

CHEMINS DE FER ALGÉRIENS (1933-1959) puis S.N.C.F.A. (1960-1962)

1^{er} novembre 1933 : fusion des Chemins de fer algériens de l'État et du réseau algérien du P.-L.-M.

Paul Louis Baptistin ARDOIN
directeur 1933-1942

Ancien directeur du réseau algérien du P.-L.-M. (janvier-octobre 1933).
Voir encadré :
www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/PLM-reseau_algerien.pdf

Nos chemins de fer
(*L'Écho d'Alger*, 27 octobre 1933)

M. Paul Ardoin devient directeur des « Chemins de fer algériens » et M. Corne est nommé inspecteur général des réseaux

Nos lecteurs sont déjà au courant de l'importante modification apportée au régime des deux grandes compagnies ferroviaires d'Algérie. Cette modification comporte la liaison des deux réseaux, désormais placés sous une direction unique. La modalité de cette mesure a été clairement définie par le gouverneur général à l'occasion de l'inauguration à Oran d'un monument à la mémoire des cheminots morts pour la patrie. Nous n'y insisterons pas.

La liaison est aujourd'hui officielle, communication en ayant été faite, hier, au Conseil supérieur des chemins de fer. Cet événement nous fournit une occasion d'adresser nos plus chaleureuses félicitations à deux hautes personnalités d'égal mérite qu'il intéresse :

.....
La même décision administrative élève aux fonctions de directeur des réseaux algériens notre ami M. Paul Ardoin, qui avait récemment succédé à M. Jourdain à la direction du réseau algérien du P.-L.-M.

La carrière de M. Paul Ardoin n'est pas moins brillante que celle de M. Come.

M. Paul Ardoin est un Algérien, fils d'Algérien, car M. Ardoin père, auquel nous sommes heureux d'adresser notre affectueux souvenir, est né à Constantine en 1858 et a fait toute sa carrière dans le service topographique d'Algérie.

Né à Bordj-bou-Arréridj, le 3 avril 1885, M. Paul Ardoin fit ses études aux Lycées de Constantine et d'Alger.

Entré à l'École polytechnique en 1905, il en sortit dans les premiers numéros en 1908 et commença immédiatement sa carrière de cheminot.

C'est à la gare de Maison-Carrée qu'il débuta passant — comme il est de règle dans les compagnies de chemins de fer — par tous les grades et par tous les services de l'exploitation.

Il partit à la guerre en août 1914 comme sous-lieutenant du Génie, fut blessé, gagna les galons de lieutenant puis de capitaine et sa brillante conduite lui valut en outre la croix de guerre et la Légion d'honneur.

La guerre terminée, il fut affecté au service central de la Compagnie P.-L.-M. à Paris, où il resta de 1918 à 1920.

En 1920, il revint à Alger comme chef d'exploitation, et assura ce service délicat jusqu'en 1926.

Nommé à cette époque directeur de l'exploitation des chemins de fer du Maroc et de la régie militaire des chemins de fer à voie de 0,60, il donna à ces services l'impulsion heureuse que nous avons eu maintes fois l'occasion de signaler.

C'est au début de cette année que M. Paul Ardoin revint à Alger remplacer à la direction du réseau algérien du P.-L.-M. M. Jourdain.

Il prend à partir d'aujourd'hui la direction de l'ensemble des réseaux algériens qui s'appelleront à présent : les Chemins de fer Algériens.

Signalons à l'occasion de ces mesures que les bénéfiques qui en résulteront sont dus à l'énergique ténacité du gouverneur général, à la claire vision du Conseil supérieur des chemins de fer et aux exposés convaincants de M. Balensi, directeur des Travaux publics.

Et de nouveau nos plus affectueuses félicitations à ces deux grands amis de l'Algérie : M. Come et M. Ardoin.

F. B.

La fusion des réseaux algériens
Jean Odin,
sénateur de la Gironde,
secrétaire de la Commission de la Marine marchande.
(*Les Annales coloniales*, 3 janvier 1934)

Depuis le 1^{er} novembre, une grosse question algérienne qui, pendant pas mal d'années, était restée dans le domaine de l'abstraction sous la forme d'articles de journaux, de rapports administratifs, de discussions entre services, est passée sur le terrain de la réalisation pratique : il s'agit de la fusion des réseaux algériens de chemins de fer.

En vérité, certaines réalisations antérieures avaient préparé par étapes l'unification définitive. La Compagnie de chemins de fer algériens de l'État avait incorporé successivement : en 1900, le réseau de la Compagnie franco-algérienne ; en 1908, celui de la Compagnie de l'Est-Algérien ; en 1915, celui de la Compagnie Bône-Guelma.

Il ne restait plus en face d'elle que la Compagnie P.-L.-M. Encore, la distribution des lignes entre ces deux compagnies, quoique ayant fait l'objet d'une loi du 11 décembre 1922, appelait-elle des modifications car, sur divers points de la région oranaise, leurs réseaux s'enchevêtraient.

Environ les trois quarts de la totalité des lignes, soit 3.500 kilomètres dans les trois départements, étaient exploités en régie directe par la Compagnie des Chemins de fer algériens ; le reste, soit 1.250 kilomètres, dans les départements d'Alger et d'Oran, était affermé à la Compagnie P.-L.-M.

Cette organisation cesse d'exister : c'est désormais une compagnie unique, sous le titre de Chemins de fer algériens, qui administrera l'ensemble du réseau.

Elle aura fort à faire pour amener progressivement une cohésion complète dans un organisme à la création duquel n'a pas présidé un plan préétabli, mais qui a été exécuté par tronçons, suivant les progrès de la colonisation à travers les terres et quelquefois aussi d'après certaines interventions de personnalités influentes.

Un grave inconvénient résulte des largeurs différentes des voies qui sont réunies dans une même exploitation : si les grandes lignes, au total 2.050 kilomètres, sont à voie normale de 1 mètre 44, elles ont pour dépendances des lignes établies suivant deux types de voie étroite : voie de 1 mètre sur 747 kilomètres dans le département de Constantine, comportant notamment la ligne Constantine-Biskra-Tougourt, et, enfin, voie de 1 mètre 055 pour 1.980 kilomètres de lignes desservant entre autres Colomb-Béchar et Laghouat.

Il est inutile d'insister sur les inconvénients, les retards et les frais qui résultent des transbordements rendus nécessaires par ces diversités de voies. C'est là le meilleur atout pour l'automobile dans sa concurrence contre la voie ferrée.

Il entre certainement dans le programme de la direction unifiée des réseaux algériens de remédier à cet état de choses ; mais il s'agit d'une réfection de la moitié de ses voies ferrées qui ne pourra s'effectuer qu'avec de longs délais et des dépenses considérables.

Du reste, en toutes choses, la soudure entre les organisations préexistantes ne se réalisera que progressivement, en évitant les heurts et les brusqueries dans un domaine sur lequel œuvrent plus de 15.000 agents de tous grades dont on tient à respecter les droits acquis.

En ce qui concerna le haut personnel, c'est par extinction des postes que s'opéreront les remaniements. Mais, pour affirmer le principe de la fusion et en préparer la généralisation, c'est d'abord la direction qui a été unifiée : M. Ardoin, directeur du P.-L.-M. algérien, est nommé directeur du nouveau réseau des C. F. A., et M. Côme, qui était directeur des C. F. A. E., devient inspecteur général des C. F. A. Ces deux personnalités jouissent de la plus grande considération en Algérie où elles comptent l'une et l'autre une longue carrière.

À leur compétence et à leur activité s'offre un vaste champ d'application.

ALGER-ORAN EN 6 h. 26
(*L'Écho d'Alger*, 26 juin 1934)

Oran, 25 juin. — Ce matin, un train léger, conduit par une Diesel de 940 chevaux, parti d'Alger à 4 h. 51, est arrivé à Oran à 11 h. 17, accomplissant le trajet de 425 kilomètres en 6 h. 26.

M. Ducluzeau, ingénieur en chef, et M. Ellia, ingénieur principal, accompagnaient le convoi.

Le même, poursuivant ses essais, est reparti trois quarts d'heure après pour Oudjda, où il est arrivé à 17 heures.

Il repartait d'Oudjda à 17 h. 48 et de nouveau entrait en gare d'Oran à 22 h. 49.

La locomotive repartira aujourd'hui d'Oran à 12 h. 32 avec un train de 195 tonnes.

L'arrivée à Alger est prévue pour 19 h. 32.

VIOLENTS ORAGES SUR CONSTANTINE
Un train de voyageurs déraile près de Télergma

Il y a trois morts et cinq blessés

Une forte crue du Rhumel fait une victime et d'importants dégâts
(*L'Écho d'Alger*, 12 octobre 1935)

Constantine, 11 octobre. — Par suite d'un affaissement de la voie, provoqué par les pluies d'une extrême violence, le train mixte n° 6 Constantine-Alger a déraillé au kilomètre 305,600, entre Mechta-Châteaudun et Télergma.

La locomotive, un fourgon et quatre wagons sortirent des rails.

D'après les renseignements qui nous sont parvenus, il y a trois morts, deux voyageuses et un sergent du 3^e zouaves, et cinq blessés, dont deux assez grièvement : le mécanicien, le chauffeur, le chef de train, un homme d'équipe et un indigène.

Les victimes qui se trouvaient sous les débris des wagons ont pu être dégagées après de longs efforts.

Quant aux blessés, ils ont été ramenés à Télergma par les soins de l'autorité militaire, et ont été pansés à l'infirmierie avant d'être dirigés sur l'hôpital de Constantine.

Dès que l'accident a été connu, les secours ont été organisés de Sétif et de Constantine et des équipes travaillent déjà au déblaiement et à la réfection de la voie. M. Ducluzeau, ingénieur en chef des Chemins de fer de l'État, s'est rendu sur les lieux.

Tous les trains subissent, du fait de cet accident, d'importants retards.

.....

Les victimes

Voici l'identité des trois voyageurs qui ont été tués : Mme Casanova, âgée de trente sept ans, femme d'un sergent du 3^e zouaves ; Mme Cartucoli, veuve d'un commandant ; sergent-chef Houllier, du 3^e zouaves à Sétif

Les cinq blessés transportés à l'hôpital de Constantine sont : MM. Charles Frao, mécanicien, fracture des côtes ; Constantini Antoine, chauffeur, contusions internes ; Joseph Aknine, chef de train, blessure à la main ; Louis Gaborit, chef de train, plaie à la tête ; et Zitoun Hacène, jardinier, plaie ouverte au bras droit.

Leur état n'inspire aucune inquiétude.

.....

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

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

CHEMINS DE FER P.-L. M.

Alger. — MM. Ardouin, Alger ; Batache, Orléansville ; Bernard, Alger ; Bouhalima, Boghari ; Delpla, Orléansville, Hammani, Alger ; Hanselmann Alger ; Lemay, Beni-Méred ; Molisson, Alger ; Moussaoui, Barrage ; Ramona, Blida ; Riera, Blida.

Oran. — MM. Bellot, Sidi-bel-Abbès ; Mme Berna (Inès), Montagnac ; Biais, Eginard, Ferrancies, Fredollière et Gonzalès, Sidi-bel-Abbès ; Martinez, Oran ; Pastor, Picon et Robles, chef de brigade d'ouvriers, Sidi-bel-Abbès ; Sandragne, Oran ; Yousfi Abdallah, Trumelet.

.....

EN ALGERIE
(*Les Annales coloniales*, 10 novembre 1936)

En présence de M. Ardoin, directeur des Chemins de fer algériens et des autorités, Philippeville a inauguré sa nouvelle gare construite sur les plans les plus modernes. Ce bâtiment pourra désormais faire face au trafic accru de la région.

ENTRE DUPERRÉ ET KHERBA

Les travaux et ouvrages d'art de la voie ferrée Alger-Oran
(*L'Écho d'Alger*, 20 mars 1936)

Les Attafs, 19 mars (de notre correspondant particulier). — Une activité extraordinaire règne dans cette partie de la plaine du Chélif qui s'étend entre Duperré et Kherba. Les Chemins de fer algériens, fidèles au programme qui a été tracé, effectuent de très importants travaux de déviation de la ligne d'Alger à Oran, en vue de permettre une accélération très sensible de la marche des trains.

Rappelons qu'à l'heure actuelle, les express de jour et de nuit joignent les deux plus grandes capitales algériennes dans un temps minimum de 7 h. 45' ; il s'agit d'œuvrer utilement pour réduire ce temps aux environs de 6 heures. Le profil du tracé existant ne peut permettre de grosses performances ; certaines courbes n'accusent qu'un rayon de 300 mètres, les rampes en pente atteignent en certains endroits le taux élevé de 20 millimètres par mètre ; ces données ne répondent plus maintenant aux besoins toujours-grandissants d'un chemin de fer moderne.

Les améliorations apportées au profil de la voie ramèneront les rampes à un maximum de 10 millimètres par mètre et les courbes à un rayon minimum de 650 mètres. La phase qui nous occupe et qui n'est qu'une partie d'un vaste programme général, a nécessité, depuis 1929, de longs travaux d'études dans ces contreforts tourmentés, plantés de vignes superbes qui font l'orgueil de la région ; le tracé futur suivra sensiblement l'ancien, tantôt parallèlement, parfois à une assez grande distance, le coupant en quatre points, mais jamais au même niveau, c'est-à-dire de quatre mètres au-dessus à dix mètres au-dessous, avec des tranchées de 15 mètres de hauteur dégageant 100.000 mètres cubes de terre et de majestueux remblais de 20 mètres en engageant 150.000, fournissant à des chômeurs de toutes conditions l'occasion de remuer, au total, plus de 330.000 mètres cubes de terres et de rocs.

Six ouvrages d'art, neufs, sont ou vont être construits et onze ouvrages existants, allongés ; ils vont, de la simple base de 0 m. 80 de diamètre intérieur aux ponts de 7 mètres d'ouverture, ce qui nécessitera la mise en œuvre de 6.000 mètres cubes de béton, 6.500 mètres carrés d'enduits et 100 buses de ciment centrifugé « Stac ».

Quarante mulets sont occupés durant huit heures chaque jour à l'approvisionnement des divers chantiers, en graver extrait du Chélif ; un chemin d'accès est dévié sur une longueur de 50 mètres ; 7.000 mètres de voie vont être déposés et reposés sur la plate-forme nouvelle ; deux déviations provisoires seront nécessaires pour assurer l'évolution normale de ces travaux, sans arrêter la marche des trains. Tout au plus se bornera-t-on à quelques ralentissements inévitables.

Trente-six mois sont prévus comme durée d'établissement, pendant lesquels quatre cents hommes seront journellement employés. De vues très larges, les Chemins de fer algériens organisent l'infrastructure de la plate-forme nouvelle, sur une largeur suffisante pour permettre, dans un avenir que nous souhaitons prochain, la pose d'une seconde voie, base essentielle et indispensable à une circulation vraiment rationnelle.

Augmenter la vitesse des trains et leur tonnage, réduire sensiblement les frais d'exploitation et de traction par la suppression des renforts et des navettes de

locomotives haut-le-pied, tel est le but de ces transformations qui seront le résultat d'une dépense approximative de trois millions de francs.

Un chemin qui serpente entre deux immenses vignobles du domaine Bouzehar nous conduit dans un ravin profond, au-dessus duquel luisent de leur éclat d'acier les rails de la voie actuelle.

Des baraquements provisoires, montés par la Société des grands travaux algériens, adjudicataire du lot, assemblent leurs toits de métal gris ; des rames de wagonnets chargés d'un mètre cube de terre chacun répartissent celle-ci suivant une épure mathématique bien définie ; la circulation se fait par une petite voie très étroite, auxiliaire utile de ce travail précieux, alors que des roues part un chant monotone et strident. Un mur de soutènement de quarante mètres de longueur maintient les terres d'apport, dont les eaux d'infiltration sont évacuées par des barbacanes placées au bas du massif de béton de teinte bleue. Plus loin, un passage inférieur de trois mètres d'ouverture, inutile pour l'instant, protège de son ombre propice la rumination laborieuse de bœufs paisibles réfugiés là !

Une buse de 17 mètres dresse ses anneaux rigides, telle une énorme chenille au repos. Sur une autre buse du même genre, mais longue de 32 mètres, des maçons s'affairent au décoffrage de la tête amont, découvrant la matière figée dans la forme voulue par la volonté de l'homme.

Et voici qu'apparaît un pont de 5 mètres, inachevé, qui aura 63 mètres de développement et qui, à lui seul, comprendra un cube de 2.000 mètres de béton ; la tête en aval, aux pans comme coupés par le tranchant d'une hache, n'est pas raccordée ; le cintre, chaque jour façonné, se rapproche, recouvert au fur et à mesure de sa chape et de sa protection de blocs bien alignés.

Il nous faut maintenant suivre la voie ferrée pendant quelques centaines de mètres. Vers le kilomètre 149+400, le flanc rouge de la terre a été ouvert ; c'est dans cette tranchée de 50.000 mètres cubes que se fera la première déviation qui permettra d'attaquer le sol sous la voie actuelle ; un ouvrage de 1 m. 05 d'ouverture est allongé sous un futur remblai de 10.000 mètres cubes.

Il nous faut grimper à même la colline sur la gauche pour apercevoir la morsure gigantesque des pioches d'une équipe nombreuse d'infatigables Marocains qui fraye dans la terre jaune, frangée de noir dans sa couche supérieure, une tranchée de 15.000 mètres cubes qui précède de peu une seconde tranchée plus importante de 50.000 mètres cubes, toute murmurante de bruissements très doux, de roulements confus et étouffés, issus de désagréments de particules infimes dissociées de la masse par une équipe qui moule le talutage.

Le point terminus de notre intéressante visite est atteint sur le bord d'un immense remblai qui aura 25 mètres de hauteur sur une base de 70 mètres de largeur ; c'est, sans aucun doute, l'un des points les plus importants du travail. Une vue magnifique s'offre de notre observatoire : vers le bas, la voie déroule son serpent et évite gracieusement un disque d'un rouge vif bandé de noir, qu'un triangle domine teinté de jaune orangé et barré d'une bande médiane verticale. L'allongement d'un pont de 7 mètres est dans sa phase embryonnaire ; les cintres parfaits dressés par un charpentier expert ébauchent ce que sera cet ouvrage de 45 mètres de longueur qui comprendra le coquet total de 2.500 mètres cubes de béton. Deux gâchoires à main chôment en attendant l'ouvrage.

Autour, un véritable village s'est formé, habité par des manœuvres, charpentiers, mécaniciens, menuisiers, maçons, forgerons, muletiers, contremaîtres, qui coopèrent à l'œuvre collective qui absorbe certains jours plus de 40 tonnes de ciment et des centaines de mètres cubes de terrassement.

Des ateliers de réparation, avec machines-outils et groupes électrogènes, travaillent à plein rendement ; des tracteurs soufflent ou remorquent des rames capricieuses et remuantes ; des ménagères vaquent à leurs occupations en plein air et une cantinière

affable et empressée se prodigue pour apporter à notre soif ardente, après un trajet de plusieurs kilomètres, un bienfaisant élément de fraîcheur.

Images et bruits de la vie active et laborieuse ; rançon du progrès qui façonne la nature dans le sens créateur de l'idée humaine ; concours de volontés sur différentes échelles, tendues vers ces travaux qui se distinguent, du fait qu'il faut transformer en conservant, qu'il faut créer la ligne nouvelle en permettant la circulation ordinaire, par des phases d'exécution difficiles, semées d'embûches et d'aléas.

Les voyageurs qui passeront, dans quelques mois, dans ces endroits nouveaux, ignoreront ces travailleurs qui auront peiné de longs jours pour permettre l'écourtement du voyage assuré dans des conditions maxima de confort et de sécurité.

Ces très importants travaux sont dirigés par deux techniciens éprouvés : M. l'ingénieur Raynaud pour la Société des grands travaux algériens¹, et M. Burdeyron, chef de district principal aux Chemins de fer algériens.

G. SIEGWALD.

Les ouvriers à l'ouvrage pour l'ouverture d'une tranchée de 15.000 mètres cubes
Les travaux de préparation d'un pont de 7 mètres d'ouverture sur une longueur de 46 mètres
Une tranchée qui a nécessité le déplacement de 50.000 mètres cube de terre.
La tête amont d'un pont de 5 m. 50 d'ouverture

ALGER

Les cheminots fêtent la Légion d' honneur de M. Guillet
(*L'Écho d'Alger*, 11 novembre 1936)

Plus de deux cents cheminots se trouvaient réunis, lundi soir, dans le grand salon de l'hôtel Aletti, autour de l'état-major du réseau, pour fêter M. Guillet, chef du service du matériel et de la traction, récemment nommé chevalier de la Légion d'honneur.

Autour du nouveau décoré et de M. Ardoin, directeur des Chemins de fer algériens, on remarquait notamment MM. Ducluzeau et Jouaville, ingénieurs en chef ; Blaise et Lecoanet, les chefs de service, les chefs d'arrondissements, etc., etc.

Successivement MM. Izoard, au nom du personnel ouvrier ; Rivoire, au nom du personnel des cadres ; M. Ardoin, directeur, félicitèrent M. Guillet en lui offrant en souvenir une magnifique toile de Deshayes.

En termes émus, M. Guillet remercia ses collègues de cette manifestation de sympathie et reporta sur leur dévouement ses propres mérites.

ENTRETIEN AVEC

Les conducteurs de la Garatt, la plus puissante locomotive

M. Vergnoux, chef mécanicien des C.F.A., nous raconte les performances
de ce bolide destiné à l'Algérie
(*L'Écho d'Alger*, 31 mars 1937)

Paris, 30 mars. — Gare du Nord, 8 h. 58. Le train-paquebot qui assure le service de la malle de Douvres à Calais a 36 minutes de retard : retard de mer. Le public habituel des arrivées de trains internationaux patiente.

¹ Société des grands travaux algériens :
www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Grands_Travaux_algeriens.pdf

Gagnant du temps sur le retard prévu, soudain deux phares puissants viennent de loin balayer les voies. Puis le faisceau lumineux se fixe sur le quai 19. Le voilà.

Déjà les voyageurs de Pâques, les Anglais vêtus de tweed, armés du Kodak, se hâtent vers la sortie. Mais ils s'arrêtent ébahis devant le monstre d'acier qui, de Calais à Paris, les a traînés à une vitesse folle, la Garatt II des Chemins de fer algériens.

Car c'est elle que je suis venu voir ce soir, elle et ses pilotes, nos compatriotes MM. Vergnoux, Grinenez et Bily.

Quand on leur dit que cette locomotive qu'ils ne virent jamais, même au cinéma, appartient au réseau algérien, dévore les plaines sous des chaleurs torrides, escalade des montagnes à 70 à l'heure, les Anglais font un « Oh I Yes ! » d'admiration. Mais lorsqu'on ajoute que cet engin, qu'ils ne voient jamais dans la Grande île, est construit d'après un brevet anglais, ils se fâchent presque.

Qu'ils se rassurent. Il est probable que la locomotive la plus puissante d'Europe, précieuse en Afrique du Nord, ne serait que d'une médiocre utilité en Grande-Bretagne et même en Europe telle qu'elle est conçue.

Ce chef-d'œuvre de mécanique que voyageurs, cheminots, ingénieurs admirent longuement, s'assoupit maintenant après avoir livré à l'asphalte sa cargaison et Vergnoux, Grinenez, Bily, s'affairent autour d'elle comme autour d'un cheval qui vient de rentrer au paddock.

— M. Vergnoux ? L' « Echo d'Alger »

Le chef mécanicien des C.F.A. qui vient de sauter de sa cabine reste stupéfait : l'« Echo d'Alger » dans la brume enfumée et glaciale de la gare du Nord.

Puis, s'étant ressaisi, il nous serre vigoureusement la main.

— Excusez-moi ; venez demain matin au dépôt de La Chapelle. Je vais me laver et mon beau-frère m'attend.

Un soleil vague éclaire les rails mouillés par l'averse nocturne. La Garatt est au repos au dépôt de la Chapelle, attelée au wagon où se trouvent les dynamomètres. Les ingénieurs et les mécaniciens d'essai du réseau du Nord explorent son échine. Grinenez, dans la fosse, examine en détails le ventre du monstre.

Et Vergnoux, heureux et souriant, m'explique :

— Voilà deux mois que nous sommes venus d'Alger pour les essais. Nous l'avons promenée dans tout le Nord de la France. Et vous pensez quel succès elle peut avoir partout où elle passe, à Lille, à Valenciennes, à Calais. Elle marche parfaitement. Et elle serait déjà partie pour Alger si la Compagnie du Nord n'avait pas demandé aux C.F.A. de la lui laisser encore pour les fêtes de Pâques. Enfin, elle sera le 18 avril à Dunkerque pour embarquer. »

C'est en somme un enfant dont on se dispute la visite.

— Demain, nous traînerons le rapide d'Amiens, nous dit encore M. Vergnoux.

Puis, pendant les fêtes, nous assurerons le service entre Paris et Jeumont sur la ligne de Belgique. C'est sur cette ligne déjà qu'avec 14 arrêts en route, nous avons fait 63 km à l'heure de vitesse commerciale en remorquant un train de 700 tonnes. Sur Paris-Survilliers, cette Garatt a développé 3.000 chevaux au crochet de traction. C'est un record battu : aucune locomotive n'a dépassé 2.850 chevaux ; ce record appartient au P.-O. »

M. Vergnoux ne tarit pas d'éloges sur le personnel d'essai et sur le merveilleux matériel d'essai du réseau du Nord. Et il nous parle encore de sa Garatt. Ce sont des détails techniques.

Le brevet Garatt est un brevet anglais, nous l'avons dit, mais un brevet conçu pour un chemin de fer à voie étroite. Partant de ce brevet, les ingénieurs des C.F.A., M. Ducluzau, et des ateliers de Raismes, M. Lécluse, ont, à leur tour, conçu cette énorme locomotive de 29 m. 460 de long, pesant 210 tonnes, articulée sur cuvette, qui fournit le maximum d'adhérence au rail que l'on puisse concevoir, qui permet de graver

à grande vitesse des rampes de 25 m/m au mètre et de franchir des courbes à faible rayon.

Dix Garatt sont déjà en service en Algérie, on le sait ; elles ont pu atteindre cette performance de franchir 15 kilomètres de rampe de 20 m/m par mètre à 70 kilomètres à l'heure. La voie, lorsque la réfection en sera achevée en Algérie, permettra encore des performances supérieures. Pour l'instant, les dix heures qui étaient nécessaires pour relier Alger à Oran ont pu être ramenées, grâce aux Garatt, à 6 h. 45, soit 62 kilomètres à l'heure. Sur Alger-Constantine, le temps a été ramené de 12 heures à 8 h. 30. Bien qu'il soit souvent impossible en montagne de doubler la voie, l'achèvement des travaux en cours et le matériel de traction nouveau qui reste à venir permettront d'améliorer encore le parcours.

La onzième Garatt est impatientement attendue en Algérie par les dirigeants de la traction. La douzième est achevée. Mais elle ne partira pas avant l'hiver. En effet, conçue à titre d'essai, pour être alimentée au mazout, elle doit figurer avec des wagons réfrigérés ultra-modernes des C.F.A. à l'Exposition Arts et Techniques de 1937 où elle connaîtra sûrement un très grand succès.

Quatre autres locomotives sont commandées. Pour construire les premières, il a fallu une année par machine. L'expérience acquise a permis de réduire ce temps à six mois environ. Mais par contre avec le prix de six Garatt, on ne peut plus, maintenant, en fabriquer que quatre. Et, détail curieux, cette mécanique minutieuse est vendue au poids, soit à l'ancien cours, un peu plus de huit francs le kilo.

Il serait difficile de peindre l'amour avec lequel M. Vergnoux parle de sa Garatt :

— Nous disons, dans notre métier, que nous soignons mieux notre machine que notre femme, plaisante-t-il. On a tort de s'attacher ainsi à cet engin. On empoisonne sa vie.

Ce qui n'empêchera pas le chef mécanicien et ses deux aides, Grinenez et Bily, de revoir Alger et leur famille avec joie.

— Et pourtant, s'il fait froid en France, j'aime mieux piloter sur le réseau métropolitain qu'en Algérie. Malgré la signalisation nouvelle que nous n'avons pas encore et le profil de la voie que je connais mal, c'est plus facile.

UN GÉANT DU RAIL :
LA MACHINE GARRATT ALGÉRIENNE
(*Les Annales coloniales*, 16 avril 1937)

L'O.F.A.L.A.C.² a présenté à la gare du Nord, en accord avec les chemins de fer algériens, la machine articulée Garratt, qui est une des plus intéressantes réalisations de la technique ferroviaire moderne.

Cette locomotive va être incessamment embarquée à Dunkerque pour être transportée en Algérie, pays pour lequel elle a été spécialement conçue et exécutée.

Elle n'a pas son équivalent en Europe et elle détient plusieurs records : celui de la longueur (29 m. 50), celui du poids (212 tonnes) et celui de la puissance. Développant 3.600 chevaux, elle est aujourd'hui la plus forte machine pour trains lourds rapides (elle a atteint, aux essais, 130 kilomètres à l'heure en remorquant un train de 400 tonnes).

Ce type de locomotive comporte deux trucks moteurs du type de nos locomotives Pacific des grands réseaux, supportant un châssis sur lequel est placée la chaudière ; ses articulations lui donnent une souplesse remarquable lui permettant de franchir les courbes à rayon très réduit ; c'est incontestablement la machine la mieux adaptée à la remorque des trains lourds et accélérés sur les lignes difficiles.

² OFALAC : office algérien d'action économique et touristique.

Dotée de douze paires de roues (dont certaines ont un diamètre de 1 m. 80), elle supporte le poids relativement faible de 17 tonnes 5 par essieu ; elle emporte 30 mètres cubes d'eau et 10 tonnes de charbon dans ses deux tenders.

Une équipe spéciale de mécaniciens, venue spécialement d'Alger, a procédé à des essais, qui ont eu lieu sur le réseau du Nord ; les résultats ont été concluants.

L'Algérie peut s'enorgueillir à juste titre de posséder ce géant du rail qui prouve le degré d'équipement moderne auquel est arrivé ce pays que l'on peut qualifier, non sans raison, une « Amérique à la française ».

M. Raoul Aubaud, sous-secrétaire d'État à l'Intérieur, chargé des affaires algériennes, s'est rendu avant-hier après-midi à la gare du Nord où lui a été présenté cette locomotive.

EN ALGERIE

(*Les Annales coloniales*, 13 août 1937)

Les chemins de fer de l'État vont commencer l'exploitation de la voie Djidjelli-Souk-el-Tenine.

Cette voie, construite depuis cinq ans, n'avait pas été mise en service. La mise en œuvre des mines de fer de Sidi-Marouf permet d'envisager que cette voie ne sera pas déficitaire et que, parallèlement le port de Djidjelli aura un trafic intéressant : 50 à 60.000 tonnes de fer sont en effet prévues pour la première année.

Les essais concluants de la Micheline entre Alger et Oran par F. HERLIN

(*L'Écho d'Alger*, 3 octobre 1937)

Oran, 2 octobre (de notre envoyé spécial). — Le type de Micheline qui a effectué, hier, entre Alger et Oran, des essais concluants, et qui constitue le dernier mot du progrès en matière de transports ferroviaires, complète l'heureuse politique de prévisions conçue depuis une décennie et réalisée en deux années seulement par la Compagnie des chemins de fer algériens de l'État.

Il est destiné à effectuer un troisième service rapide et de luxe qui mettra très prochainement les grandes villes nord-africaines à quelques heures les unes des autres.

Construit en acier, avec coffrage en pégamoïd d'une élégante sobriété, il se compose d'une caisse-poutre de trente mètres de longueur comportant cent places assises séparées par une soute à bagages.

Au centre, la caisse repose sur deux boggies porteurs à quatre essieux et un boggie moteur de quatre cents chevaux qui, se déplaçant transversalement, épouse les courbes de la voie et permet en tous états de la route de puissantes accélérations.

Tout témoigne de la recherche de la perfection dans le moindre détail.

Le véhicule est monté sur pneus d'auto gonflés à l'air à neuf kilos et avec un risque de crevaison sur un million de kilomètres par pneu.

Ce véritable matelas d'air sur lequel reposent la carrosserie et le mécanisme supprime le bruit lancinant des chocs sur les joints de la voie, il procure à l'intérieur un calme reposant permettant les conversations, même lorsqu'on réalise les vitesses maxima qui s'étagent de 100 à 120 kilomètres à l'heure.

L'ensemble de la Micheline donne l'impression de stabilité massive dans une élégante légèreté et de sécurité absolue dans la souplesse. Celle qui nous a transportés, hier, eut cependant à vaincre plusieurs difficultés imprévisibles : certains retards aux

croisements, un sérieux orage de vent de sable qui se transforma en tornade à Littré pour céder à Oued-Fodda la place à une pluie diluvienne et, surtout, par suite d'une panne d'un train de marchandises au kilomètre 274 dans la région de Saint-Aimé, un retard de plus d'une heure, en partie d'ailleurs rattrapé. Ce sont là, comme le prédisaient déjà il y a plusieurs années les techniciens de la route ferrée, les inconvénients de la voie unique où le passage en vitesse tombe au moindre accident.

Mais ces divers avatars n'empêchèrent ni la foule de curieux de s'empresser sur les quais des gares traversées, ni notre habile conducteur Lecas de tenir sa moyenne prévue tout au long d'un voyage des plus agréables grâce à la cordialité de notre hôte, M. Thiroit, ingénieur des établissements Michelin, grâce aussi à la compagnie éminemment instructive de MM. Ducluzeau, sous-directeur, Guillet, chef, Lévignon, ingénieur, Montrognon, inspecteur adjoint de la traction, Trinquier, ingénieur de la voie, Aillaud, inspecteur du contrôle des Mines, et Duplaix, ingénieur des établissements Michelin.

Le déraillement de l'express Alger-Oran
L'auteur présumé de l'attentat est écroué
(*Le Journal des débats*, 20 avril 1938)

Eugène Cavert, l'auteur présumé de l'acte de sabotage qui a causé le désastreux déraillement de l'express Alger-Oran, a été longuement interrogé par M. Albertini, juge d'instruction d'Orléansville. A l'accusation qui pèse sur lui, il a opposé des dénégations ; il a fini cependant par reconnaître ce qu'il niait au début qu'il a effectivement emprunté une clé anglaise au forgeron du village des Attafs, et l'on a des raisons de croire que c'est au moyen de cette clé que l'aiguille a été déboulonnée.

Cavert, qui se faisait appeler de La Tour, est, de toute évidence, un mythomane et un exalté mental. Il devait, disait-il, s'engager prochainement dans les milices espagnoles.

Il est en Algérie depuis vingt-deux ans et n'était arrivé aux Attafs que depuis quelques jours, se présentant comme chef de district des chemins de fer algériens, chargé de surveiller des travaux pour le compte de cette compagnie. En réalité, il a travaillé dans une société de charbonnage de Charon, en qualité de surveillant, et avait été licencié dernièrement. Une paire de gants, retrouvée sur lui, est tachée de graisse industrielle, et l'on relève les mêmes taches sur son pantalon et sur le journal dans lequel était enveloppée la clé anglaise.

Après l'interrogatoire que lui a fait subir le juge d'instruction, il a été mis sous mandat de dépôt et écroué.

L'héroïsme du mécanicien

M. Barbet, conducteur de wagons-lits, qui se trouvait dans l'express, dans sa déposition, a fait connaître l'héroïque sang-froid et l'endurance du mécanicien.

Le malheureux, a-t-il dit, avait l'avant-bras gauche écrasé sous la locomotive retournée il ne tenait plus que par quelques lambeaux de chair. On a dû l'amputer sur place à hauteur du coude, pour lui sauver la vie. C'est lui-même qui a tendu au médecin qui s'apprêtait à l'opérer, son propre couteau en disant « Prenez le mien. Il coupe mieux que celui de mon camarade. »

Les victimes

Hier après-midi ont eu lieu, à Alger, en présence d'une grande affluence de parents et d'amis, les obsèques de l'atman Derouaz, l'une des victimes de la catastrophe.

L'une des blessées en traitement à l'hôpital de Sainte-Élisabeth, Mlle Barcelot, est morte dans la nuit, ce qui porte à six le nombre des décès.

Un autre blessé, M. Béringuer, dont l'état est considéré comme désespéré, a été transporté par avion sanitaire à Oran, où il a été dirigé sur une clinique.

L'état des autres blessés serait moins inquiétant, mais celui de M. Bavard (de Mascara) reste grave. Mme de Rozières et M. Marchica sont hors de danger.

Dès qu'il a été avisé de la catastrophe, M. Mercier, président du Conseil supérieur des chemins de fer, a adressé le télégramme suivant à M. Fraichebois, maire des Attafs :

Au nom du Conseil supérieur des chemins de fer, je vous prie de transmettre aux familles des victimes l'expression de notre douloureuse émotion et d'exprimer aux blessés notre profonde sympathie avec nos vœux de rétablissement complet. Sentiments dévoués.

M. Mercier a adressé aussi des télégrammes semblables à M. Rozis, maire d'Alger-les-Attafs, et à M. Ardoin, directeur des Chemins de fer algériens.

Le Conseil supérieur approuve le budget de l'Algérie
voté par les Délégations financières
(*L'Écho d'Alger*, 1^{er} juillet 1938)

.....
M. Gustave Mercier exposa la question des chemins de fer et de la coordination. Il souligna l'excessive accumulation des taxes qui frappent les transports routiers et l'illogique application de ces taxes aux transports automobiles dans les régions où ils ne font pas concurrence à un rail inexistant. Puis, après avoir analysé le projet de création d'un office des chemins de fer algériens*, rechercha les moyens de réduire le déficit : emploi des autorails, réforme de structure, nouvel aménagement des heures de travail, assouplissement des tarifs.

À la suite de ce rapport, M. Mourgues éleva une protestation contre une organisation de la coordination dont font les frais, dit-il, les usagers du bled.

C'est une nouvelle cause de dépeuplement des campagnes.

PERFORMANCE DES CHEMINS DE FER ALGÉRIENS
(*L'Écho d'Alger*, 10 janvier 1939)

M. Ardoin et ses collaborateurs immédiats : MM. Blaisse, Ducluzeau et Godrefoy, avaient à résoudre un problème en l'état fort ardu : il s'agissait, étant donné qu'un train ne pouvait guère être mis en route de Ghardimaou avant 20 heures, de permettre aux journalistes d'arriver à temps pour recevoir M. Daladier à Alger à 8 h. 30 le lendemain.

C'est par un véritable tour de force et l'exécution zélée d'ordres mathématiques que ce problème a été résolu, puisque les envoyés spéciaux entraient en gare d'Alger à 8 h. 15. M. Nullet, inspecteur principal adjoint, assisté de deux ingénieurs qui se relayaient de gare en gare, intelligemment compris et aidé par les mécaniciens, chauffeurs et le personnel d'exploitation, a passé la nuit de bout en bout, chronomètre en main. Onze locomotives étaient échelonnées le long du parcours. L'autorail Alger-Tizi-Ouzou avait été envoyé à Tunis pour accomplir dans le moindre délai le trajet Tunis-Ghardimaou, et suivait à 25 minutes le train spécial, à toutes fins utiles.

Le merveilleux résultat, dû autant à la discipline et à l'empressement des agents qu'à la science des chefs et à la perfection du matériel, méritait bien d'être enregistré.

À l'occasion de sa retraite

M. Guillet est l'objet d'une manifestation de sympathie des cheminots
(*L'Écho d'Alger*, 11 janvier 1939)

Lundi soir, à la brasserie de l'Étoile, plus de trois cents cheminots étaient aux côtés de MM. Ardoin, directeur des Chemins de fer algériens de l'État ; Corne, inspecteur général honoraire ; Ducluzeau et Jouaville, ingénieurs en chef ; Blaisse, Lecoanet, Soreau, Gazagne, Dethoisy, Touchard, Brunet, chefs de services, de nombreux chefs d'arrondissement et tout le personnel du matériel et de la traction, réunis pour fêter M. Guillet, chef de service aux C.F.A., admis à faire valoir ses droits à la retraite.

M. Piétri, chef du bureau du personnel, rappela les états de services de son excellent collègue, qui dirige depuis 1919 le service du matériel et de la traction, et qui ne cessa d'être un chef aussi compréhensif et bon que doué de qualités d'intelligence, de technique et d'autorité.

En terminant, il remit à M. Guillet, en guise d'affectueux souvenir des cheminots, un magnifique tableau du peintre Deshayes et une gerbe de fleurs pour Mme Guillet.

M. Atlan, chef de bureau honoraire, en sa qualité d'ancien agent du service du matériel et de la traction, et d'ancien délégué du personnel des agents des services centraux, offrit l'hommage du vivant souvenir que laisse au cœur de tous ses collaborateurs, M. Guillet, « exemple de droiture, modèle de fermeté, d'une autorité en même temps que d'une sollicitude exempte de tout particularisme ».

Puis, M. Soreau, chef adjoint du service de M. Guillet, se fit le porte-parole de ses subordonnés immédiats, pour le féliciter de son esprit d'ordre, de méthode, de labeur, et l'assura du regret qu'éprouvent tous ceux qui l'ont connu, de le voir prendre sa retraite.

Enfin, M. Ardoin, directeur du réseau, exprima lui aussi le regret de voir partir un technicien qui assura dans la modestie un excellent service dans des conditions parfois difficiles. Il remercia M. Guillet de cette parfaite collaboration dont il était heureux d'exprimer publiquement sa satisfaction. Il lui souhaita, ainsi qu'à Mme Guillet, une heureuse et longue retraite en sa belle Provence.

M. Guillet exprima toute son émotion et sa gratitude à l'égard de ses chefs, de ses collègues, de ses collaborateurs, les assura de la fidélité de son souvenir et les remercia d'avoir associé Mme Guillet à cette touchante manifestation.

Une partie musicale et vocale termina cette réunion corporative au cours de laquelle M. Ardoin reçut, en outre, des témoignages de déférente sympathie.

LE SAHEL À LA PORTÉE DU SOUF

Le gouverneur Le Beau a inauguré hier la Flèche du Sud

La nouvelle liaison autorail met Touggourt à six heures de Constantine et à 15 heures d'Alger

(*L'Écho d'Alger*, 1^{er} février 1939)

De notre envoyé spécial A.-L. Breugnot



La Flèche du Sud

Touggourt, 31 janvier. — Lorsqu'au début du siècle M. Bergeret (alias Anatole France) assista à l'inauguration de la voie ferrée Biskra-Touggourt, il se fit un devoir, se trouvant aux côtés d'un ministre de la République : M. Eugène Étienne, d'extérioriser sur le mode lyrique et officiel une admiration demeurée.

« Où donc, s'exclama le père de Thaïs, s'arrêtera la marche du progrès humain ? Voici maintenant que nous nous attaquons à l'immensité du désert et que, pour vaincre son mystère, nous lançons sur des voies d'acier des machines puissantes et rapides. »

Mais sceptique à son habitude, une fois Paris regagné, M. Bergeret, dans la douillette ambiance de la villa Saïd, confia à ses intimes qu'il avait assisté en Algérie à une chose inouïe : l'inauguration d'une ligne ferrée qui plongeait en plein désert, dans le vide de contrées inhospitalières et improductives et de conclure : « Cette folie ne durera pas un an ».

La folie a survécu ; elle a rendu les plus grands services économiques et touristiques et sera peut-être demain d'un intérêt primordial dans l'organisation de la défense du territoire sud-algérien. Et M. Bergeret aurait été fort agréablement surpris s'il avait accompli, comme cela nous fut donné de le faire hier, le voyage Alger-Touggourt en moins de quinze heures.

Le Sahel aux portes du Souf, tel est, en quelques mots, le nouveau miracle accompli par les Chemins de fer algériens qui, au début du mois, on ne doit pas l'oublier, réussirent ce tour de force de joindre, à l'occasion du voyage du président Daladier, Tunis à Alger en un peu plus de douze heures.

Mais revenons à notre voyage inaugural.

Après une nuit sans histoire terminée par les splendeurs d'un éblouissant lever de soleil sur les Hauts-Plateaux, le train dans lequel avait pris place, lundi soir, M. le gouverneur général Georges Le Beau et les nombreuses personnalités métropolitaines et algériennes, atteint El-Guerrah dans les limites fixées par l'horaire : soit à six heures exactement.

Quelques minutes avec M. de Dietrich,
constructeur du train automoteur de Biskra

Tandis que, dans la fraîcheur matinale, chacun se dérouille les jambes sur le quai, M. de Dietrich, maître de forges, veut bien me donner quelques renseignements sur le train automoteur qu'il a conçu et que nous appellerons « la Flèche du Sud ».

— Ce que j'ai voulu réaliser avant tout, me déclare l'éminent industriel, c'est faire un train pour voie étroite stable, confortable, très rapide, économique et complet. Mon

train, qui a été construit dans mes usines de Reischoffen, se compose d'un fourgon automoteur qui comprend, outre la salle des machines, un emplacement pour les bagages et un local pour le service des P.T.T.

Derrière le fourgon est accrochée une remorque articulée, longue de trente-quatre mètres, reposant sur trois boggies. Cent quatorze voyageurs peuvent prendre place dans cette remorque : vingt-six en première-deuxième classe, sorte de classe unique, et quatre-vingt-huit en troisième classe.

Un bar permet aux voyageurs de se restaurer ou de se désaltérer.

Le poids total de la rame, qui a une longueur de 51 mètres, est de 70 tonnes.

Actionné par deux moteurs Diesel de 300 CV. chacun, moteurs qui transmettent leur force à deux génératrices électriques et quatre moteurs de traction, le train peut atteindre la vitesse horaire de 105 kilomètres.

Quant à sa stabilité par grande vitesse, vous serez à même de l'apprécier tout à l'heure. »

M. de Dietrich ne peut m'en dire davantage car les personnalités constantinoises devant se joindre à la caravane viennent de débarquer.

Voici M. Bouffet, préfet ; le général Rochard, commandant la division ; MM. Delrieu, Charles Lévy, Morel, délégués financiers ; l'ingénieur en chef des Chemins de fer tunisiens, D. Welles, ingénieur ; Ferrando, président de la chambre de commerce de Constantine.

La micheline démarre bientôt.

Il est 6 h. 50.

Randonnée agréable d'El-Guerrah à Batna-la-Montagnarde, avec comme attraction les chotts d'Aïn-M'Lila où se mirent des flamants roses.

On roule maintenant entre des coteaux de glaise rouge ou de schiste gris, puis la micheline s'engage dans une étroite gorge taillée dans une montagne couleur de sang.

El-Kantara ! Après la noire éclipse d'un court tunnel, un monde nouveau surgit brusquement. Roulant jusqu'à l'horizon, les vagues glauques d'une mer de palmiers s'étalent entre deux rives d'argile semblable à quelque fjord d'or roux.

La porte d'or franchie, on arrive bientôt à Biskra, la reine des Zibans, la perle des oasis.

Là, tout le monde descend. Réception cordiale, souhaits de bienvenue présentés par le cheik el arab Si Bouaziz ben Gana, MM. Guriet, Dufourg, maire de Biskra ; Byr, administrateur principal de la commune mixte de Biskra, etc.

Biskra-Touggourt en trois heures

Et voici le nouveau-né : le train automoteur de Dietrich, coquet sous sa livrée gris trianon.

Le transbordement s'effectue rapidement et l'on repart.

Merveille de suspension et de douceur de traction !

On roule à cent à l'heure, sans s'en apercevoir. Une à une, les verdoyantes oasis qui s'alignent comme un interminable chapelet tout au long de l'oued R'hir défilent sous nos yeux. Nous avançons au milieu des dunes longeant une piste sur laquelle nul être humain ne se montre. La vitesse est égale : nous gagnons sur l'immensité et, bientôt, nous atteignons Touggourt, la cité parmi les sables avec ses sept villages groupés comme des niches autour d'elle.

Sur le quai de la gare copieusement pavoisée, le gouverneur général et les personnalités sont reçus par le colonel Carbillet, commandant le territoire des oasis, le colonel Texeire, commandant le territoire de Touggourt, le président et les membres de la commission municipale.

Nous avons mis trois heures pour venir de Biskra.

Aussitôt apparaissent les goums derrière un rideau de poussière d'or.

M. Georges Le Beau prend place dans une auto ayant à ses côtés le colonel Texeire, M. Merle des Isles, administrateur principal, et M. Bouffet, préfet.

Accompagné par un goum qui tire des coups de fusil, le cortège gagne l'hôtel Transatlantique parmi la foule des Touggourtis qui acclament le chef de la colonie.

Le banquet

À l'issue d'un exquis repas servi de manière impeccable, le colonel Texeire, chef d'annexe, remercie le gouverneur général de sa visite et se félicite de l'innovation des Chemins de fer algériens qui ne manquera pas d'attirer de nombreux touristes à Touggourt.

Tour à tour, MM. Ardoin et Cangardel disent combien ils sont heureux de pouvoir aider à l'intensification du tourisme français.

Enfin, en une allocution très applaudie, M. Georges Le Beau adresse de très vifs compliments à MM. Cangardel et Ardoin ainsi qu'aux constructeurs Michelin et de Diétrich qui, les uns et les autres, aident à la rapide pénétration du Sahara français et permettent aux touristes de découvrir, dans les excellentes conditions de confort et de rapidité, les beautés de la colonie.

Visite des jardins de l'annexe

Pour gagner les jardins de l'annexe, nous n'avons qu'à traverser la grande place du marché, entourée d'étroites arcades sous lesquelles sont installés cent petits commerces.

Les jardins sont vastes, admirables de fraîcheur. Sous les palmiers majestueux on admire toute une végétation du Nord de l'Algérie : des fleurs splendides voisinent avec les carres de carottes, de radis, de tomates, de pommes de terre ou de salades. Tout pousse ici avec une surprenante rapidité et le colonel Texeire est heureux de l'impression que produit son miraculeux jardin et ses deux grandes piscines où les Touggourtis peuvent venir goûter les plaisirs de la nage.

Petite exposition artisanale

Cet hommage rendu à l'agriculture, on se dirige vers l'exposition des travaux de l'artisanat indigène. On y admire de nombreux objets curieusement décorés dans ce style saharien qui a plus d'un point de contact avec l'art nègre : bois sculptés, poteries, cuirs incisés et peints, paniers en palmes tressées, bijoux rustiques et énormes décorés de naïves gravures. Tout cela est exécuté par des enfants, filles ou garçons, habilement éduqués.

C'est là un excellent travail car on donne un métier à tout un monde qui a grand besoin de gagner sa vie

La fantasia

Au retour, c'est dans un nuage de poussière, au milieu des cris et des claquements sourds des moukahlas (vieux fusils à long canon), une fantasia brillante et bruyante. Puis c'est un défilé magnifique, plein de mouvement et de couleurs, des goumiers et des méharistes. Fresque émouvante de durs visages tannes au grand soleil du désert.

Les dames vont alors visiter l'ouvroir des Sœurs blanches où les fillettes indigènes exécutent de ravissantes dentelles, tandis que le reste du cortège assiste à des travaux d'artisans sous les tentes de nomades.

Visite au tombeau des rois

Le tombeau des rois de Touggourt est à quelque distance de la ville. Pour y aller, on passe devant le modeste cimetière européen que le sable recouvre peu à peu. Après quelques minutes de marche sur le souple et mouvant tapis des dunes, nous arrivons devant la kouba blanche appelée « tombeau des rois ». Lieu d'une infinie et prenante

solitude. Tout semble ici rongé par le vent, le sable et la lumière. Quelques mains pieuses viennent ici, parfois, déposer des offrandes, pains ou viande, que, la nuit venue, les chacals dévorent.

On regagne la ville au milieu d'un cortège bariolé de femmes et d'enfants qui poussent des youyous sonores et des cris de joie stridents et interminables.

À la commission municipale

M. Georges Le Beau préside alors une réunion de la commission municipale au cours de laquelle sont étudiés plusieurs problèmes intéressant l'annexe.

La m'bita

À 20 heures, une m'bita réunit dans la résidence du caïd de Touggourt toutes les personnalités autour du chef de la colonie. Ce repas, d'un orientalisme très apprécié par les invités, est suivi d'une fête dans les jardins splendidement illuminés. On applaudit les danses graves et lascives à la fois des Ouled Naïls, somptueusement parées comme des icônes, et la réjouissance s'achève dans le grondement des coups de fusil que tirent les goumiers dans la palmeraie.

Ainsi se termine, sous un ciel d'une exceptionnelle pureté, cette journée dont profitera grandement le tourisme saharien rénové et modernisé par les heureuses et très opportunes innovations des Chemins de fer algériens.

Après l'inauguration de la Flèche du Sud

Remerciements aux organisateurs (*L'Écho d'Alger*, 3 février 1939)

Après le rapide voyage qui, en quinze heures, nous conduisit d'Alger à Touggourt et, dans le même temps record, nous ramena à Alger, nous manquerions à tous nos devoirs si nous n'exprimions ici notre gratitude à nos hôtes et à tous ceux qui ont facilité notre tâche.

Nos remerciements iront tout d'abord à M. Ardoïn, directeur des Chemins de fer algériens, à qui revient le mérite d'avoir organisé et réalisé dans des conditions matérielles absolument impeccables cette liaison du Sahel au Souf.

Nos remerciements iront également à M. Cangardel, le très distingué et sympathique directeur général de la Compagnie générale transatlantique, qui nous reçut à Touggourt et à Biskra avec la plus exquise affabilité dans les hôtels de la Compagnie, nous prouvant ainsi que l'organisation hôtelière de la grande société qu'il dirige est toujours aussi parfaite, même au désert.

Enfin, nous remercierons M. de Dietnch, grand industriel et grand novateur, de qui nous fûmes les hôtes entre Biskra et Touggourt à bord de la « Flèche du Sud », la merveilleuse rame automotrice qui va rendre, sans aucun doute, les plus grands services au tourisme saharien.

Il convient aussi de noter l'excellent traitement dont les membres de la caravane furent l'objet de la part de la direction de la [Compagnie] internationale des wagons-lits, représentée par M. Desmoulins, chef d'exploitation de la compagnie à Paris, et M. Gendrel, inspecteur principal à Alger. Félicitations à M. Benoit, chef de voiture et maître d'hôtel aimable et empressé et au chef cuisinier Michaëlef, qui se surpassa en servant au retour, après Biskra, un dîner absolument remarquable.

La transmission des télégrammes de presse fut assurée d'une manière parfaite tant à Touggourt par M. Lellouche, receveur, qui ne disposait pourtant que d'un appareil

morse, qu'à Biskra, par M. Dardoize, et tout son dévoué personnel. Il est vrai que M. Escande, grand ami de la presse, avait pris toutes les dispositions nécessaires.

Nous ne saurions trop remercier M. Merle des Iles, administrateur principal de la commune mixte, et la commission municipale de Touggourt, ainsi que le cheik El Arab Bouaziz ben Gana et la municipalité de Biskra pour les diffas magnifiques qu'ils offrirent aux membres de la caravane.

Nous ajouterons à ces remerciements des compliments à M. Vauzelles, ingénieur des établissements de Dietrich, et à M. Befan, chef de dépôt à Biskra, qui conduisirent la rame automotrice, ainsi qu'à MM. Alaman Dormoy et Guibert, chefs mécaniciens, et Catelan et Blazius, mécaniciens, qui pilotèrent le train spécial.

Enfin, que M. Gardel, le souriant et très actif directeur des services de presse et de propagande au Gouvernement général ; M. Gabriel Labat, commissaire chargé des voyages officiels, et son adjoint M. Dubois, trouvent ici l'expression de notre reconnaissance pour l'aide précieuse qu'ils nous ont apportée dans l'accomplissement de notre mission, une mission qui, grâce à tous ces concours et ces prévenances, se transforma en une véritable partie de plaisir.

CHEZ LES CHEMINOTS

M. Pinon, chef d'arrondissement aux C.F.A., prend sa retraite
(*L'Écho d'Alger*, 29 avril 1939)

Fils de cheminots, père de cheminot, M. Pinon, chef du premier arrondissement de l'exploitation des C.F.A., était, hier soir, à la Brasserie de l'Étoile, l'objet d'une imposante manifestation de sympathie ; autour de M. Ardoin, directeur du réseau, de MM. Ducluzeau, ingénieur en chef ; Blaisse, chef d'exploitation ; Dethoisy, Gazagne, Touchard, Godefroy, chefs de service adjoints ; Godefroy, chef du secrétariat de la direction, et de l'état-major de la Compagnie, plusieurs centaines de cheminots se trouvaient réunis.

Au nom du personnel d'exploitation, M. Péri, chef de gare à Maison-Carrée, offrit à M. Pinon un souvenir, et des fleurs pour Mme Pinon.

Puis MM. Dellier, ingénieur divisionnaire, au nom des cadres ; Brenot, successeurs de M. Pinon à la tête de son arrondissement ; Blaisse, chef de l'exploitation, et Ardoin, directeur, rendirent hommage au technicien, au chef sévère mais équitable et aimé de tous, au travailleur infatigable et dévoué, et formulèrent pour lui des vœux d'heureuse retraite.

M. Pinon, dans une allocution pleine de sensibilité, remercia ses chefs et ses collaborateurs de cette manifestation touchante et les assura de la fidélité de son souvenir.

LES CHEMINOTS DES C.F.A. FÊTENT M. JOUAVILLE,
INGÉNIEUR EN CHEF ADMIS À LA RETRAITE SUR SA DEMANDE
(*L'Écho d'Alger*, 28 juin 1939)

M. Jouaville, ingénieur en chef des Chemins de fer algériens, admis à la retraite sur sa demande, après quarante et un ans de services éminents, était, hier soir, l'objet d'une manifestation de sympathie de ses collègues et de ses collaborateurs, au cours d'un grand apéritif dans les salons de l'hôtel Aletti.

Aux côtés de M. Jouaville, à la table d'honneur, avaient pris place MM. Ardoin, directeur des C.F.A. ; le colonel Courtot, commissaire militaire près du réseau ; Come, inspecteur général honoraire ; D.ucluzeau, ingénieur en chef ; Blaisse, chef d'exploitation ; **Lecoanet** et Soreau, chefs de services. Tout le personnel supérieur et de très nombreux cheminots de tous grades assistaient à cette réunion.

Au nom du personnel des services centraux de la direction, M. Bouyssic exprima les regrets que cause à tous le départ de M. Jouaville.

— Les Chemins de fer, ajouta M. Bouyssic, perdent un administrateur émérite, les agents n'auront plus leur conseiller bienveillant qui transportait tous les différends sur le terrain de la conciliation ; mais les lettres algériennes — dût votre modestie en souffrir — gagneront l'écrivain de talent qui ne se contentait pas d'un à peu près, toujours à la recherche de l'expression exacte.

M. Ardoin, dans une improvisation sensible, rappela les débuts de l'ingénieur Jouaville à Constantine, à raison de 3 fr. 33 par jour, puis la belle carrière du fils de cheminot, ancien élève de l'Université d'Alger, travailleur acharné, collaborateur éclairé de la direction, précieux organisateur de la coordination des transports, juriste avisé. Le directeur exprima ensuite des vœux d'heureuse retraite consacrée comme chacun le souhaite aux lettres algériennes.

M. Come s'associa à cet hommage à l'une des belles figures du monde des cheminots algériens : homme de science et de conscience, modeste, simple et bon, entouré de la sympathie de tous et possesseur d'un magnifique violon d'Ingres : une plume de conteur charmant.

Enfin, M. Jouaville, qui espérait prendre sa retraite sans bruit — un peu à la façon d'un voyageur sans billet, dit-il, — assura en termes exquis ses amis de sa profonde émotion à évoquer l'histoire du réseau algérien depuis quarante ans. Quelle satisfaction pour un chef d'avoir gagné un peu du cœur des cheminots, de cette grande famille qui a le sens de l'ordre, de l'autorité indispensable et de la solidarité confiante. Cette délicieuse allocution d'un grand cheminot qui sait être un poète se termina par un hommage à MM. Ardoin et Come et à tous ses anciens collaborateurs.

MM. Azéma, Massiera, Francès apportèrent un concours artistique très apprécié à cette manifestation.

Le gouverneur général LE BEAU visite Colomb-Béchar
et inspecte les gisements de houille de Kenadza (ou Kenadsa)
(*L'Écho d'Alger*, 13 avril 1940)

www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Houilleres_du_Sud-Oranais.pdf

.....
Attendu à l'entrée du village par MM. Ardoin, directeur des Chemins de fer algériens ; Betier, ingénieur en chef des mines ; Couzin, directeur de la mine, le gouverneur général se rendit à la zaouiïa tandis que la population tout entière, massée sur son passage, poussait des acclamations et faisait parler la poudre. Accueilli par l'agha honoraire Si Laaredj si Abderrahman, cheik de la zaouiïa, dont il devenait l'hôte pour quelques instants, M. Le Beau et les personnalités de sa suite pénétraient dans l'intérieur de l'établissement religieux de la confrérie Zianya, fondée au XVII^e siècle par un chef marocain de l'Oued Draâ, aïeul du marabout actuel.

.....
M. Le Beau remercia vivement les orateurs des sentiments qu'ils venaient d'exprimer, les assura de sa bienveillante sollicitude ; puis, sous la direction de M. Ardoin et de ses collaborateurs, se mit en devoir de visiter en détail les diverses parties de l'exploitation.

M. Georges Le Beau poursuit son inspection par la visite des locaux d'habitation des porions et des ouvriers mineurs. Un programme de constructions nouvelles est en cours d'exécution. Un cité ouvrière va être incessamment édifiée, de façon que chaque mineur indigène puisse disposer d'une habitation et d'une cour.

Des écoles, une infirmerie, une salle de réunion sont également prévues.

.....

GOUVERNEMENT GÉNÉRAL DE L'ALGÉRIE
PRÉFECTURE D'ALGER
AVIS

Demande de permis d'exploitation
(*L'Écho d'Alger*, 24 août 1940)

Par une pétition en date du 27 juillet 1940. M. ARDOIN, directeur des Chemins de fer algériens, agissant au nom et pour le compte de l'administration des Chemins de fer algériens, sollicite un permis d'exploitation de mines de charbon de terre sur le territoire des communes de Cherchell et de Tipasa, arrondissement et département d'Alger.

Ce permis de recherches serait valable dans un périmètre défini ainsi qu'il suit :

1° À L'OUEST, une droite AB joignant le point A, point trigonométrique n° 299 du Service topographique (cimetière Sidi-M'Hamed-Sahe) au point B situé sur le rivage de la mer à 750 mètres à l'ouest de l'embouchure de l'oued El-Kous.

2° AU NORD, par le rivage de la mer entre le point B ci-dessus défini et le point C, point trigonométrique n° 73 du Service topographique, situé à environ 1.350 mètres à l'est de l'embouchure de l'oued Nosbah.

3° À L'EST, par une droite CD joignant le point C ci-dessus défini au point D, point trigonométrique n° 146 du Service topographique, situé à environ un kilomètre à l'est du Koudiat-l'Euuffsich (point trigonométrique n° 57 du Service topographique).

4° AU SUD, par une droite DA joignant les points D et A ci-dessus définis.

Les dites limites renfermant une étendue superficielle de douze kilomètres carrés, soixante-deux hectares (1.262 hectares).

À la demande est annexé un plan en triple expédition et à l'échelle de dix millimètres pour cent mètres du permis d'exploitation sollicité.

Une enquête sur cette demande sera ouverte du 15 octobre au 15 novembre 1940. Pendant sa durée, la pétition et ses annexes seront déposées à la préfecture où le public pourra en prendre connaissance en vue des observations et demandes en concurrence auxquelles la présente demande pourrait donner lieu.

Le Préfet du département d'Alger, officier de la Légion d'honneur,

Vu la loi du 21 avril 1810, modifiée par la loi du 27 juillet 1880 et celle du 28 juin 1927 ;

Vu le décret du 29 avril 1928 portant règlement d'administration publique pour l'application de la loi du 28 juin 1927 ;

Vu le décret du 6 mai 1928 rendant applicable en Algérie, sous certaines réserves, le décret du 29 avril 1928,

ARRETE :

Le présent avis restera affiché pendant une durée de deux mois, du 15 septembre 1940 au 15 novembre 1940, dans les communes de Tipasa et de Cherchell.

Il sera, un mois avant l'ouverture de l'enquête, inséré au « Journal officiel de l'Algérie » et dans un journal du département d'Alger.

Alger, le 3 août 1940.

Le Préfet :

MARC CHEVALIER.

VOYAGE D'INFORMATION
L'amiral Abrial visite le Sud oranais
(*L'Écho d'Alger*, 19 avril 1941)

Ce matin, par le train d'Oran de 7 h. 28, auquel avait été accroché son wagon spécial, le gouverneur général, accompagné de Mme Abrial, de M. de Beauvoudrey, inspecteur général des forêts ; de M. Ardoin, directeur des C.F.A. ; du lieutenant-colonel Astier de Villatte et du lieutenant de vaisseau de Chassey, est parti pour un voyage d'information qui doit le conduire dans le Sud oranais jusqu'à Beni-Abbès, après un arrêt de quelques heures à Perrégaux.

Le gouverneur général fut salué, au moment du départ, par MM. Aris, secrétaire général du gouvernement ; Pages, préfet d'Alger ; de Tissot, directeur de son cabinet ; le lieutenant-colonel Laganne, chef adjoint du cabinet militaire ; le capitaine de corvette Mouliérac, du cabinet militaire, et Peillard, chef de la section de presse.

Le gouverneur général visite les ateliers de Perrégaux ,

Perrégaux. — L'amiral Abrial est arrivé à Perrégaux à 16 heures par le train d'Oran auquel avait été attaché son wagon-salon.

Reçu par MM. Boujard, préfet d'Oran ; Pérrin, Ducluzeau, sous-directeur des C.F.A., entourés de MM. Soreau, Odry et de nombreux chefs de service des chemins de fer ainsi que de très nombreuses personnalités. Un détachement militaire rendait les honneurs devant la gare où se pressait une foule vibrante qui acclama chaleureusement le chef de l'Algérie. Celui-ci gagna aussitôt le monument aux morts. Les scouts, la Légion française, les écoliers formaient une garde d'honneur au pied du monument. Le gouverneur général passe devant les personnalités, questionnant chacun, s'enquérant des activités diverses. Après la « Marseillaise » exécutée par la musique des chemins de fer, le cortège se rendit aux ateliers des C.F.A., où une délégation d'ouvriers à la poitrine ornée de décorations salue l'amiral.

Le chef de l'Algérie, en quelques mots simples, remercia la délégation de sa bienvenue.

« Je suis certain que vous êtes tous des ouvriers consciencieux et que vous avez l'amour du métier et le goût du bon travail. Je sais que des agitations politiques qui précédèrent notre désastre, eurent des échos ici.. Désormais, nous avons mieux à faire. Ceux qui sont aujourd'hui dans ces ateliers ont toute ma confiance et je suis sûr qu'elle est bien placée. »

L'amiral dit encore quelques mots sur le syndicalisme qui doit rester purement professionnel et qui, comme tel, a sa place dans la France nouvelle.

Puis, accompagné des dirigeants des C.F.A., il procéda à la visite des ateliers qu'il parcourut longuement.

À 17 h. 30, l'amiral gagnait la gare du Sud où l'attendait une immense foule qui l'acclama chaleureusement.

Une délégation de cheminots examina son dévouement au chef de l'Algérie qui conversa amicalement quelques minutes avec eux. À 17 heures 40, le train quittait Perrégaux pour Aïn-Sefra où il arrivera demain à l'aube.

UNIE POUR SERVIR

La famille des cheminots a célébré

aux ateliers du Hamma
le Travail dans la joie
(*L'Écho d'Alger*, 2 mai 1941)

Ils sont près de cinq mille, les cheminots et leurs familles qui, par tous les moyens de transports, y compris un train spécial d'une trentaine de wagons, se sont rendus avant-hier, à 17 heures, aux ateliers du Hamma, pour y célébrer la fête du Travail et de la Paix sociale.

Dans ce populeux quartier ouvrier de Belcourt, toutes les artères déversent au lieu de la réunion une foule joyeuse qui vient en cette belle après-midi de printemps s'unir sous l'égide de la Révolution nationale pour cimenter entre les quelque quinze mille travailleurs des chemins de fer algériens : directeurs, ingénieurs, chefs de service, employés des bureaux, de la voie et des usines, l'union indissoluble, confiante et profonde, de loin ceux qui travaillent au redressement de la Patrie. Et ainsi, peu de jours après qu'elle fut faite à Perrégaux au représentant de la France en Algérie, se réalise magnifiquement la promesse solennellement faite au gouverneur général Abrial.

« Dans le malheur qui accable la Patrie, les cheminots sont décidés à travailler d'un seul cœur à son relèvement. »

Dans la grande cour d'entrée, dont la porte s'orne d'écussons, de tentures tricolores qui encadrent la formule nationale : « Travail, Famille, Patrie » entre deux hauts palmiers où s'appuie imposant l'écusson du chef de l'État orné de panoplies aux trois couleurs, se pressent les visiteurs : hommes, femmes, enfants, Européens et musulmans, dont quelques-uns arborent fièrement la médaille des chemins de fer. L'atmosphère est affectueusement cordiale, on s'interpelle, on se complimente; une musique dont les exécutants sont demeurés en tenue de travail : bleus de chauffe, bourgerons, etc. dirigée par l'excellent chef Siacci. attend les autorités.

Les voici : MM. le colonel de Vilatte, chef du cabinet militaire du gouverneur général, représentant l'amiral Abrial ; Poupet, directeur des Travaux publics ; de Rinquessen, inspecteur général des finances ; Peillard, chef des services de propagande et de presse, etc., reçus aux accents de la « Marseillaise » et accueillis par MM. Ardoin, directeur ; Ducluzeau, sous-directeur ; Come, directeur honoraire ; Petit, président du comité de direction ; Blaisse ingénieur en chef ; Soreau, chef des ateliers ; Gazagnes, chef de la voie ; Lecoranet, chef de l'Exploitation ; Patin, chef du secrétariat ; Faucon, délégué de la L.F.C. pour le réseau ; Gambarelli, délégué de la L.F.C. pour le département ; le commandant Zehler, commissaire militaire du réseau ; le professeur Gillot doyen honoraire, médecin chef du réseau, etc.

Le cortège suivi de la foule procède alors à une minutieuse et captivante visite des ateliers. Les locaux sont pavoisés, de même que les machines en plein fonctionnement auprès desquelles se tient un spécialiste chargé des démonstrations qu'il ne cesse pour les visiteurs intéressés et séduits, d'effectuer avec une remarquable application où s'avère un amour incontestable de l'outil et de la profession, qualité primordiale de l'ouvrier français.

Entre-temps, dans la cour, l'Harmonie des cheminots exécute un copieux programme.

Et voici que nous arrivons à un stand émouvant entre tous où se concrétise l'âme profondément humaine et l'esprit secourable de nos amis.

Stand exigü dans son aspect, mais de quelle grande noblesse dans ses résultats et dans l'expression de la bienfaisante activité de celles qui coopèrent à l'œuvre commune, sous la direction si dévouée de Mmes Ardoin, présidente du Comité central, et Fleury, présidente de la section régionale d'Alger.

Il s'agit de « L'Association de solidarité de guerre des familles des cheminots algériens ».

Toutes les femmes des cheminots collaborent à cette œuvre. Toutes les femmes de cœur doivent y collaborer. Elles n'ont qu'à demander de la laine ou des tissus qui leur seront remis à la permanence. 21, boulevard Camille-Saint-Saëns, 1^{er} étage, escalier nord, les mardi et samedi de 14 h. 30 à 18 h. ou aux ateliers du Hamma, le mercredi de 14 h. 30 à 18 heures.

Les enfants ne furent non plus pas oubliés à cette fête. J'aperçois d'un côté : « Le cabaret du petit cheminot » devant lequel se presse une foule de bambins, d'une joie exubérante, aussi bien que devant les tables surchargées de sandwiches à la confiture que Mme Ardoin et ses collaboratrices leur distribuent avec une affectueuse affabilité.

Nous voudrions résumer comme il convient, l'inoubliable, émouvant souvenir que laissera cette fin d'après-midi à tous ceux qui l'ont intensément vécue.

Pouvons-nous mieux faire que de rapporter pour cela, la déclaration que voulut bien nous faire l'un des grands chefs de la Compagnie ? « Les cheminots sont des hommes de cœur et d'action qui mènent de pair ces deux activités avec une égale bonne volonté. Ils témoignent chaque jour d'une augmentation considérable de leur valeur professionnelle, car ils travaillent tous dans une féconde harmonie de concorde et de confiance. On peut tout leur demander avec la certitude de leur effort maximum pour l'amour du métier et de la Patrie ! »

P. H.

FOOTBALL

Le C.S.A.I.A. est champion de la Coupe corporative
(*L'Écho d'Alger*, 1^{er} juin 1941)

Un assez nombreux public assistait hier, au stade municipal, au match C.S Ateliers Industriels de l'air et les Chemins de fer algériens comptant pour la finale de la Coupe corporative.

Parmi les personnalités, on remarquait : MM. Rozis, maire d'Alger ; Dumord, adjoint ; Ardoin, directeur des Chemins de fer algériens ; Duperré, directeur adjoint à l'Education physique ; Martin, ingénieur en chef des Ateliers de l'air ; Ducluzeau, sous-directeur aux A.T.A. ; Soreau, ingénieur aux A.T.A. ; Drancourt, président du C.S.A.I.A., etc.

C'est par 2 buts à 0 que les Aviateurs se sont défait des Cheminots, après un match heurté.

.....

Pour le Secours national

Les cheminots algériens remettent
325.000 .francs
au gouverneur général
(*L'Écho d'Alger*, 18 juin 1941)

Hier, à 11 h., une délégation des cheminots des C.F.A. s'est rendue au Gouvernement général pour remettre à l'amiral Abrial un chèque de 325.000 francs, montant du prélèvement de salaire d'une journée de travail consenti par tout le personnel à l'occasion de la Fête du travail. le 1^{er} mai, en faveur du Secours national.

La délégation était conduite par M. Ardoin, directeur des C.F.A., entouré de MM. Faucon, délégué des groupes d'entreprise de la Légion des C.F.A. ; Gambarini et Chevalier, secrétaires généraux de l'Union des syndicats des cheminots d'Algérie ; Braquet, secrétaire général de l'Union départementale des syndicats.

LÉGION FRANÇAISE DES COMBATTANTS
Réunion d'entreprise des CFA aux ateliers du Hamma

Le général Martin a présidé à l'installation officielle du groupe
(*L'Écho d'Alger*, 11 juillet 1941)

Au cours de la réunion qui a eu lieu hier soir à 18 h. 15, dans le hall immense de montage des ateliers, le général Martin, président du comité provincial de la Légion française des combattants, a procédé à l'installation officielle du groupe d'entreprise des légionnaires des Chemins de fer algériens des ateliers du Hamma.

Les cadres du groupe d'entreprise du Hamma forment la haie à l'entrée du hall.

Les cheminots sont de véritables artistes : la tribune avait été installée sur la plateforme de la machine, surmontée de drapeaux tricolores et ornée de feuilles de palmier : au-dessus, dominant le cadre, se détachait le portrait du maréchal Pétain.

Au premier rang de l'assistance avaient pris place le général Martin ; M. Jouanneau, remplaçant le commandant Breuleux ; M. Ardoin, directeur des Chemins de fer algériens, entouré des chefs de service ; la grande famille des légionnaires et des cheminots, puis une délégation des élèves des écoles industrielles du quartier, futurs ouvriers de demain.

M. Faucon, délégué provincial de la Légion, prit la parole et dit au général Martin- sa vive joie de lui présenter le nouveau groupe d'entreprise des légionnaires des ateliers du Hamma, conscients du rôle qu'ils ont à jouer dans la Révolution nationale.

Il remercia ensuite M. le directeur des Chemins de fer algériens et les chefs de service pour la constante bienveillance qu'ils témoignent en toute circonstance à la Légion française des combattants et complimenta les organisateurs.

M. Boronat, messenger de la Légion, définit la doctrine sociale du maréchal Pétain qu'il donna en exemple.

On procéda ensuite à la lecture et à l'installation des cadres de la Légion des ateliers du Hamma.

Le directeur des Chemins de fer algériens, M. Ardoin, remercia le général Martin et félicita les légionnaires cheminots.

Le général Martin salua le nouveau groupe des légionnaires et exalta l'œuvre du maréchal Pétain.

Les assistants se rendirent ensuite à la plaque commémorative dressée aux ouvriers tués pendant la guerre 1914-1918, à la mémoire de ceux de 1939 et 1940 et à celle de ceux qui tombent en Syrie.

Une gerbe de fleurs fut déposée et la manifestation prit fin.

Légion française des combattants

Hier à l'A.B.C.

Le général MARTIN a présidé l'installation des groupes et bureaux des C.F.A.
(*L'Écho d'Alger*, 6 août 1941)

Au cours de la réunion qui a eu lieu hier à 18 h. 15, au cinéma « A.B.C. », le général Martin, président du comité provincial de la Légion française des combattants, a procédé à l'installation officielle des groupes d'entreprise, des bureaux centraux et régionaux des chemins de fer algériens.

Ces groupes sont fort importants et à eux s'étaient joints les amis et sympathisants de la Légion.

Aux côtés du général Martin avaient pris place MM. Ardoin, directeur des C.F.A. ; Ducluzeau, sous-directeur, et tous les chefs de service.

M. Faucon, délégué provincial de la Légion, relate qu'il y a quelque temps, les groupes d'entreprise des ouvriers du Hamma recevaient le général Martin.

Aujourd'hui, cet honneur revient aux groupes d'entreprise des bureaux centraux et régionaux, que M. Faucon présente au général Martin en le priant, en leur nom et à son nom personnel, d'être leur interprète auprès du général François, du général Weygand, commandant en chef, et du maréchal Pétain, qu'ils assurent de leur fidélité.

M. Faucon remercie ensuite M. le directeur Ardoin et les chefs de service qui, en toute circonstance, témoignent la plus grande bienveillance aux légionnaires, et leur dit combien grande est leur gratitude.

En terminant, il recommande aux légionnaires, comme on le dit à la radio, chaque jour, ces mots : « Pensez et agissez français » ; puis il donne lecture des groupes d'entreprise C.F.A.

M. Kappez, apporte aux cheminots le salut des légionnaires des ateliers du Hamma et engage tous les cheminots, sans exception, à entrer à la Légion. Il fait du maréchal Pétain le plus brillant éloge et rappelle que quelque temps après son arrivée à Verdun, l'armée française, sous sa direction, sauvait la France. Il souligne les services que l'illustre soldat rendit ensuite en Espagne et enfin, il le montre en 1940 faisant don de sa personne à la France.

— C'est pour ces raisons, ajoute M. Kappez, que nous devons le suivre sans défaillance et devenir tous légionnaires si nous voulons empêcher le sabotage de la Révolution nationale.

M. Ardin, directeur des C.F.A., après avoir fait état du rôle des délégués, dit aux cheminots la confiance qu'ils peuvent avoir en leurs chefs. Ceux-ci ne cesseront de leur recommander l'union et la discipline plus indispensables que jamais aux heures que nous traversons. Il faut, conclut M. Ardoin, que chacun de nous travaille et fasse travailler et que l'on se range tous derrière le grand chef qui a dit : « Suivez-moi pour que la France vive ».

Le général Martin remercie M. Ardoin d'assister à cette réunion et définit ce que sont les groupes d'entreprise. Il s'étend sur la Légion que l'on peut ainsi définir : La lumière et l'aide des pouvoirs publics.

Il engage les légionnaires à bien se pénétrer du rôle qu'ils ont à jouer dans la révolution nationale sur laquelle ils ont à veiller d'une façon constante.

B.

COMITÉ D'ORGANISATION DES TRANSPORTS ROUTIERS EN ALGÉRIE (L'Écho d'Alger, 9 août 1941)

Les transporteurs publics routiers sont informés que M. le gouverneur général a décidé, par arrêté du 25 juin 1941, la création d'un Comité d'organisation des transports routiers en Algérie.

Sont rattachées à ce comité toutes les entreprises retenues par la coordination des transports (marchandises, voyageurs, taxis coordonnés).

Leur recensement est en voie de réalisation.

Les entreprises sont Invitées à répondre très exactement et rapidement aux demandes de renseignements qui leur seront adressées.

Le Comité a élaboré un programme d'organisation prévoyant le fonctionnement d'un groupement par département. Des élections, dont les modalités auront été agréées par M. le gouverneur général, sont prévues pour la désignation des représentants des diverses catégories de transport et pour celle du président de chacun des trois groupements départementaux.

Le Comité d'organisation est ainsi composé :

Président : M. Joseph STURLA.

Membres : MM. BLANC Maurice, MAYER Roger, ALFONSO Joseph, N'AIT KACI Mohamed, FERRARA Janvier. OLIVE Paul, QUINTANA Maurice, RUFFIE Eugène, DEROMAIGNE Pierre, FOURNIER Roger et HELIE René.

Secrétaire général : M. Lucien CAMO.

Commissaire du Gouvernement : M. ARDOIN.

Siège du Comité : 6, rue de l'Industrie, ALGER.

Le gouverneur général CHATEL
dans le département de Constantine

Accueil chaleureux des populations européenne et musulmane
(*L'Écho d'Alger*, 13 septembre 1941)

.....
À CONSTANTINE

AUX ATELIERS DE SIDI-MABROUK

A 17 h. 30, le cortège gubernatorial se rendit aux ateliers des C.F.A. de Sidi-Mabrouk, où il fut accueilli par M. Ardoin, directeur des C.F.A., et M. Nullet, chef d'arrondissement et président de section de la Légion. Le gouverneur général Chatel, gouverneur général adjoint de l'Algérie, s'adressant aux délégations d'ouvriers qui lui souhaitaient la bienvenue, les félicita de la parfaite cohésion qu'ils manifestent dans l'organisation corporative de leur profession.

Évoquant ensuite la politique sociale du général Weygand, décidé à enrayer par tous les moyens la hausse du coût de la vie, il leur déclara : « Nous avons décidé d'augmenter récemment vos salaires ; ce n'est pas par vaine recherche de popularité mais pour permettre une amélioration à vos dures conditions d'existence ».

.....
MÉDÉA

LA JOURNÉE DE LA JEUNESSE

(*L'Écho d'Alger*, 9 août 1941)

C'est dans le cadre du collège de Médéa. mis gracieusement à la disposition du P.C.M. par M. Dupont, directeur, que se sont déroulées les manifestations de la journée de la Jeunesse, au profit de l'œuvre du Petit cheminot à la montagne (colonie de vacances de Lodi).

Assistaient à cette manifestation sportive les autorités médéennes : Mme et M. Lanquine, sous-préfet ; Mme et M. le commandant Grosjean, maire ; Mme et M. Petitjean, administrateur de commune mixte ; de nombreuses personnalités et les dirigeants de la colonie du Petit cheminot.

Reçus d'une façon charmante par M. Audran, inspecteur des Chemins de fer algériens, les invités purent se délecter de vieilles chansons françaises et de spectacles sportifs, notamment du saut en hauteur qui nous- permit de constater les performances des jeunes Figuières, Mas, Sylvestre et Dutheil.

Tour à tour, les spectateurs applaudirent : « Le vieux chalet », avec André Sala et Mlle Garcia (Franche-Comté) ; L'Alsace-Lorraine, avec Mlles O. Morant, O. et Lucienne David ; L'Île-de-France, avec une Parisienne fort jolie, Mlle Isabelle Sanchez ; la Normandie, avec la gracieuse Jeannine Andéani ; La Picardie, avec Mlle Bresson ; L'Algérie, avec Mlle Jeannine Sanchez ; La Martinique et le Sénégal, avec tout ce petit monde dont l'aîné a au plus onze ans.

L'organisateur avait eu l'heureuse initiative d'assembler, tant au lever des couleurs qu'au défilé final, devant le pavillon tricolore, les provinces occupées et la France d'outre-mer.

Un fort joli tableau : une fleur humaine tricolore à l'intention du chef de l'État fut réussie après un mouvement d'ensemble remarquable.

M. Ardoin, directeur des Chemins de fer algériens, et M. Sautel, chef d'arrondissement, de l'exploitation, s'étaient fait représenter par M. Brenot, inspecteur principal, qui a présidé cette fête.

Un concours de bébés fit l'admiration des dames du comité et du public.

Le sport fut à l'honneur et les petits cheminots ravissants dans leurs costumes.

Nos félicitations à M. Sala, excellent organisateur de cette fête.

Le gouverneur général CHATEL
dans le département de Constantine

Accueil chaleureux des populations européenne et musulmane
(*L'Écho d'Alger*, 13 septembre 1941)

.....

À CONSTANTINE
AUX ATELIERS DE SIDI-MABROUK

À 17 h. 30, le cortège gubernatorial se rendit aux ateliers des C.F.A. de Sidi-Mabrouk, où il fut accueilli par M. Ardoin, directeur des C.F.A., et M. Nullet, chef d'arrondissement et président de section de la Légion. Le gouverneur général Chatel, gouverneur général adjoint de l'Algérie, s'adressant aux délégations d'ouvriers qui lui souhaitaient la bienvenue, les félicita de la parfaite cohésion qu'ils manifestent dans l'organisation corporative de leur profession.

Évoquant ensuite la politique sociale du général Weygand, décidé à enrayer par tous les moyens la hausse du coût de la vie, il leur déclara : « Nous avons décidé d'augmenter récemment vos salaires ; ce n'est pas par vaine recherche de popularité mais pour permettre une amélioration à vos dures conditions d'existence ».

.....

Les colonies de vacances du « Petit Cheminot à la Montagne »
(*L'Écho d'Alger*, 22 septembre 1941)

Camp de Lodi

L'œuvre du « Petit cheminot à la montagne » possède deux colonies de vacances, deux modèles.

La plus ancienne est installée dans un ancien pensionnat à Lodi, à 4 kilomètres de Médéa. et à plus de 1 000 mètres d'altitude. Le centre est charmant. Les cerisiers y fleurissent et les nuits d'été sont délicieuses.

Le bâtiment comporte deux grands dortoirs bien aérés, un réfectoire, de grandes cours de jeux. l'éclairage électrique et un préau.

Cette colonie permet d'héberger en permanence pendant toute la saison estivale 120 enfants, garçons ou filles de 7 à 12 ans, dans les meilleures conditions possibles.

Camp de Tikjda

La colonie de « Tikjda », terminée depuis 1939, n'a pu être ouverte aux fils de cheminots que cette année, par suite des difficultés soulevées par la guerre. Il s'agit d'une vaste, riche et très confortable création.

Sur le plan sud du Djurdjura, à 1.500 mètres d'altitude, un vaste bâtiment de pierre de 90 m. de long sur 16 m. de large, se dresse fièrement dans une clairière entourée de cèdres centenaires. Au nord, s'élèvent la crête rocheuse du Djurdjura et l'imposante et froide masse de l'« Akouker » ; à l'ouest, le « Bonnet de Police » avec sa sombre parure de forêts.

La cime tourmentée du « Lalla Kredidja », muette et Impassible, domine la région.

À l'intérieur du bâtiment, rien n'a été négligé. L'eau fraîche et claire des sources alimente la cuisine ultramoderne, les lavabos à 50 places et l'installation de douches. Une installation appropriée permet de distribuer l'eau chaude à volonté. L'électricité, fournie par appareil à vent, est également distribuée dans tous les locaux. Les plafonds en cèdres vernis, les grandes baies aux boiseries rouges, les petits lits identiques bien alignés, enfin le tout, du plus beau goût et dans un ordre parfait, donne aux deux dortoirs un aspect de toute beauté.

Le réfectoire est admirablement organisé. Les plats sont amenés du sol par un monte-charge.

Citons aussi la salle des jeux où les enfants peuvent s'ébattre par tous les temps.

Cette année, 70 jeunes garçons, de 12 à 15 ans, ont séjourné à « Tikjda » du 6 juillet au 15 août. 65 jeunes filles du même âge les ont remplacés à partir de cette date et y resteront jusqu'au 21 septembre.

On devine la joie des enfants en liberté sous les cèdres et respirant à plein poumon le grand air vivifiant des montagnes. Il faut les voir — joyeux et pleins d'entrain — courir et sauter dans ce magnifique centre où, l'hiver, la neige étale son blanc manteau d'hermine.

Le programme de chaque jour, quant au point de vue des exercices, est fort bien réglé et les fiches physiologiques attestent le poids gagné par les enfants qui ne quittent la colonie qu'avec regret.

Un conseil d'administration dirige l'œuvre. Il a pour président M. Aymes, vice-président ; M. Côme, directeur honoraire des Chemins de fer algériens de l'État ; secrétaire général, M. Ardoin, directeur des Chemins de fer algériens ; Brunet, inspecteur principal ; et Saliba, trésorier général.

L'œuvre comprend en outre des membres fondateurs, membres bienfaiteurs, membres honoraires et membres actifs.

En 1942, le « Petit cheminot à la montagne » pense porter l'effectif des jeunes gens et jeunes filles à 100 ou 110, s'il peut se procurer le matériel de literie nécessaire.

B.

Au cours de son voyage dans le Sersou
Le gouverneur général Y. C. Châtel
a vu le magnifique effort dans l'union des colons et fellahs

(L'Écho d'Alger, 30 décembre 1941)

Poursuivant son voyage d'études, M. le gouverneur général Châtel a quitté Tiaret dimanche matin, à 8 h. 15, pour Trumelet. Il fut reçu, à la gare de Trumelet, par le maire, M. Jean Castex, le président de la Légion, M. Lechère, et par M. Ardoin, directeur des C.F.A. et les dirigeants de la compagnie.

Le chef de l'Algérie se fit expliquer par M. Ardoin, devant les représentants des organismes intéressés, les problèmes posés par l'évacuation des céréales du Sersou. À la suite de ces entretiens, il fut décidé que la voie métrique Tiaret-Trumelet serait prolongée, dans un bref délai, jusqu'à Burdeau.

.....

Le gouverneur général Y.-C. Chatel
inaugure aujourd'hui la voie ferrée Trumelet-Burdeau
(L'Écho d'Alger, 17 avril 1942)

Le gouverneur général Y.-C. Châtel et M. le préfet Pagès sont partis hier soir, à 20 h. 25, pour inaugurer le tronçon de voie ferrée qui reliera de nouveau Trumelet et Burdeau.

Ils étaient accompagnés du capitaine Gaétan, officier d'ordonnance du gouverneur général ; de M. Poupet, directeur des travaux publics ; de M. Paul Guitard, chef des services de presse et de propagande, et de M. Ardoin, directeur des C.F.A.

Il s'agit de la reconstruction d'une ligne qui avait été détruite, au temps où les carburants ne faisaient pas défaut. À l'heure actuelle, ce tronçon qui traverse une riche région de céréales, s'avère d'une utilité impérieuse.

M. le gouverneur général et sa suite qui, à leur départ, ont été salués par MM. Etori, secrétaire général du Gouvernement général, et Eissen, chef de cabinet du préfet, rentreront dans la soirée d'aujourd'hui à Alger.

CHEZ LES CHEMINOTS
Fête annuelle et corporative
(L'Écho d'Alger, 2 mai 1942)

La fête annuelle et corporative des cheminots qui s'est déroulée hier aux ateliers du Hamma, était placée sous le haut patronage de M. le gouverneur Y.-C. Châtel et sous la présidence effective de M. Poupet, directeur des Travaux publics, des Chemins de fer et des Mines, et de M. Ardoin, directeur des C.F.A.

Parmi les personnalités, nous avons noté : MM. Etori, secrétaire général du Gouvernement général, remplaçant le gouverneur général Châtel ; le gouverneur Pagès, préfet d'Alger ; le général Martin, président de la Légion en Algérie ; Poupet, directeur des Travaux publics, des Chemins de fer et des Mines ; Mercier, président du conseil général des transports ; Ardoin, directeur des C.F.A. ; Ducluzau, sous-directeur ; les chefs de service, le personnel des C.F.A. et leurs familles.

Après le lever des couleurs, l'harmonie des cheminots, sous la direction de M. Siacci, exécuta la « Marseillaise ». Les personnalités et les dirigeants des C.F.A., sous la conduite de M. Brocquet, président du comité des fêtes, visitèrent les ateliers. Puis la foule écouta avec la plus grande attention le message du Maréchal.

On continua par une visite du dépôt où se trouvaient disposées en cercle, autour d'un pont tournant, de puissantes « Garratts ». La fête se termina par un tournoi de boules et un concert. Fête bien réussie, fête du travail et de la paix sociale.

B.

À ALGER

Les cheminots font abandon d'une demi-journée
de salaires pour le Secours national
(*L'Écho d'Alger*, 13 mai 1942)

Une délégation des cheminots a été reçue hier matin par M. le gouverneur général Châtel à qui elle a remis un chèque de 280.000 francs représentant une demi-journée de salaires offerte spontanément pour le Secours national.

Cette délégation était composée de MM. Ardoin, directeur des C.F.A. ; Faucon, chef provincial des groupes d'entreprises et membre du conseil supérieur des transports ; Treuil, Milleli, Vinciguerra, Mongimot et Broquer.

Une causerie de M. Guilbaud aux cheminots
(*L'Écho d'Alger*, 31 mai 1942)

Sous l'égide de l'Union des syndicats de cheminots d'Algérie eut lieu, hier matin, dans le local de la rue Alexandre-Dumas, la première d'une série de conférences, que divers orateurs feront aux cheminots, sur des sujets intéressant les travailleurs du rail.

Cette première causerie a été faite par M. Georges Guilbaud, chargé de mission du secrétariat d'État à l'Information.

À l'occasion de cette première réunion, un buste du Maréchal a été inauguré en présence de MM. Ardoin, directeur des C.F.A. ; Ducluzeau, sous-directeur, entourés du haut personnel des chemins de fer, et devant une salle comble.

Après des paroles de bienvenue et de remerciement adressées par M. Milleli, secrétaire général, M. Guilbaud parla de la « Charte du travail ». Précisant notamment le sens de la propagande qu'il a entreprise, il dit :

« Notre but est de faire de tous les Français, par delà tous les obstacles, des hommes du Maréchal et de la Révolution nationale. »

Le secrétaire général fit alors voter l'ordre du jour suivant à l'adresse du Maréchal :
« Les cheminots d'Alger réunis le 31 mai, après l'inauguration de votre buste et la conférence de M. Guilbaud, vous adressent l'assurance de leur indéfectible attachement à votre personne et de leur entier dévouement à l'œuvre courageusement entreprise.

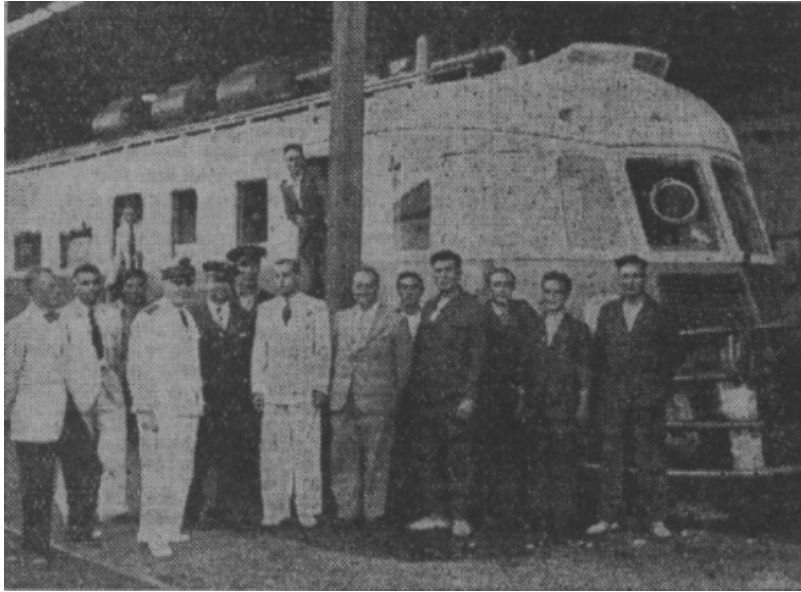
» Prennent l'engagement d'œuvrer de toutes leurs forces et de tout leur cœur dans un esprit de concorde et d'étroite collaboration pour le relèvement de leur chère patrie et de la condition sociale. Ils adressent en même temps à l'amiral Darlan et au président Laval l'assurance de leur entier dévouement. »

La réunion s'est terminée par une vibrante « Marseillaise », entonnée spontanément par toute l'assistance debout.

Tunis-Alger en 17 heures 14 minutes

Le premier autorail venant de la capitale de la Régence

est arrivé hier dans notre ville
(*L'Écho d'Alger*, 17 septembre 1942)



L'autorail en gare d'Alger

Hier, à 17 h. 14, est arrivé en gare d'Alger le premier auto-rail système Lang, équipé en gazogène, destiné à relier en 16 heures Tunis-Alger et éventuellement Alger-Casablanca.

Ce premier voyage est un voyage d'essai qui permettra de mettre au point un système rapide de liaison entre les capitales nord-africaines.

Cette initiative, qui est due à l'autorité militaire et dont la réalisation a été accélérée par le vice-amiral Fénard, secrétaire général permanent en Afrique française, permettra de suppléer en cas de besoin à la réduction des services d'avion.

Elle réalise un nouveau progrès dans l'utilisation des carburants de remplacement (charbons de bois ou arachides).

Lorsque l'auto-rail arrive sur le quai de la gare, nous notons la présence de M. l'amiral Fénard, secrétaire général permanent en Afrique française ; de M. de La Nézière, secrétaire général permanent adjoint ; du commandant de Gastynes ; du colonel Quenard, directeur du service des transports de l'Afrique du N., de l'état-major du général Juin ; du commandant Zelle ; du capitaine Weiss, chef du service de presse du secrétariat général permanent ; MM. Ardoin, directeur des Chemins de fer algériens ; Chirouze, représentant la S.N.C.F. ; Janut, Gaudllhon. Hieguet.

De l'auto-rail descendent M. Barbant, directeur de la Cie fermière des Chemins de fer tunisiens ; Lang, chef du cabinet technique de l'amiral Estéva ; Gay, ingénieur en chef de la traction des Chemins de fer tunisiens ; Prade, chef de service des auto-rails ; Gidiolle, ingénieur du contrôle de l'État.

Tous les voyageurs se déclarent enchantés du voyage d'essai qui s'est accompli en 17 h. 14 minutes et qui n'a été marqué par aucun incident.

C'est d'ailleurs ce que confirmera le mécanicien chef, que M. l'amiral Fénard tient à féliciter.

A. K.

Le voyage
(DE L'ENVOVÉ SPÉCIAL DE L'O.F.I.)

Comme avec le mazout et grâce au système Lang, le moteur conserve toute sa puissance initiale et il le prouve bien, peu après Souk-Ahras où l'autorail franchit, sur une longueur de 15 km, une rampe de 25 mm. à plus de 30 de moyenne.

Voici le Kroubs, croisement important des lignes de Constantine-Alger-Tunis où un arrêt de cinquante minutes est prévu pour recharger les gazos. La moitié du parcours est couverte. Tout s'est déroulé normalement.

Un rapide calcul établi par M. Lang nous apprend la consommation des gazogènes : 300 kg pour 450 km, soit 66 kg aux 100 km et 90 litres d'huile d'arachide, soit 20 litres aux 100 km.

Avec un peu de retard dû aux rechargement des gazogènes, l'autorail entame la seconde partie du parcours et non la moins rude car le profil est accentué et la voie unique, ce qui oblige à de fréquents arrêts dans les gares pour maintenir les intervalles de sécurité. Sétif est atteint avec près d'une heure de retard qui paraît ne pouvoir être rattrapé car l'ordre de marche est serré et le moteur tourne à fond.

Enfin après avoir rattrapé 10 minutes de retard, l'autorail stoppe en gare d'Alger.

André Marc Marie Pierre Eugène Émile DUCLUZEAU,
directeur

Né le 28 juillet 1893 à Mauriac (Cantal).

Fils d'Émile Ducluzeau, inspecteur du P.-O., et de Mme, née Rose Massoulard, décédée le 18 mars 1930 au Logis-des-Ponts, près Saint-Claud-sur-le-Son (Charente).

Marié à Paule Longuet.

Dont Suzanne, Jean, Gabrielle dite Gaby (Mme Bruno Lacroix) et Bernard (1936).

Polytechnique-Génie Maritime.

Une blessure, 3 citations et la Légion d'honneur (1914-1918).

Entré à la Cie P.-L.-M. (*JORF*, 14 avril 1923)

Ingénieur principal, chef de la traction au réseau algérien du P.-L.-M.

Décédé le 4 mars 1985.

AUX CHEMINS DE FER ALGÉRIENS

M. André Ducluzeau est nommé directeur en remplacement de M. Paul Ardoin appelé à la direction générale des Chemins de fer du Maroc
(*L'Écho d'Alger*, 24 septembre 1942)

M. LECOANET devient sous-directeur et M. BIZE chef de l'exploitation

C'est avec plaisir que nous avons appris la nomination de M. Ardoin, directeur des Chemins de fer algériens, comme directeur général des Chemins de fer du Maroc.

M. Ardoin est né le 3 avril 1885 à Bordj-bou-Arréldj. Ancien élève de l'École polytechnique, il a débuté au P.-L.-M. algérien, gravissant tour à tour les différents échelons de la hiérarchie.

En 1926, il allait au Maroc comme directeur de l'exploitation. En 1933, il prenait la direction unique des chemins de fer algériens de l'État et du réseau algérien affermé à la Cie P.-L.-M.

M. Ardoin a fait la guerre 1914-1918 comme capitaine du génie et a obtenu plusieurs citations. Fait chevalier de la Légion d'honneur en 1921 à titre militaire, il a été promu officier en 1936.

M. Ardoin a rendu à l'Algérie d'éminents services. N'est-ce pas sous le signe de son autorité que la gestion commune des chemins de fer algériens de l'État et du réseau algérien affermé par le P.-L.-M. a pu être institué en 1933 dans une parfaite union ? N'est-ce pas lui qui équipa dans le Sud-Oranais les deux houillères de Kenadsa et de Colomb-Béchar, dont la production est passée de 15.000 tonnes annuelles en 1938 à 15.000 tonnes mensuelles.

D'autre part, M. Ardoin a été pour le personnel le guide le plus averti et le plus compréhensif. Il emporte la sympathie de tous les cheminots.

*
* *

Sont nommés par arrêté de M. le gouverneur général de l'Algérie, en date du 17 septembre 1942 :

M. André Ducluzeau
directeur des chemins de fer algériens

M. Ducluzeau remplace M. Ardoin. Il est né le 28 juillet 1893 à Mauriac. Il a pris part à la guerre 1914-1918. Une blessure, 3 citations et la Légion d'honneur attestent sa brillante conduite. Après être sorti de l'École polytechnique, il était nommé ingénieur à la direction des constructions navales. Il est entré à la Cie P.-L.-M. en 1922. C'est un technicien qui connaît à fond les questions du chemin de fer. On lui doit leur modernisation progressive.

M. Lecoanet
sous-directeur

M. Lecoanet est né le 14 janvier 1899 à Sainte-Ménehould. Après Polytechnique et à sa sortie de l'École nationale des ponts et chaussées, il était nommé ingénieur des Ponts. Il a débuté aux chemins de fer de l'Est et de là, il est passé au P.-L.-M. métropolitain, pour venir en Algérie, comme chef de service, en 1936. Rapide et brillante carrière que M. le Gouverneur général a consacrée par une nouvelle preuve de confiance.

M. Bize
chef de l'exploitation

M. Bize est né en 1894 à Aïn-Beïda.

Il a fait la guerre 1914-1918 dans l'artillerie et a obtenu 3 citations et la Légion d'honneur. En 1919, il entrait à Polytechnique. Il a débuté à Oran, inspecteur de l'Exploitation.

Sa solide culture et ses connaissances professionnelles l'ont vite porté aux grades élevés.

Nous adressons à cette brillante équipe de techniciens nos félicitations.

BONIFACI.

Dans la région de Perrégaux
Le gouverneur général Yves-C. Châtel
a consacré la dernière journée de son voyage à la visite des cotonneraies
(*L'Écho d'Alger*, 26 septembre 1942)

À Perrégaux

.....
Le chef de l'Algérie, qui était allé auparavant s'incliner devant le monument aux morts encadré par les légionnaires, quitta la mairie sous les acclamations de la foule pour se rendre aux ateliers des C.F.A., où eurent lieu les adieux de M. Ardoin.

Les adieux de M. Ardoin

À l'entrée des ateliers, le gouverneur Châtel fut reçu par M. Ardoin, entouré de son successeur, M. Ducluzeau et de ses collaborateurs, ainsi que par des délégations de cheminots venus des trois départements pour saluer leur ancien directeur.

Dans le grand hall, orné de drapeaux, devant tout le personnel rassemblé, le gouverneur général, après l'envoi des couleurs suivi de la « Marseillaise » exécutée par la musique des C.F.A., prit la parole pour rendre un hommage ému aux pertinence, compétence et sage autorité du chef qui s'en va.

« Votre directeur, dit-il aux cheminots, vous avait donné toute son affection et son estime. Son autorité a été sage et ferme, sachant qu'il pouvait compter sur vous. Je remercie encore M. Ardoin de sa collaboration et je lui dis mes regrets de le voir partir, auxquels je sais que vous vous associez. »

Et le gouverneur général, aux applaudissements de tous, donne l'accolade à M. Ardoin.

Puis M. Devallet, contremaître, au nom du personnel, remercie le chef de l'Algérie d'être venu chez les cheminots.

Enfin, M. Ardoin, très ému, rappela qu'il était au réseau depuis 34 ans.

« Je vous demande de demeurer bons Français, de rester unis derrière le Maréchal qui aime les cheminots et l'a prouvé récemment, derrière votre nouveau directeur, derrière le gouverneur qui s'efforce sans se lasser de parer à toutes les nécessités de ce pays. »

De longs applaudissements saluèrent cette allocution.

Le gouverneur général a quitté Perrégaux à 22 heures pour regagner Alger.

Le voyage du général Catroux à Constantine (*L'Écho d'Alger*, 20 août 1943)

Aux ateliers des C.F.A.

Après l'orphelinat, le gouverneur visite les ateliers de Sidi-Mabrouk des Chemins de fer algériens, à l'entrée desquels il est reçu par M. Ducluzeau, directeur, et les délégués du personnel ouvrier. Il remercie chaleureusement les cheminots de l'effort accompli par eux durant la campagne de Tunisie, et de leur labeur de chaque jour

Il les félicite d'avoir choisi pour devise les trois mots symboliques: « Union, Travail, Patrie ».

Après avoir lui-même apposé la devise sur le drapeau tricolore de l'atelier, le gouverneur général, accompagné de M. Ducluzeau et du général américain Gray, chef des transports ferroviaires alliés en Afrique du Nord, inspecte les ateliers et se fait expliquer le fonctionnement et l'utilisation de l'outillage.

Aux Délégations financières algériennes (*L'Écho d'Alger*, 2 décembre 1944)

La Commission interdépartementaire des transports terrestres s'est réunie hier, dans la matinée, sous la présidence de M. Lavie, président, en présence de M. Weckel, directeur adjoint des Affaires économiques, commissaire adjoint du Gouvernement, et de M. Ducluzeau, directeur des Chemins de fer algériens. Elle a désigné son rapporteur, M. Charles Lévy, et discuté des questions ayant trait aux Chemins de fer algériens et, en particulier, de l'électrification du réseau.

- Oued Kébérit-Tébessa (68,2 km) : transformation de la voie métrique à l'écartement normal en 1942,
 - Tébessa-El Kouif (24,8 km) : transformation de la voie métrique à l'écartement normal en 1946,
 - Oued Kébérit-El Kouif (95 km) : électrification en 1951,
 - Souk Ahras-Tarja (8,5 km) : électrification en 1951,
 - Biskra-Touggourt (217 km) : transformation de la voie métrique à l'écartement normal mis en service le 20 décembre 1957.
-

Claudon (René)(1892-1958).

Né à Saint-Rémy-en-Rollat (Allier) en 1892, élève de l'École polytechnique en 1911, il sert comme officier du génie lors du premier conflit mondial sur le front de Belgique et, après la guerre, achève ses études à l'École nationale des ponts et chaussées en 1919-1920. ... En 1950, il est nommé vice-président du conseil d'administration de la S.N.C.F., dont il faisait partie depuis 1944. René Claudon est également président de la Compagnie des chemins de fer algériens et de celle de la Méditerranée au Niger.

1960 (1^{er} janvier) : transformation en SNCFA.

Les Européens d'Algérie à la Croisée des chemins
par Claude PIERRE
(*Esprit*, juin 1961)

[1031] Une autre forme de démission devant l'avenir, c'est l'acharnement mis à fusionner juridiquement les secteurs d'activités algériens et français (ainsi, la transformation des C.F.A. en S.N.C.F.A., pour prendre un exemple déjà ancien) : il s'agit d'une traite sur le futur, assurance de toucher une retraite pour les personnels les plus anciens, mais aussi, pour les jeunes, assurance de trouver « après », en métropole, une place équivalente à celle qu'ils occupent maintenant. Nombreux sont ceux qui se préparent ainsi, peu ou prou, un point de chute.
