le gouverneur général Olivier, mon aîné dans la carrière à qui me lient vingt-cinq années de relations communes.

Messieurs, je vous convie à lever nos verres à l'Algérie toujours plus chère au cœur de la France une et indivisible. »

Ce discours est unanimement applaudi et les convives, à l'heure où nous traçons ces lignes, rêvent encore de beaux voyages aux côtés du sympathique représentant de la Compagnie générale transatlantique et de ses dévoués collaborateurs.

Une belle manifestation patriotique à Blida

=====

Remise du drapeau à l'Union des cheminots anciens combattants
et victimes de la guerre du réseau P.-L.-M. algérien
(*L'Écho d'Alger*, 9 octobre 1933)

LE CORTÈGE

Blida, 8 octobre (de notre envoyé spécial). — Ce matin à dix heures, ainsi que nous l'avions annoncé, a eu lieu une manifestation patriotique à laquelle toute notre population a voulu s'associer.

Le cortège se forme à 9 h. 40, boulevard Trumelet. Un vent chaud, dont la violence s'est à peine apaisée, souffle, faisant claquer les trois couleurs des diverses sociétés locales qui prennent place derrière la clique du premier tirailleurs qui ouvre la marche.

Le défilé imposant s'ébranle alors.

Il comprend l'Union des cheminots anciens combattants, Blida Gymnaste ; le groupement musical les Boys-Scouts ; l'Amicale des victimes de la guerre ; l'Association des anciens combattants ; les Poilus d'Orient ; les Médaillés militaires ; la Section blidéenne de la Légion d'honneur ; Nedjma Sports ; le Vélo Club blidéen ; le FOB ; l'Union sportive blidéenne.

AU MONUMENT AUX MORTS

Le long cortège emprunte la rue Lamy, la place Clemenceau, la rue d'Alger et arrive au monument aux morts de la place d'Alger où l'attendent M. Michel, secrétaire général de la préfecture d'Alger, représentant M. le gouverneur général Carde ; MM. Ardoin, directeur du P.-L.-M. en Algérie ; Guastavino, député ; Ricci, maire ; Milliard, président du tribunal ; Chopard, procureur de la République ; Chevalier, colonel commandant d'armes.

Les éléments qui ont pris part au défilé forment le carré, les drapeaux se placent au centre au pied de la stèle.

L'harmonie musicale prélude à la cérémonie par la *Marseillaise*, puis MM. Michel, Guastavino et Ardoin déposent une superbe gerbe de fleurs cravatée aux couleurs nationales et la foule observe une minute de recueillement marquée par la sonnerie « aux morts », qu'exécute la clique du premier tirailleurs.

LA REMISE DU DRAPEAU

C'est alors que la cérémonie de la remise du drapeau a lieu. Prenant l'emblème des mains de M. Ardoin, parrain, M. le secrétaire général Michel prononce une courte allocution.

Il se déclare honoré d'avoir à accomplir une remise d'un drapeau à des anciens combattants de la valeur des cheminots, sachant toute la confiance qu'on peut en attendre en tout temps.

Après avoir reçu le drapeau des mains de M. Michel, M. Leckia, président de l'Union des cheminots du groupe central d'Alger, adresse un hommage ému à la mémoire des 140 cheminots du réseau algérien P.-L.-M. morts aux champs d'honneurs et aux 310 mutilés.

Il rappelle que devant la patrie en danger, les cheminots ont assuré la rude tâche qui leur était dévolue et que le palmarès de deuils et de misères est le plus sûr garant du soin jaloux qu'ils apporteront à Blida dans la garde du drapeau qui leur est confié. Il trace à grands traits l'esprit d'entraide mutuelle qui règne chez eux où toutes les couleurs de l'horizon politique sont représentées.

La cérémonie est terminée sur la sonnerie au drapeau qui met tout le monde au garde-à-vous.

Puis le cortège se reforme et par le même itinéraire va se disloquer avenue Armand-Le Goff.

L'APÉRITIF D'HONNEUR

Un apéritif général est servi par petites tables à la brasserie Tabarin devant laquelle l'harmonie du Groupement musicale sous la direction de M. Brundel donne un concert fort bien composé, qui lui vaut toutes les félicitations.

LE BANQUET

À midi, les assistants regagnent les grands salons de l'hôtel d'Orient où un banquet de 200 couverts est servi par l'excellent vatel M. Jaksin qui a coquettement décoré les tables.

Tandis qu'on fait honneur au menu, un excellent orchestre dirigé par M. Marceau Zaconki charme les convives qui saluent les musiciens de très flatteurs applaudissements.

À la table d'honneur autour de M. Micael, nous notons la présence de MM. Guastavino, député de la 3^e circonscription ; Gaston Ricci, maire de Blida ; Ardoin, directeur du P.-L.-M. ; Kerdauid, président de la Fédération des mutilés et anciens combattants du département d'Alger ; Millaird, président du tribunal ; Kaopard, procureur de la République ; Piovannacci, vice-président de l'Interfédération nord-africaine des mutilés et anciens combattants ; M^{me} Redo, marraine du drapeau ; M. Redo, président d'honneur ; M. Avelan Saïd, vice-président des combattants de Blida ; M. Martin, président de l'Union des cheminots de Blida ; M. Mazoyer, président des poilus d'Orient ; M. Lencia, président de l'Union des cheminots d'Alger ; M. Duclos, délégué financier ; le colonel Chevallier, commandant d'armes d'Oran ; le chef d'escadron Jolland, commandant de la gendarmerie ; M. Rocas, président de la Légion d'honneur et du Souvenir français ; M. Ducluzeau, sous-directeur du P.-L.-M. ; M. Pradourat, ingénieur en chef ; M. Blaik, chef d'exploitation ; M. Cassaigne, ingénieur ; M. Mollison, secrétaire général de l'Union d'Alger ; M. Marie, receveur des contributions ; le capitaine Grigon ; M. Dachot, ancien maire de Blida ; M. Thomann, chef de bureau au P.-L.-M. ; M. Bain, inspecteur divisionnaire ; M. Combretet, chef du secrétariat de la Commission des affaires étrangères de la Chambre des députés ; M. Amblard, vice-président de la Fédération ; MM. Neulat, Dallier et Garnier, inspecteurs du P.-L.-M. ; M. Lafaurie, chef de gare à Blida.

S'étaient fait excuser : le général commandant le 19^e corps d'armée; l'amiral de Peytes de Montcabrier, commandant la marine en Algérie ; le colonel Meunier, commandant le 65^e régiment d'artillerie. à Blida ; le commandant Bosc, de la 1^{re} compagnie de cavaliers de remonte ; M. Froger, délégué financier colon ; M. Fiori, député d'Alger ; M. Bachir, conseiller général ; M. Morard, délégué financier ; M. Blanc, premier adjoint au maire ; M. Privat, chef de l'Office des mutilés à Alger, etc.

LES DICOURS

M. Leccia

Le champagne pétille dans les coupes. M. Leccia se lève et, au nom de l'Union des cheminots anciens combattants, assure de sa reconnaissance M. le gouverneur général et M. le préfet qui ont bien voulu déléguer pour les représenter M. Michel, secrétaire général de la préfecture. Il les remercie du bienveillant intérêt qu'ils ont toujours porté aux cheminots en général et plus particulièrement aux anciens combattants. Il remercie aussi MM. Ricci, maire ; Duclos, délégué financier ; Bachir, conseiller général, dont le concours, toujours précieux, n'est jamais refusé et témoigne de la gratitude de tous envers MM. Ardouin, Ducluzeau, directeur et sous-directeur du P.-L.-M.; à leurs collaborateurs immédiats du réseau, au dévoué président de la Fédération, M. Kerdavid, aux membres bienfaiteurs et à la presse.

Pour conclure M. Leccia déclare :

« Vous vous souvenez certainement de notre dernier banquet, il y a dix-huit mois. Nous étions tous malades de la paix, l'épidémie gagnait en profondeur. Il y a eu le remède hier et son efficacité a hâté la convalescence. Nous avons alors réappris que des frontières bien gardées valaient mieux pour conserver la paix que des paroles. La leçon a son importance. »

M. Pinelli

M. Pinelli, président de la Fédération des cheminots de l'Oranie, apporte le salut du général Castanié, président des Cheminots anciens combattants de France, retenu par des obligations antérieures.

Il souligne que si des monuments aux morts groupent tous ceux qui se sont donnés en holocauste pour la plus grande France, ils existent partout, il n'y en avait pas consacrant la mémoire des cheminots de tous les réseaux morts pour la France.

Il exhorte ses camarades à y venir en grand nombre, car pour cette cérémonie du souvenir, M. le gouverneur Carde effectuera un déplacement qui est un témoignage de profonde estime auquel les cheminots se doivent de répondre.

M. Kerdavid

Au nom de la Fédération d'Alger, M. Kerdavid après avoir salué les autorités, parle du cheminot, faisant son éloge tant au point de vue ancien combattant que professionnel.

M. Piovanacci

Au nom de l'interfédération nord-africaine des victimes de la guerre et anciens combattants, M. Piovanacci parle de l'esprit de l'ancien combattant et termine par une prière aux grands morts de la guerre, du plus pur patriotisme.

M. Duclos

M. Duclos, délégué financier, malgré un deuil récent, a tenu, en qualité de fils de cheminot, à répondre à l'appel de ceux qui sont ses amis. Dans une magnifique envolée oratoire, il parle du drapeau, longuement, soulevant des applaudissements prolongés.

Enfin, il fait le plus vif éloge de M. Ardoin, qu'il considère comme le proche directeur général des réseaux algériens.

M^{me} Redo

La marraine du drapeau, M^{me} Redo, dont le choix honore les cheminots, se déclare charmée et confuse de cet honneur et émet le vœu que ce drapeau demeure à jamais le symbole respecté du souvenir que nous devons à nos morts, la preuve vivante de l'amitié fraternelle qui naquit au front, scellée par le sang des pauvres disparus, amitié que les cheminots anciens combattants ne veulent pas amoindrir.

M. Ricci

M. Gaston Ricci fait ressortir la tâche des cheminots, tâche difficile dans la paix comme dans la guerre, et souligne qu'en toute occasion, ainsi que peuvent en faire foi les témoignages de MM. Jourdain et Ardoïn, il s'est intéressé à leur sort.

Et le maire de Blida ajoute :

« L'union que vous recherchez est plus que jamais nécessaire. J'ai fait de l'union le but de ma vie, car j'estime qu'avec l'union de tous ses enfants, la France peut être confiante et sûre. »

M. Ardoïn

M. Ardoïn, directeur du P.-L.-M., se lève salué par une triple salve d'applaudissements. Il se déclare fort heureux de se trouver parmi ses cheminots ; il les connaît particulièrement depuis de longues années et il a pu apprécier toute la valeur de leur conception du travail et de leur ténacité.

Depuis 1919, on n'entend plus parler que de plan de mobilisation et de plan de transport et il sait qu'il peut, le-cas échéant, compter sur tous.

Les cheminots, auxquels il accorde toute sa confiance, sont toujours à la peine ; ils ont, cependant, des revendications à faire valoir et, dans leur légitimité, M. Ardoïn, sous l'autorité juste et bienveillante de M. le gouverneur général Carde, s'attachera à les faire aboutir.

M. Guastavino

M. Guastavino, le sympathique député, n'a que des amis parmi les cheminots qui accueillent ses premières paroles par un triple ban.

Aussi le député peut-il, sans exagération, se déclarer à son aise dans ce milieu amical. Il rappelle que cette amitié n'est pas d'aujourd'hui et souligne son œuvre aux Délégations financières où, ne séparant jamais les cheminots fonctionnaires tout court, il s'est toujours occupé de leur mieux-être, sollicitant pour eux d'abord le quart colonial puis le tiers. Il exprime l'avis qu'avant de diminuer les salaires, il faut tout d'abord se préoccuper de faire baisser le coût moyen de la vie.

Pour lui, les pensions des mutilés, les allocations des anciens combattants sont sacrées et il rappelle la position nette qu'il a prise au Parlement de leur maintien intégral. Les associations, de leur côté, doivent tendre, outre leur but mutualiste, à faire ramener le coût de la vie à un prix plus rationnel car, quand la vie est plus facile étant moins chère, tout va mieux.

Et M. Guastavino fait le plus vif éloge de M. Ardoïn, véritable ami des cheminots, parce qu'il les connaît, ayant lui-même vécu leur vie de travail.

M. Michel

Michel, secrétaire général de la préfecture, après avoir apporté l'assurance de la bienveillance de M. le gouverneur général Carde et de M. le préfet Atger qui l'ont délégué auprès des cheminots anciens combattants, les remercie de leur chaleureux accueil et les assure de toute la sollicitude des pouvoirs publics. Il confirme la nouvelle annoncée par M. Pinelli et ajoute que le gouverneur général présidera à Oran, le 19

octobre, l'émouvante cérémonie d'inauguration du monument élevé à la mémoire des cheminots morts pendant l'affreuse tourmente.

Il lève sa coupe à la prospère de l'union des cheminots anciens combattants du P.-L.-M., à l'Algérie, à tous ses enfants et à la France immortelle.

De frénétiques applaudissements saluent la péroraison de tous ces discours.

LE CONCERT ,

Une ode au drapeau de MM. Pénin et Igliara est déclamée par M. Pénin, puis un concert a lieu, fort goûté et où se font applaudir M^{lle} Gros, des concerts d'été d'Alger ; MM. Azéma, Tabart, de l'opéra d'Alger ; Janot, le comique sabir incomparable ; Titin 1^{er} comique blidéen et son jeune fils Titin II, comique troupier, tous accompagnés au piano par M. Dupuy.

Félicitons le conseil d'administration du groupe de Blida pour l'organisation impeccable et l'urbanité de son accueil.

AVIS DE DÉCÈS

(*L'Écho d'Alger*, 1^{er} février 1939)

Madame Alfred Cholet, ses enfants et toute leur famille vous font part du décès de

Monsieur Alfred CHOLET,

ingénieur en chef adjoint à la direction P.L.M. algérien, en retraite, survenu à La Prêtrie-Lassay (Mayenne) le 15 janvier 1939.

Suite :

1933 (1^{er} novembre) : [Société des Chemins de fer algériens](#).