

TRANSPORTS MAZÈRES, Casablanca Transports militaires

Jean MAZÈRES, fondateur

Fils d'Étienne Mazères et de Mme, cousine de Louis Barthou.

www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Qui_etes-vous_1924-Algerie.pdf

Deux frères.

Fabricant de couvertures à Oloron-Sainte-Marie (Basses-Pyrénées).

Semble être venu en Algérie pour y collecter de la laine.

Se diversifia dans divers types de transports.

Exploitant de l'*Écho d'Alger* en association avec Étienne Bailac (1920).

www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/L'Echo_d'Alger.pdf

Cède ses affaires hydroélectriques pyrénéennes à l'Énergie industrielle (1924).

www.entreprises-coloniales.fr/empire/Energie_industrielle.pdf

Décédé à l'hôpital de Casablanca (*France-Maroc*, juin 1925).

Sauf homonymie, sa veuve, née Guoin, se remarie à Alger avec le colonel Huot (*L'Écho d'Alger*, 15 juillet 1928).

ANTÉCÉDENTS EN ALGÉRIE

FOIRE DE FEZ

LES FÊTES

(*L'Écho d'Alger*, 4 octobre 1916)

COMMENT LES VOYAGEURS
ET LES MARCHANDISES POURRONT
SE RENDRE DE TAZA A FEZ
ET DE FEZ A TAZA

.....
Les marchandises pourront être également transportées à des prix très réduits par ces mêmes voitures, M. Mazères, entrepreneur de transports et leur propriétaire, ayant consenti des tarifs exceptionnels pour contribuer personnellement, dans la plus large mesure, au développement économique de la région de Fez et au succès de la foire.
.....

Transports automobiles du Maroc
JEAN MAZÈRES
(*L'Écho d'Alger*, 21-26 juillet 1918)

Le SERVICE DES CAMIONS-AUTOMOBILES sur la ligne Fez-Taza est rétabli depuis le 7 juillet courant. Les départs ont lieu régulièrement tous les jours impairs de Fez et tous les jours pairs de Taza.

Pour tous renseignements, s'adresser au bureau de Taza ou de Fez.

1919 (20 mars) : CONCESSION EXCLUSIVE DE TOUS TRANSPORTS MILITAIRES
PAR CAMIONS AUTOMOBILES DANS LA ZONE FRANÇAISE DE L'ÉTAT CHÉRIFIEN.

(L'Écho d'Alger, 8 et 10 juillet 1919)

AFFREVILLE - VIALAR
TRANSPORTS AUTOMOBILES QUOTIDIENS
assurés pour toutes quantités
S'adresser : Transports MAZÈRES, Affreville ou Vialar.

VIALAR
(L'Écho d'Alger, 2 octobre 1919)

L'évacuation des grains. — L'évacuation sur la gare d'Affreville des grains emmagasinés à Vialar et provenant de la récolte de 1918, s'effectue rapidement. Les transports Mazères, notamment, avec leurs nombreux camions automobiles, déploient depuis trois mois environ, de nuit et de jour, une inlassable activité. Les énormes stocks entreposés un peu partout diminuent tous les jours.

On demande
(L'Écho d'Alger, 4 octobre 1919)

une jeune fille sténo-dactylo munie de très bonnes références.
Ecrire (ne pas se présenter) :
Maison MAZÈRES Laines.
37, rampe Magenta, Alger.

Transports MAZÈRES
(L'Écho d'Alger, 29 décembre 1919, 1^{er}, 3, 4 janvier 1920)

CHEFS CUISINIERS ET SECONDS CUISINIERS
sont demandés pour popote de chauffeurs en Algérie
Se présenter, munis de références, 37, rampe Magenta, de 11 à 12 et de 17 à 18 h.

(L'Écho d'Alger, 5 mars 1920)

On demande à louer appartement ou villa de sept à huit pièces disponible fin mars ou avril. Écrire Jean MAZÈRES, 2, rue Berlioz.

Publicité
(L'Écho d'Alger, 2, 9 et 12 avril 1920)



PIERCE ARROW
le roi des camions
Concessionnaire pour l'Afrique du Nord
Société André MAYEUR, 80, rue de Mostaganem, Oran

100 camions Pierce Arrow ont été commandés par la plus importante entreprise de l'Afrique du Nord, les TRANSPORTS MAZÈRES

TRANSPORTS AUTOMOBILES
(L'Écho d'Alger, 8 avril 1920)

Des camions feront le transport sur Oran
Pour fret, s'adresser :
TRANSPORTS MAZÈRES, 2, rue Berlioz

RÉVOCATION DE POUVOIRS
(L'Écho d'Alger, 13 avril 1920)

Suivant acte reçu par M^e Bresson, notaire à Alger, le 12 avril 1920, M. Mazères Jean, négociant, demeurant à Fez (Maroc), a révoqué, purement et simplement, la procuration qu'il avait donnée à M. GABORIAU, employé de commerce, demeurant à Alger, suivant acte reçu par le même notaire le 4 juillet 1919.

SI
L'Entreprise des TRANSPORTS MAZÈRES
(L'Écho d'Alger, 13, 16, 20 avril 1920)

qui possède 500 CAMIONS et qui a, depuis de nombreuses années, expérimenté toutes les marques dans les plus dures conditions de service, a passé d'un seul coup au STAND AUTOMOBILE d'Or an, une commande

de 100 PIERCE ARROW
C'est que le PIERCE ARROW est réellement g
Le ROI DES CAMIONS

Concessionnaires pour l'Afrique du Nord
Société André MAYEUR et Cie « STAND AUTOMOBILE »
80, rue de Mostaganem, 80 — ORAN

Transports Mazères
(*L'Écho d'Alger*, 27 avril 1920)

Les bureaux sont transférés à l'ÉCHO D'ALGER, 26, boulevard Carnot.
Précédemment 2, rue Berlioz.

(*L'Écho d'Alger*, 16 juin 1920)

On demande
DEUX BONS CHARRONS pour Colomb-Béchar
Se présenter, muni de références : Transports MAZÈRES, à l'Écho d'Alger.

LES TRANSPORTS MAZÈRES
ET LES CAMIONS « PIERCE ARROW »
(*L'Afrique du Nord illustrée*, 17 juillet 1920)



Les cent camions Pierce Arrow commandés au *Stand automobile* d'Oran

On écrivait une belle page d'histoire, sur la pacification du Maroc, en relatant avec quelle énergie et quel dévouement les conducteurs de camions chargés d'assurer le ravitaillement de nos admirables troupes s'acquittèrent de leur mission.

Peu de personnes ignorent encore, dans l'Afrique du Nord, que les transports Mazères, spécialement affectés au service de la guerre du Maroc, ont contribué, dans des conditions particulièrement actives, à l'extension de notre zone d'influence.

L'automobile, en effet, s'est révélée, ces derniers temps, le moyen de locomotion et le moyen de transport le plus sûr, le plus puissant et le plus rapide dans les régions où la voie ferrée n'a pas encore pénétré ou n'a pu fournir un rendement normal.

Parcourant rapidement de grandes distances, ayant sur le chemin de fer l'avantage de ne pas avoir d'itinéraire rigoureusement établi, le camion automobile a rendu, durant la guerre, sur le front français et maintenant encore dans l'extrême Sud, d'inappréciables services.

Nous avons raconté en son temps, ici même, les audacieuses randonnées-entreprises par nos services automobiles dans l'extrême Sud algérien.

Laissant de côté la question touristique— très intéressante aussi, mais relevant, d'un ordre d'idées tout à fait différent —, nous nous bornerons à signaler aujourd'hui l'importance et l'intérêt de la tâche accomplie par les transports Mazères au Maroc ; elle vaut la peine d'être connue et appréciée de nos lecteurs.

Au fur et à mesure que nos colonnes occupaient un point plus avant dans le bled marocain, le ravitaillement en vivres et en munitions en était aussitôt assuré par les transports automobiles Mazères dont les véhicules franchissaient les pistes, les ravins, les oueds, et apportaient à nos troupiers les provisions de bouche et les munitions de combat nécessaires à notre pénétration.

On ne dira pas assez ce qu'il a fallu d'audace aux conducteurs de ces camions, attaqués fréquemment par les dissidents, ni ce qu'il a fallu de persévérance et de foi patriotique au créateur de cette organisation pour suivre nos colonnes dans leur avance, envers et contre tous les dangers ; combien de conducteurs sont tombés sous les coups des Marocains assaillants ? Combien de camions ont été pillés et incendiés, une fois leurs chauffeurs assassinés ?

Il fallait, pour venir à bout de telles difficultés, la volonté tenace d'un Mazères et la confiance que donnait à ses auxiliaires la valeur d'un matériel de roulage d'où dépendait leur personnelle sécurité, en même temps que le ravitaillement des forces militaires échelonnées très avant dans le Sud.

On a compris, dès lors, que le renforcement d'un outillage déjà considérable par l'acquisition de cent nouveaux camions Pierce Arrow — véhicules qui ont fait, pendant la guerre, l'admiration de tous nos poilus — se soit imposé à l'esprit d'initiative de M. Jean Mazères ; aussi, le débarquement de ces véhicules dans le port d'Oran a-t-il pu être justement considéré comme l'un des événements sensationnels de la semaine.

Notre photographié représente une partie des camions Pierce Arrow entreposés et installés dans le parc de la maison Jullian, laquelle joue, en ce qui concerne les transports civils au Maroc, un rôle parallèle à celui des transports Mazères pour la guerre.

ADHÉSIONS
(*L'Astronomie*, janvier 1921)

GEORGES DROUIN, agent des transports Mazères, à Midelt (Maroc Central)
(MM. Flammarion et Emm. Touchet)

LE STAND AUSTIN
(*L'Écho d'Alger*, 4 mai 1921)

La firme anglaise AUSTIN, de Birmingham, déjà si connue et si appréciée au Maroc; paraît pour la première fois en Algérie et présente, dans le Salon automobile, les tout derniers modèles de sa fabrication.

Les visiteurs, nombreux sont vivement intéressés par quelques très élégantes voitures : conduite intérieure, landaulet, torpédo sport, toutes d'une ligne impeccable. Une foule de connaisseurs défile chaque jour devant le châssis de démonstration qui met en valeur le fini des différents organes.

Le représentant de cette firme, M. Guy Blanc, a d'ailleurs eu le plaisir d'enregistrer déjà plusieurs ventes : deux voitures à M. Mazères, le plus important entrepreneur de transports automobiles de l'Afrique du Nord ; une voiture à M. Bouchard, pour le service de tourisme sur le Maroc.

MISE EN SOCIÉTÉ SOUS L'ÉGIDE DE LA COMPAGNIE ALGÉRIENNE

www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Compagnie_algerienne.pdf

S.A., 9 mars 1922 pour 99 ans.

« Transports Mazères »
(France-Maroc, octobre 1922)

Il vient de se former à Casablanca, rue de Tours, une société anonyme au capital de 5 millions de francs, qui prend la dénomination de « Transports Mazères », et qui a pour objet l'exploitation de tous transports, civils, militaires ou commerciaux au Maroc ou en tous autres pays, et toutes opérations immobilières, commerciales, financières ou industrielles se rattachant directe-ment ou indirectement à l'objet précité sous quelque forme que ce soit.

Conseil d'administration : MM. Jean Mazères, Trichon*, Verou [Véron*], Antoine Millagou*, Schesverguth [Schweisguth*], Fournet ¹, Journault ², Chalançon³ et [Gabriel] Bonnet.

* Tous de la Compagnie algérienne.

¹ Jean-Baptiste Fournet : marié à Jeanne Maubert. H.E.C. Directeur de la Compagnie algérienne à Casablanca, son représentant aux Tramways et autobus de Casablanca. Retraite anticipée en 1932. Président de la Société d'horticulture et d'acclimatation du Maroc (1934), membre du comité directeur de la Société de bienfaisance au Maroc, président du comité des examens de l'Institut commercial du Maroc, consul de Monaco à Casablanca, président de la Société de Géographie commerciale (section de Casablanca). Ses biens sont confisqués à la Libération (*Le Petit Marocain*, 27 juillet 1944).

² Eugène Journault : directeur du Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie :

www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Credit_foncier_Alg.+Tun.pdf

³ Émile Chalançon (Lyon, 1868-Paris, 1957) : fils d'Eugène Chalançon et de Marie Dispagne. Marié à Marie Émilie Messimy (fille d'un notaire prisé par les soyeux lyonnais et d'une Girodon ; sœur du général Adolphe Messimy). Soyeux, associé des Automobiles Berliet (1902), administrateur de la Compagnie parisienne des voitures électriques Krieger (1904-1906), de la Cie universelle de télégraphie et de téléphonie sans fil, des Acières et forges de Firminy (1912), de H. Génin père & P. Chaîne, soieries à Lyon (1924), associé — avec son fils Fernand, marié à Suzanne Motet (d'une famille d'officiers de marine) — de Perfect-Moulinage à Lyon (1930), administrateur de Société alsacienne de blanc et impression Gros-Roman... Chevalier de la Légion d'honneur (*JORF*, 30 janvier 1912).

LA GABEGIE MAROCAINE
L'affaire Mazères
(*L'Humanité*, 20 novembre 1922)

Malgré la censure et l'état de guerre toujours maintenus au Maroc, 4 ans après le glorieux armistice, par le non moins glorieux Maréchal, on a pu imprimer, à Casablanca, une savoureuse brochure dénonçant le scandale des transports militaires au Maroc ou « l'affaire Mazères ». Nous la résumons ci-dessous

Avec notre argent

L'affaire Mazères date du marché de gré à gré passé le 20 mars 1919, sur l'ordre du général *Lyautey*, donnant à M. Jean Mazères, neveu de M. Barthou, la concession exclusive de tous transports militaires par camions automobiles dans la zone française de l'État chérifien.

Malgré ce puissant patronage, l'affaire Mazères tomba en déconfiture au début de 1921. Gros émoi à Rabat, et, pour empêcher l'affaire de crouler, on la fit passer aux mains de la Direction des transports, qui s'occupa elle-même et directement des achats, du matériel, et du fonctionnement. La direction administrative était confiée à l'intendant du quartier général. L'état-major payait donc, pour cette affaire Mazères en déconfiture, des dépenses s'élevant par mois à 600.000 fr. de personnel, 600.000 fr. d'essence, et 300.000 francs de bandages. Cette situation anormale a duré et les paiements ont été effectués, par les militaires pendant toute la déconfiture. Elle a duré jusqu'au 1^{er} octobre dernier ; sur quoi la brochure expose comment la Direction des transports traita nouvellement, par un marché de gré à gré, avec l'entreprise en déconfiture Mazères, et ce, sur la recommandation du Maréchal qui écrivait : « Nous estimons que seuls les camions Mazères sont en état d'assurer le service ».

Comment on s'enrichit !

En plus qu'il est contraire aux règlements de procéder par marché de gré à gré, la gestion militaire de cette affaire et, partant, l'aveuglement et l'amollissement du contrôle entraînent, pour certains officiers d'état-major et pour *Lyautey* lui-même, les plus grosses responsabilités.

Mazères a soumissionné à 2.46 la tonne sur *route*, 30 p. 100 en plus sur *piste*, soit : 3,19.

Or, des déclarations de l'intendant du quartier général, il résulte qu'on lui paie la tonne kilométrique à 5.60.

Par suite de quels trucs (disons « trucs » pour être polis) ?

Le premier truc est dans le baptême des voies de communications : sont-elles pistes, sont-elles routes ? Et puis, il y a le truc de la *piste gardée*.

Lorsque Mazères fait 50 kilomètres en piste gardée, il a le droit d'être payé non plus au kilomètre, mais au camion-journée, qui varie entre 800 et 900 francs. Et qu'est-ce qu'une piste gardée ? C'est évidemment une piste aux abords de laquelle existe un service de garde. Et qui commande le service de garde pour garder la piste gardée ? Le général commandant la région.

Prenons un exemple entre Timhadit et Ait-Mouli, il y a 86 kilomètres. Cela se fait en une journée. Les camions Mazères en comptent trois, car la piste est gardée. Qui donc décrète qu'il faut trois journées ? La direction des transports chargée de gérer l'affaire Mazères. Trois journées de camion à 900 francs, cela fait 2.700 francs, pour transporter peut-être deux tonnes, peut-être trois ou quatre, à 86 kilomètres. Voyez le prix de revient de ces tonnes kilométriques.

Il nous en coûte 20 millions par an !

Le grave est qu'au Maroc même, et depuis déjà 1917, on a fait venir des camions militaires et organisé des transports parfaitement outillés, qui coûtent seulement 83 centimes sur les routés par kilomètre, et 330 francs le camion-journée. Mais on s'en sert le moins possible, car il y a des instructions formelles du maréchal Lyautey, enjoignant de faire travailler d'abord les camions Mazères, à 5 fr. 60 le kilomètre.

L'opuscule que nous résumons évalue que ces manœuvres coûtent 20 millions par an aux contribuables français, au profit de M. Jean Mazères, neveu de M. Barthou, qui se félicite de la conclusion heureuse de la nouvelle combinaison, et a bien voulu souligner à « son cher Jean la reconnaissance qu'il devait témoigner au colonel de l'état-major commandant la direction des transports, des efforts qu'il n'avait cessé de faire en sa faveur ».

« La brochure sollicite des commissions des finances de la Chambre et du Sénat une enquête loyale, indépendante, approfondie Elle ira sans doute plus loin que nous n'avons été nous-mêmes, car cette affaire n'est qu'une des affaires où est mêlée la résidence.

Nécrologie
Mme veuve MAZÈRES
(*L'Écho d'Alger*, 13 février 1923)

Vous avons appris avec peine le décès survenu à Oloron-Ste-Marie (Basses-Pyrénées), de Mme veuve Mazères, mère de M. Jean Mazères, industriel au Maroc et ancien propriétaire de *l'Écho d'Alger*.

Mme Veuve Mazères, qui était le cousine de M. Louis Barthou, ancien président du Conseil et ministre dans le cabinet actuel, laissera d'unanimes regrets dans les Basses-Pyrénées, où elle était universellement estimée pour sa charité et son grand cœur.

Nous présentons aux familles atteintes par ce deuil le témoignage de nos condoléances.

Courrier du Maroc
(*Les Annales coloniales*, 9 octobre 1923)

Ce n'est pas sur la route de Fez à Taza, au kilomètre 55, que s'est produit l'assassinat du chauffeur Barcelo, de la Compagnie Mazères, et de sa femme.

Le crime, qui aurait eu essentiellement le vol pour mobile, a été commis au kilomètre 18 de la piste de Bir Tam Tam à Aïn Souk, c'est-à-dire à 18 kilomètres environ au sud de la route de Fez à Taza.

TRANSPORTS MAZÈRES
S.A. marocaine au capital de 5 MF.
Siège social : Casablanca, rue de Tours
(Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie,
Annuaire des valeurs de l'Afrique du Nord, 1924-1925, p. 179)

CONSEIL D'ADMINISTRATION
composé de 7 à 9 membres, nommés pour 3 ans
MAZÈRES (Jean), à Casablanca ;

TRICHON (Jacques-Antoine), 23, av. du Bois-de-Boulogne, Paris ;
VÉRON [Louis], 6, rue de Constantinople, Paris ;
MILLAGOU (Antoine), 105, av. Victor-Hugo, Paris ;
SCHWEISGUTH (*Charles-Ernest*), 15, rue de Lisbonne, Paris ;
FOURNET (Jean-Baptiste), à Casablanca ;
JOURNAULT (Eugène), 103, av. Ledru-Rollin, Paris ;
CHALANÇON (Émile) ;
BONNET (Gabriel).

COMMISSAIRE AUX COMPTES

M. JUSTINIEN.

Soc. constituée le 9 mars 1922 pour 99 ans.

Objet. — Exploitation de ts transports civils, militaires ou commerciaux au Maroc ou ds ts autres pays et ttes ops immobilières, commerciales, financières ou industrielles se rattachant à cet objet.

Répartition des bénéf. — 5 % à la rés. légale ; 5 % d'intérêt aux act. Le solde : 10 % au conseil d'administration et le surplus aux actionnaires après tous prélèvements pour constitution d'un fds de réserve ou de prévoyance.

Nécrologie M. MAZÈRES (*France-Maroc*, juin 1925)

Nous apprenons le décès de M. Mazères, le grand entrepreneur de transports, survenu à l'hôpital de Casablanca.

M. Mazères était bien connu dans le monde des affaires, au Maroc, où son esprit d'initiative et sa puissance de travail l'avaient mis depuis longtemps en vedette. À la tête d'une grande entreprise de transports, il s'était donné tout entier à une tâche très lourde et c'est en pleine activité qu'il succombe aujourd'hui.

En rendant un hommage à sa mémoire, nous assurons sa famille et ses amis de nos sincères condoléances.

LES DROITS DE L'HOMME LE SCANDALE DES TRANSPORTS MAZÈRES (*L'Humanité*, 19 juillet 1925)

La presse a révélé les abus auxquels a donné lieu le marché passé en 1919 par le commandant supérieur des troupes du Maroc avec M. Jean Mazères, décédé depuis, déclaré concessionnaire de tous les transports militaires par camions automobiles dans la zone de l'État chérifien. Contrairement à toutes les règles du droit public, ce marché fut passé de gré à gré, sans adjudication.

Le ministère de la guerre exigea bien qu'une adjudication eût lieu ; mais cette adjudication fut retardée le plus possible en vue de permettre au marché amiable du 20 mars 1919, si avantageux pour le bénéficiaire, de produire tous ses effets.

À partir de 1922, le service des transports militaires fut mis en adjudication ; mais le cahier des charges avait été rédigé de telle façon que seul, M. Mazères se trouvait en état de soumissionner.

Bien que, depuis longtemps, l'armée ait organisé elle-même ses transports, ce qui a rendu l'entreprise Mazères inutile, celle-ci fonctionne toujours à des conditions ruineuses pour le trésor.

La Ligue des Droits de l'Homme a demandé au ministère de la guerre de rechercher les complicités qui ont fait adopter des clauses exceptionnellement avantageuses à M. Mazères, et qui lui ont fait obtenir la concession des transports pour une période de 7 années, de mars 1919 à octobre 1926.

NAISSANCE
(*L'Écho d'Alger*, 14 janvier 1927)

Nous apprenons avec plaisir la naissance d'un beau garçon prénommé Jean chez Mme Gardey, née Albine Mouchan et M. Marcel Gardey, sous-directeur de transports militaires Mazères à l'agence de Bou-Denib (Maroc).

Aux heureux parents et au grand-père, M. Charles Mouchan, directeur général de l'agence de Bou-Denib, nous adressons nos bien cordiales félicitations avec nos meilleurs vœux pour le bébé.

MARIAGES
(*L'Écho d'Alger*, 24 avril 1927)

On nous fait part du prochain mariage de Mademoiselle Georgette Gandolphe, fille de Madame et Monsieur Gandolphe, contrôleur en retraite des C.F.R.A., sœur de Monsieur Louis Grisom, fondé de pouvoirs aux Trésoreries de Bamako (Soudan), de Monsieur Félix Grisoni, directeur des Transports Mazères à Oued-Zem (Maroc), et de Monsieur François Grisoni, employé aux Établissements Dunlop, avec Monsieur Dominique Padula, employé à la Société Energie Electrique, fils et beau-fils de Madame et Monsieur Morand, honorablement connus au Ruisseau.

Nos bien vives félicitations aux futurs époux et à leurs familles.

AU MAROC
Des pillards dissidents nous causent des pertes
(*L'Action française*, 13 avril 1928)

Rabat, 12 avril. — Une certaine activité des pillards se manifeste actuellement en bordure de la zone dissidente.

De nombreux djiches viennent harceler nos soumis et arrivent parfois à razzier du bétail. Un groupe de pillards a dernièrement tendu une embuscade à des sapeurs du génie allant réparer des lignes télégraphiques et lui a infligé quelques pertes.

Dans l'Atlas, on constate également une recrudescence d'activité et un de nos postes près d'Azilal a reçu des coups de feu de la part des dissidents. Au cours de la poursuite, les goumiers ont tué deux rôdeurs et pris quelques chevaux et fusils.

Lundi dernier, entre Bou-Anane et Aïn-Chair, au sud de Bou-Denib, des djiches appartenant à la tribu des Aït-Hammon et descendus du Tafilalet s'embusquèrent dans les gorges de Hassi-Khouia et attaquèrent à l'improviste une automobile des transports Mazères. Les cinq occupants furent tués. Ce sont deux chauffeurs de l'entreprise, MM. Périni et Daigre [Honoré Perlini et Théodore Daigre], et trois tirailleurs marocains

indigènes qui les accompagnaient. Les postes du Sud ont été alertés et recherchent les audacieux bandits.

AU MAROC
Automobilistes massacrés
(*Les Annales coloniales*, 14 avril 1928)

Un djich, probablement composé d'une partie des dissidents venus du Tafilalet et ayant massacré nos trois téléphonistes, samedi dernier, au défilé du Tazzougueri, a surpris lundi matin, entre Bou Anane et Aïn-Chaïr, au lieu-dit Zelmon, une voiture automobile allant de Bou-Denib à Colomb-Bechar, alors qu'elle avait dépassé Bou Anane.

Les cinq occupants, dont deux chauffeurs civils des transports Mazères, nommés Perissi et Digre [Honoré Perlini et Théodore Daigre], ainsi que trois militaires furent tués.

Un car chargé d'une vingtaine de civils, qui suivait la même route, arriva peu après le drame et ne put que recueillir les cadavres.

Cet attentat est le cinquième ou le sixième depuis dix jours dans la région désertique du Sud.

Il faut cependant constater que d'une façon générale, notre service de surveillance fait face à la dissidence avec beaucoup d'audace, de méthode et de dévouement et de nombreux rezzous sont détruits ou doivent regagner la montagne avant d'avoir pu commettre des méfaits,

C'est ainsi qu'en représailles de l'assassinat des télégraphistes et sans préjudice de sanctions qui ne tarderont pas, nos partisans ont réussi à détruire deux djiches dans la région de Tazzougert et d'ltzer.

Dans l'Atlas, on constate également une recrudescence d'activité et un de nos postes, près d'Azitat, a reçu des coups de feu de la part des dissidents. Au cours de la poursuite, les goumiers ont tué deux rôdeurs et pris quelques chevaux et fusils.

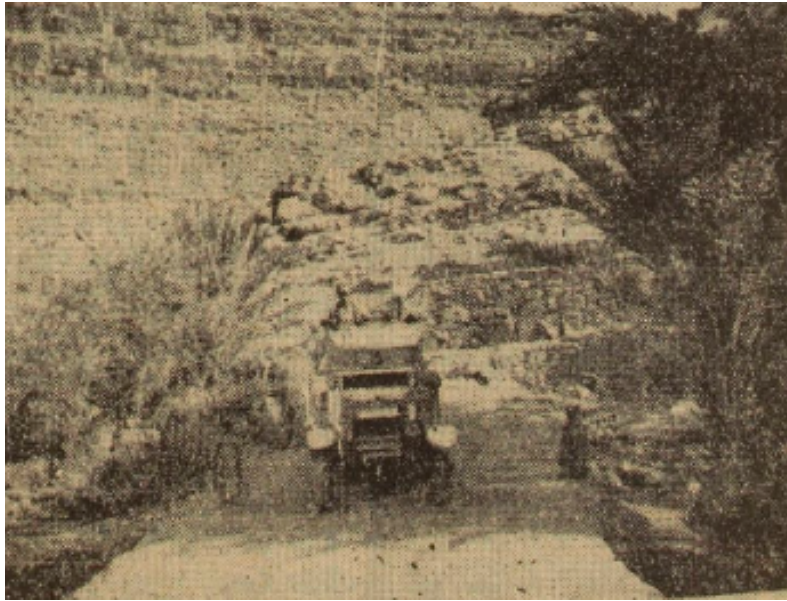
(Par dépêche.)

MARIAGE
(*L'Écho d'Alger*, 15 juillet 1928)

Le colonel Huot, commandeur de la Légion d'honneur, adjoint au général commandant la région, de Fez (Maroc), et Madame veuve Mazères, née Gouin, nous font part de leur mariage, qui a été célébré le 28 juin, à Alger, dans la plus stricte intimité.

Aux nouveaux époux, nous adressons nos bien cordiales félicitations.

LA MARCHÉ PACIFIQUE
Le tableau d'honneur des relais du Sud
par Pierre BONNARDI
(*La Liberté*, 13 avril 1932)



Une « blindée » en marche.

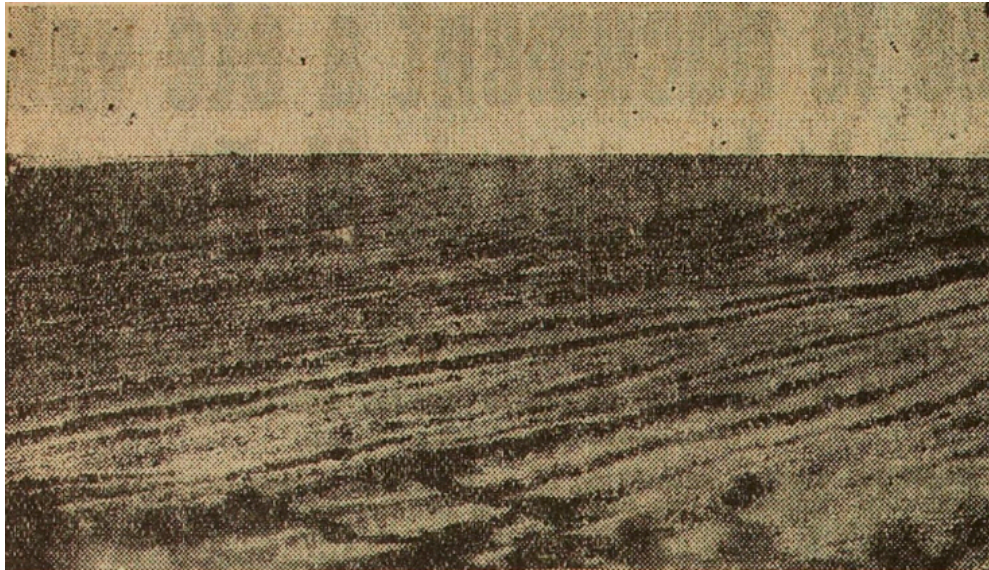
Vers 1912 débarquait au Maroc M. Jean Mazères, Béarnais de bonne souche, d'apparence cossue et de commerce agréable. Il venait, pour les besoins de son industrie familiale, chercher de la laine dans ce pays fécond en toisons moutonnières.

En 1914, il possédait, pour ses tournées de prospection et d'achat, un vaste camion automobile. À la même époque, nos troupes étalent ravitaillées au moyen de charrettes qui allaient bien à la vitesse de chariots galliciens.

Un jour de 1914 ou de 1915, il fut sollicité par l'administration militaire d'effectuer quelques transports urgents. Notre homme, qui avait le goût de l'aventure et du risque, y consentit volontiers ; mais à peine revenait-il d'une mission qu'on le pria d'en accomplir une autre. Dès lors, les paquets de laine purent s'accumuler dans les kasbahs et les souks; Jean Mazères ne revint plus les enlever.

L'organisateur des transports

Pris dans un engrenage où l'entraînaient un peu plus chaque jour sa nature aventureuse, l'irrésistible magnétisme de nos troupes marocaines et le sentiment du devoir, Mazères dépouilla l'industriel de la laine et se transforma en industriel des transports.



La piste après le passage de quelques dizaines de camions.

Il participa à toutes les opérations de pacification du Nord du Maroc. Il essaima ses voitures sur toutes les routes, sur toutes les pistes et aussi bien là où il n'y avait ni routes, ni pistes, ni cartes même qui permettent, avant d'embrayer, de savoir sur quel sol, vers quels mystères s'élançaient ses conducteurs.

De Bou-Denib au Tafilalet, du Tafilalet à l'Atlas, de l'Atlas au Riff, les roues de ses camions traçaient la première ligne de pénétration sur la hammada pierreuse ou dans le sable de la palmeraie.

En 1919, il était devenu un important personnage qui traitait de pair à égal avec le protectorat et pouvait classer dans ses papiers *son premier marché général pour tous les transports de la guerre*.

En 1922, son affaire était si importante qu'il jugea bon de la monter en société.

Il mourut en 1925 regretté de tous.

On peut dire de Jean Mazères qu'il prit à la pacification du Maroc une part considérable et qui supporterait la comparaison avec la part de l'armée elle-même. On le comprendra mieux tout à l'heure.

Des entreprises énigmatiques

Après sa mort, les convois continuèrent de rouler. Son exemple avait été suivi par d'autres Français et même par des indigènes... Certaine entreprise a pour titre : Transports occasionnels, ce qui est un peu sibyllin. Une autre affiche : Transports toutes directions, ce qui ne manque pas d'allure dans un pays où il n'y a qu'une route, trois pistes impraticables et des loups à face humaine cherchant quelque chose ou quelqu'un pour assouvir leur cruauté... et leur faim. Toutes directions !... Et c'est vrai !

D'admirables équipes de conducteurs et de graisseurs parcourent le pays du Sud au Nord, ravitaillant tout le monde, militaires et civils, Européens et indigènes, avant-postes, kasbahs et ksours.

Le tableau d'honneur des transports

Mais le métier est aussi riche en périls que les opérations militaires elles-mêmes. Qu'on en juge par ce tableau d'honneur affiché dans les relais du Sud :

TRANSPORTS MAZÈRES
et COMPAGNIE AFRICAINE DE TRANSPORTS
Chauffeurs tués ou blessés en colonne en ravitaillant les postes avancés

1917

Section de Fez

Joseph SULLAS, tué à Dar-Caïd le 26 août.

1919

Section de Bou-Denib

Otto BAUMAYER, tué à Assi-Krouia le 15 juin.

HADJ MOHAMED, tué à Assi-Krouia le 15 juin.

Adolphe FORNER, blessé le 15 mai.

1921

Section de Meknès

Auguste AQUST, tué à Thimhadit le 3 juillet.

Claudius BASSET, tué à Thimhadit le 3 juillet.

RIVES-LANGE, blessé grièvement à Thimhadit le 2 [sic] juillet.

Section de Bou-Denib

Raphaël DOMINGUEZ, tué à l'oued Kovlder, le 7 septembre.

LAHOUSSIME, tué à l'oued Kovider le 7 septembre.

1923

Section de Meknès

Pierre ARQUER, tué à Lalla-Mina-Engil le 2 septembre.

HUBERT, blessé très grièvement à Engil le 7 septembre.

Eugène BÉNÉZECH, blessé à Engil le 7 septembre.

Jean MARID, blessé à Engil le 15 septembre.

Joseph BARCELO et sa femme, tués à Bir-Tamtam le 25 septembre.

1926.

Section de Bou-Denib

Amado ROMERO, tué à l'oued Kovider le 23 novembre.

1928

Section de Bou-Denib

Honoré PERLINI et Théodore DAIGRE, tués à Hassi-Kroula le 9 avril.

Section de oued Zem

Alphonse SANZ, tué plaine des Beni-Amir le 20 octobre.

Les camions blindés

Tant de meurtres n'ébranlaient ni l'intrépidité des conducteurs ni la hardiesse de leurs chefs, pionniers des pistes nouvelles ; mais hardiesse et intrépidité ne sont point forcément folie. Un des industriels eut une idée : il fit équiper, sur un de ses châssis, une carrosserie blindée pourvue d'une tourelle-mobile et de deux mitrailleuses. Puis il plaça, à côté de ses grosses bêtes de somme, ce chien de garde invulnérable. De ce jour, comme par un décret d'Allah, les dissidents respectèrent les camions. Plus une seule attaque, plus un seul mort.

Là où passait la « blindée », la sécurité était pour quelques heures absolue. On commanda alors d'autres carrosseries du même genre. On arriva ainsi au chiffre de dix-sept !

L'armée regarda d'un œil sympathique ces engins qui protégeaient les déplacements, somme toute, de ses services, personnel et ravitaillement, les camions transportant

surtout des soldats et du matériel. Elle offrit pour chaque blindée un équipage militaire composé d'un sous-officier, d'un servant et d'un guetteur. Puis elle établit les rotations, c'est-à-dire la discipline des véhicules et des voyageurs, discipline si ennuyeuse, si gênante qu'on ne la subit pas sans la maudire, mais dont on reconnaît l'impérieuse nécessité.

Lors de notre passage, la rotation de sécurité se compliqua même d'une rotation de circulation. Le 8 ou le 9 février, un convoi remontait la vallée. Il allait, comme à l'ordinaire, dans un nuage de poussière auprès de quoi la purée de Londres est plus lumineuse qu'un midi saharien. Un camion venait en sens inverse. Il rencontra dans sa course la dernière voiture du convoi, qui obliquait sur la gauche pour gagner quelques rangs et manger moins de poussière.

Les deux véhicules couraient en sens inverse, rigoureusement sur le même axe et le choc fut tel que les deux capots n'en firent plus qu'un. On retira de ce monstre, qui n'avait plus qu'une tête pour deux corps, les chauffeurs et les graisseurs dont on s'occupe encore de ressouder les os et de fermer les plaies.

Depuis ce jour, le sens unique fut imposé sur la route du Légionnaire : c'est sa manière à elle d'être parisienne.

Suite :

1928: Compagnie africaine de transports.

www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Cie_africaine_de_transports.pdf