

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER AU MAROC

La construction du chemin de fer de Kenitra à Petitjean
(*La Journée industrielle*, 21 septembre 1920)

Les travaux de construction du chemin du fer de Kenitra à Petitjean (Maroc), à l'adjudication desquels les Établissements Schneider et Cie avaient eu, un instant, l'intention de prendre part, ont été adjugés, pour un prix de 8 millions, à un groupe d'entrepreneurs algériens.

Ce chemin de fer, à voie normale, comprendra une ligne unique et aura 83 kilomètres de longueur. Il nécessitera la construction d'un assez grand nombre de petits ouvrages d'art, notamment deux ponts de 50 mètres et un pont de 20 mètres.

Les travaux, qui doivent durer trente mois, sont commencés depuis quelques semaines. On procède actuellement à l'établissement de la plate-forme de la voie.

Compagnie des chemins de fer P.-L.-M.
(*La Journée industrielle*, 1^{er} février 1921)

Nous avons annoncé, dans notre numéro du 21 septembre dernier, que les travaux de construction du chemin de fer du Kenitra à Petitjean, avaient été adjugés à un groupe d'entrepreneurs algériens.

On sait, d'autre part, qu'une convention a été conclue, le 29 juin dernier, entre la Compagnie générale du Maroc, le P.-L.-M., l'Orléans et la Compagnie Marocaine pour la concession des chemins de fer de Petitjean à Kenitra, de Kenitra à Casablanca, de Kenitra à Souk-El-Arba du Rharb, de Casablanca à Marrakech, de Settat à l'oued Zem et de Fez à la frontière algérienne.

Aux termes de cette convention, approuvée par une loi en date du 21 août 1920, les entreprises concessionnaires doivent, dans les trois mois à dater de l'origine de la concession, constituer une société anonyme au capital de 50 millions qui se substitue à elles, dans tous leurs droits et obligations. La répartition des dépenses d'établissement entre le gouvernement chérifien et la société sera assurée comme suit : 1^o pour les cinq premières lignes stipulées plus haut, par le capital-actions jusqu'à son épuisement ; de 50 à 200 millions, par des obligations à la charge du gouvernement chérifien ; au-delà de ce chiffre, par des obligations à la charge du gouvernement chérifien pour 80 % et du concessionnaire pour 20 %, pour une première tranche de 100 millions. Pour le surplus, dans la proportion de 90 et 10 % respectivement ; 2^o pour la ligne de Fez à la frontière algérienne, les dépenses seront couvertes par le gouvernement chérifien jusqu'à 120 millions, et au-delà de ce chiffre par des obligations à la charge du gouvernement chérifien pour 90 % et du concessionnaire pour 10 %.

La Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée convoque une assemblée extraordinaire le 4 mars prochain à l'effet de délibérer sur cette convention.

(EN FORMATION)

Émission de 57.600 actions « catégorie B » de 500 francs chacune.
(*La Journée industrielle*, 15 décembre 1921)

La Compagnie des Chemins de fer du Maroc est constituée en exécution et dans les conditions de la convention de concession intervenue, le 29 juin 1920, avec le Gouvernement chérifien et avec le Gouvernement français. Cette convention, approuvée par une loi du 21 août 1920, a été complétée par une convention additionnelle, intervenue le 28 novembre 1921, avec le Gouvernement chérifien.

Le capital, fixé à 50.000.000 de francs, est divisé en 100.000 actions de 500 francs chacune, dont 20.000 actions catégorie A et 80.000 actions catégorie B, toutes à souscrire en espèces.

Les actions de la catégorie B jouissent, en ce qui concerne la répartition des bénéfices, d'un droit de priorité jusqu'à concurrence d'un intérêt de 6 % et de l'annuité d'amortissement, nets d'impôts présents et futurs, correspondant à ces actions. Elles bénéficient d'une garantie du Gouvernement chérifien ou, à son défaut, du Gouvernement français, dans les conditions définies à la convention de concession et à la convention additionnelle.

Les actions B seront amorties en totalité pendant la période prévue pour la durée de la concession, par voie de tirages au sort annuels. Les actions amorties seront échangées contre des actions de jouissance.

Les actions B, jusqu'à concurrence de 57.600 titres, sont offertes au public au pair, soit 500 francs par action, payables en souscrivant.

Les demandes seront reçues à partir du 15 et jusqu'au 31 décembre 1921, dans la limite des titres disponibles, aux guichets des établissements suivants ;

Banque de Paris et des Pays-Bas ; Crédit Lyonnais ; Comptoir National d'Escompte de Paris ; Société Générale pour favoriser le développement du Commerce et de l'Industrie en France ; Société Marseillaise de Crédit Industriel et Commercial et de Dépôts ; Banque de l'Union Parisienne ; Banque Française pour le Commerce et l'Industrie ; Crédit Algérien ; Compagnie Algérienne ; Crédit Foncier d'Algérie et de Tunisie, et dans leurs agences et succursales en France, en Algérie, en Tunisie et au Maroc, ainsi qu'au siège social et dans les agences de la Banque d'État du Maroc.

La notice prescrite par la loi a paru dans le *Bulletin des Annonces Légales Obligatoires* à la charge des sociétés financières du 12 décembre 1921, n° 50.

Société anon., 10 février 1922.

Gaston GRIOLET (président de la BPPB), président

Cie des Ch.de fer du Maroc
(*L'Information financière, économique et politique*, 14 février 1922)

La deuxième assemblée constitutive de cette compagnie a eu lieu le 10 février, au siège social, 280, boulevard Saint-Germain, sous la présidence de M. Griolet.

On sait que la Compagnie générale du Maroc, la Compagnie des Chemins de fer P.-L.-M., la Compagnie des Chemins de fer de Paris à Orléans et la Compagnie Marocaine ont fait apport à la Compagnie des Chemins de fer du Maroc du bénéfice de l'avenant à la convention du 29 juin 1920 intervenue entre elles et le gouvernement chérifien

pour la construction et l'exploitation de chemins de fer au Maroc, du bénéfice de la convention additionnelle à cette convention de concession intervenue le 28 novembre 1921 et de celui des études et travaux faits jusqu'à ce jour.

Ces apports sont effectués sans rémunération. La Société nouvelle aura toutefois, une fois obtenue l'autorisation du gouvernement chérifien, sa substitution aux compagnies apporteuses, à rembourser à ces dernières les dépenses des études qu'elles ont faites depuis 1916 sur les lignes concédées et qui peuvent être évaluées à 8.673.833 fr. 84. La Société aura également à rembourser au gouvernement chérifien les dépenses que celui-ci aurait faites pour les travaux déjà exécutés par lui antérieurement à la concession ou pour ceux dont il aurait assuré l'exécution depuis cette date, soit environ 46 millions, sauf redressements ultérieurs.

L'assemblée a adopté les conclusions du rapport du commissaire aux apports. M. J. Mignot, tendant à l'acceptation desdits apports et aux remboursements de dépenses qui en résultent.

Elle a en outre prorogé les pouvoirs de MM. Max Boucard ¹, Stéphane Dervillé, Étienne Ganderax, Gaston Griole, Émile Heurteau, André Laurent-Atthalin, André Lebon ², Alfred Mange le baron F du Marais, Maurice Margot, Léon Mauris ³, Denis Pérouse, Ernest Roume, Georges-René Taillandier, Charles Vergé, Louis Wibratte, administrateurs désignés par les statuts, jusqu'à la date de la prochaine assemblée générale ordinaire qui approuvera les comptes de l'exercice qui aura été clos le 31 décembre 1925.

Toutes les formalités légales ayant été accomplies, la Compagnie des chemins de fer du Maroc a été déclarée définitivement constituée.

Rappelons pour mémoire que le capital a été fixé à 50 millions de francs, divisé en 100.000 actions de 500 francs, dont 20.000 titres de la catégorie A, nominatifs, répartis entre les compagnies participantes dans la proportion de leur participation et 87.000 titres de catégorie B pouvant être placés dans le public.

CONSTITUTION
Cie des Ch.de fer du Maroc
(Cote de la Bourse et de la banque, 11 mars 1922)

Capital 50 millions de francs, divisé en 100.000 actions de 500 fr. Siège social, à Paris, 280, boulevard Saint-Germain. Conseil d'administration : MM. Boucard, Dervillé, Ganderax, Griole, Heurteau, Laurent-Atthalin, Lebon, Mange, E. du Marais, Margot, Mauris, Pérouse, Roume, Saint-René Taillandier, Vergé et Wibratte. Statuts déposés chez M^{es} Bossy et Moyne, à Paris. — *Journ. spéc. des Soc.*, 4 mars 1922.

AEC 1922-471 — Cie des chemins de fer du Maroc, 280, bd Saint-Germain, PARIS (7^e).

Capital. — Sté an., f. en févr. 1922, 50 millions de fr. en 100.000 act. de 500 fr.

¹ Max Boucard (1855-1922) : président de la Compagnie marocaine :

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

² André Lebon (1859-1938) : ancien ministre du commerce et des colonies, président du Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie. Voir encadré :

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

³ Léon Mauris (1850-1929) : polytechnicien, ingénieur en chef des ponts et chaussées, entré au P.-L.-M. en 1884, y effectue toute sa carrière jusqu'à la vice-présidence :

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

Objet. — Construction et exploit. de chemins de fer du Maroc : Fez-Oudjda (320 km.), Petitjean-Casablanca (230 km), Kénitra–Souk-el-Arba (80 km.), Casablanca-Marrakech (240 km). Cet ensemble de lignes a été concédé à un consortium comprenant la Cie glé du Maroc, la Cie des chem. de f. PLM., la Cie des chem. de fer d'Orléans [P.-O.], la Cie marocaine qui a cédé cette concession à la Cie des chemins de fer au Maroc.

Conseil. — MM. Max Boucard [Cie marocaine], Stéphane Dervillé [BPPB/PLM], Étienne Ganderax ⁴, Gaston Griolet [pdt BPPB (1915-1930)], Émile Heurteau [pdt Marine-Homécourt, ing. en chef du P.-O....], André Laurent-Atthalin [BPPB], André Lebon [Créd. fonc. Alg. Tun.], Alfred Mange [dir. P.-O.], baron Émile du Marais [1869-1924. Mines+Supélec. Crédit lyonnais], Maurice Margot [PLM], Léon Mauris [dir., adm., puis vice-pdt du PLM], Denis Pérouse [v.-pdt PLM, pdt Chargeurs réunis], Ernest Roume ⁵, G. Saint-René Taillandier [Créd. fonc. Alg. Tun.], Ch. Vergé [P.-O., Bq d'État du Maroc], L. Wibratte ⁶.

CHEMINS DE FER DU MAROC
(*La Journée industrielle*, 12 février 1922)
(*Les Annales coloniales*, 17 février 1922)

La deuxième assemblée constitutive de cette compagnie a eu lieu le 10 février, au siège social, 280, boulevard Saint-Germain, sous la présidence de M. Griolet.

On sait que la Compagnie générale du Maroc, la Compagnie des chemins de fer P.-L.-M., la Compagnie des chemins de fer de Paris à Orléans et la Compagnie Marocaine ont fait apport à la Compagnie des chemins de fer du Maroc du bénéfice de l'avenant à la convention du 29 juin 1920 intervenue entre elles et le gouvernement chérifien pour la construction et l'exploitation de chemins de fer au Maroc, du bénéfice de la convention additionnelle à cette convention de concession intervenue le 28 novembre 1921 et de celui des études et travaux faits jusqu'à ce jour.

Ces apports sont effectués sans rémunération. La Société nouvelle aura toutefois, une fois obtenue l'autorisation du gouvernement chérifien à sa substitution aux compagnies apporteuses, à rembourser à ces dernières les dépenses des études qu'elles ont faites depuis 1916 sur les lignes concédées et qui peuvent être évaluées à 8.673.833 francs ⁸⁴. La société aura également à rembourser au gouvernement chérifien les dépenses que celui-ci aurait faites pour les travaux déjà exécutés par lui antérieurement à la concession ou pour ceux dont il aurait assuré l'exécution depuis cette date, soit environ 46 millions sauf redressements ultérieurs.

L'assemblée a adopté les conclusions du rapport du commissaire aux apports. M. J. Mignot, tendant à l'acceptation desdits apports et aux remboursements de dépenses qui en résultent.

⁴ Étienne Ganderax (1857-1944) : frère du critique littéraire Louis Ganderax. Diplomate, puis administrateur du Dakar–Saint-Louis (1913) et du Tanger-Fez :

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

⁵ Ernest Roume (1858-1941) : polytechnicien, ancien gouverneur général de l'AOF et de l'Indochine reconverti dans les affaires. Administrateur d'une vingtaine de sociétés, dont le Paris-Orléans qu'il représente sans doute ici. Ancien président du Chemin de fer franco-éthiopien Djibouti-Addis-Abeba. Voir encadré :

www.entreprises-coloniales.fr/madagascar-et-djibouti/Ch_fer_Djibouti-Addis-Abeba.pdf

⁶ Louis Wibratte (1877-1954) : X-Ponts. Directeur (nov. 1920), administrateur (janv. 1939), vice-président (jan. 1941) et président (1944-1949) de la Banque de Paris et des Pays-Bas. Son représentant dans de nombreuses sociétés dont l'Énergie électrique du Maroc et le Tanger-Fez :

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

Elle a en outre prorogé les pouvoirs de MM. Max Boucard, Stéphane Dervillé, Étienne Ganderax, Gaston Griolet, Émile Heurteau, André Laurent-Atthalin, André Lebon, Alfred Mange, le baron E. du Marais, Maurice Margot, Léon Mauris, Denis Pérouse, Ernest Roume, Georges [Saint-]René Taillandier, Charles Vergé, Louis Wibratte, administrateurs désignés par les statuts, jusqu'à la date de la prochaine assemblée générale ordinaire, qui approuvera les comptes de l'exercice qui aura été clos le 31 décembre 1925.

Toutes les formalités légales ayant été accomplies, la Compagnie des Chemins de fer du Maroc a été déclarée définitivement constituée.

Rappelons que le capital a été fixé à 50 millions de francs, divisé en 100.000 actions de 500 francs, dont 20.000 titres de la catégorie A, nominatifs, répartis entre les compagnies participantes dans la proportion de leur participation ; et 80.000 titres de catégorie B pouvant être placés dans le public.

RÉSULTATS D'ADJUDICATION MAROC

(Les Travaux publics nord-africains, 16 décembre 1922)

RABAT. — Le 15 novembre 1922, à la Direction générale des Travaux publics de Rabat, adj. des trav. d'infrastructure de la ligne de Casablanca à Rabat (8^e lot).

Offres : MM. Lasserre et Cézard, Rabat, 2.999.995 fr. ; Omnium d'Entreprises, de Paris, 2.895.390 fr. ; MM. Fougerolle frères, de Paris, 2.029.760 fr. ; Entreprise Edmond Boyer, d'Angers, 2.515.059 fr.

☞ La Société d'Etudes et de Travaux d'Art au Maroc, de Rabat, 2.359.840 fr., adjudicataire.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER AU MAROC *(Les Annales coloniales, 8 décembre 1922)*

MM. les actionnaires propriétaires d'actions « A » ou « B », sont informés qu'un dividende de 15 francs net, sur intérêt de 6 % afférent aux dites actions pour l'exercice en cours, est mis en paiement depuis le 1^{er} décembre prochain *[sic]*.

Annuaire Desfossés 1923, p. 349-350 :

Chemins de fer du Maroc

Conseil d'administration : MM. Griolet, Atthalin, du Marais, Wibratte, Boucard [† 9 mai 1922], A. Lebon, Vergé, Heurteau, Roume, Mange, Dervillé, Pérouse, Mauris, Margot, R. Taillandier, Gouderax [Ganderax].

MISSION AU MAROC *(Les Annales coloniales, 30 mars 1923)*

Aujourd'hui s'embarque à Bordeaux, à bord du *Martinique*, une mission qui se rend au Maroc, à l'occasion de l'inauguration des quais de Casablanca et du chemin de fer à voie normale de Rabat à Fez qui, comme nous l'avons annoncé, aura lieu le 4 avril.

Cette mission comprend :

MM. Mange et Heurtaux, directeur et ingénieur en chef de la Compagnie des chemins de fer d'Orléans.

MM. les députés Baréty (Alpes-Maritimes), président du groupe parlementaire du Maroc ; Regaud (Rhône), président du Club Alpin français ; Le Corbeiller (Seine), conseiller municipal de Paris ; Rendu (Haute-Garonne).

MM. de Beaumarchais et Giraudoux, du ministère des Affaires étrangères ; Fontaneilles, du ministère des Travaux publics ; Louis Milhac, du ministère du Commerce ; Philippiar, administrateur délégué du Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie ; Bénac, administrateur de la Banque de Paris et des Pays-Bas ; Rigaud, délégué de la Société des agriculteurs de France ; de Barbarin, directeur de la Compagnie de navigation Paquet ; [Charles] Laroche, directeur de la maison Schneider ; Bourlon de Rouvre, président de l'Institut colonial français ; Gouin, membre de la Chambre de commerce de Marseille ; Templier, membre de la Chambre de commerce de Paris ; Ganderax, ancien ministre plénipotentiaire, de la Compagnie des chemins de fer du Maroc ; [Ernest] Roume, de la Compagnie des chemins de fer du Maroc ; baron Horace Guérard, de la Banque Transatlantique ; de Caqueray, de la Compagnie marocaine ; Jacques Nacivet, directeur de l'Office du Maroc.

La Grande Semaine marocaine
(*Les Annales coloniales*, 6 avril 1923)

.....
Les invités et les personnages officiels sont partis de Casablanca en automobile à 15 heures pour Rabat, où ils sont arrivés à 17 heures. Après un tour en ville, ils ont été les hôtes du pacha de Rabat qui leur a offert un thé à la Kasbah des Oudaïas, et à 20 heures, ils ont assisté à un grand dîner présidé par le Maréchal et Mme Lyautey à la nouvelle résidence.

À l'issue de ce dîner, le maréchal fit une longue et intéressante conférence familière. Il a commencé par saluer ses hôtes, en leur exprimant ses regrets de ne pouvoir apporter par sa présence la consécration du chef du Gouvernement du Protectorat aux bons ouvriers qui ont réalisé les grandes œuvres inaugurées aujourd'hui. Il a regretté tout spécialement de ne pouvoir les accompagner : « On a répété maintes fois, dit-il, que j'étais un merveilleux metteur en scène, eh bien ! cette fois-ci les visiteurs du Maroc le verront en échappant à l'influence de ce metteur en scène et nul ne pourra dire qu'ils n'auront pas jugé par eux-mêmes. Tout le long de la voie ferrée que vous inaugurerez demain, vous verrez, certes, ajoute-t-il, encore des espaces incultes, mais vous verrez aussi de belles et nombreuses cultures, et vous pourrez vous dire qu'il y a dix ans, le maréchal Lyautey a suivi la même route, à cheval au milieu d'un pays désert et sous la protection de plusieurs bataillons. ».

Le résident général s'est élevé ensuite contre cette légende qu'il n'y a au Maroc ni colonisation, ni programme de colonisation, légende qui a été portée même à la tribune de la Chambre où l'on a pu affirmer qu'il n'y avait au Maroc que 180 colons, alors qu'on en rencontre plus de mille qui possèdent globalement 360.000 hectares : « Quelle est la possession, dit-il, qui, en pleine période de pacification, au bout de dix ans, dont cinq de guerre, peut présenter un tel bilan ? »

Le maréchal a, en terminant, exposé une théorie de la politique du Protectorat, que l'on ne peut ni ne doit abandonner, car elle est inscrites dans les traités et elle est pour la France la base et la garantie suprême de son établissement en ce pays. Il a cité à ce propos l'exemple des bataillons marocaines qui se sont si bien conduits pendant la guerre. Il a ajouté que les événements d'Orient n'avaient eu au Maroc aucune

répercussion dangereuse, uniquement parce que, avec la politique de Protectorat, on est assuré de la collaboration complète du Sultan qui est Commandeur des Croyants.

Dans leur réponse à cette belle improvisation du maréchal Lyautey, MM. Raphaël-Georges Lévy et Baréty, président du groupe parlementaire du Maroc, ont déclaré apporter au Maroc le salut du Parlement et ont exprimé toute la sympathie avec laquelle le peuple de France suit le magnifique essor du protectorat sous l'impulsion du maréchal Lyautey et grâce au concours du sultan Moulay Youssef.

L'inauguration de la ligne Rabat-Fez a eu lieu hier matin. Le premier train est arrivé à Kenitra à huit heures quarante-cinq. La caravane française venue inaugurer le chemin de fer Rabat-Fez est arrivée à Meknès où elle a été reçue par les autorités locales. Après un banquet, le cortège a repris le train jusqu'à Fez, où il est arrivé le 5 avril à 18 heures.

AU MAROC
Inauguration du « Grand Chemin de fer »
par GUSTAVE BABIN
(*Le Journal des débats*, 15 avril 1923)

Fedhala, le 10 avril.

On ne saurait dire, si l'on veut demeurer en règle avec la vérité, que la cérémonie d'inauguration de la section Rabat-Fez du chemin de fer à voie normale ait été brillante ; il y aura manqué la présence du maréchal Lyautey, mal remis encore de la secousse terrible qu'il vient d'éprouver, et c'était là, proprement, la carence du panache. Et puis, le temps était maussade : la pluie, si longtemps attendue, la pluie, dont on désespérait, était enfin venue. Nous nous en réjouissions, dans notre âme, pour les biens qu'elle apporte aux laboureurs, pour les moissons, pour la prospérité du pays, qui n'a pas besoin de cette adversité supplémentaire d'une mauvaise récolte. Toutefois, pour notre agrément, nous eussions préféré le radieux soleil, qui pare toutes les choses d'ici d'un charme si éclatant, et que rien ne peut remplacer dans une fête, pas plus que personne, fût-il d'esprit souple et délié et de caractère amène, comme l'est M. Urbain Blanc, délégué général à la Résidence, ne saurait remplacer « le Patron ».

Mais les hôtes qui nous étaient venus de France à cette occasion étaient de si bonne grâce qu'ils voulurent bien se déclarer pleinement satisfaits.

Il y avait parmi eux M. de Beaumarchais, sous-directeur de la section d'Afrique au Quai d'Orsay, représentant M. le président du Conseil ; M. le sénateur Raphaël-Georges Lévy, MM. les députés Ambroise Rendu, Leboucq, Le Corbeiller, Regaud et Baréty ; MM. Fontaneille et Milhac, représentant les ministres des travaux publics et du commerce ; M. Heurteau, président du conseil d'administration de l'Orléans et administrateur du Tanger-Fez ; M. Bénac, président de la Régie des tabacs ; MM. Mange, directeur général du P.-O. ; Séjourné, sous-directeur du P.-L.-M. ; Rouzeaud, directeur des Chemins de fer algériens ; des représentants des grandes affaires marocaines et des firmes ayant ici des intérêts : MM. Boissonnas (Compagnie algérienne), de Caqueray (Compagnie marocaine), Horace Guérard (Banque commerciale du Maroc), Godard (Compagnie générale du Maroc), Philippar (Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie), etc., etc. Enfin, ces trois écrivains de talent, et ces trois charmants hommes, Jean Giraudoux, Jean de Pierrefeu et Henry Bidou.

Je n'ai rien à ajouter aux renseignements techniques que je vous donnais, au mois de janvier, sur la voie ferrée elle-même. C'étaient les mêmes guides qualifiés qui en faisaient les honneurs : MM. Guérin, directeur général ; Philippe, directeur de la construction ; MM. les ingénieurs Charron, Henglais, auxquels s'étaient joints les représentants du Maréchal, MM. Urbain Blanc, le général Calmel et de Sorbier.

Le voyage même fut moins réussi que ne l'avait été le premier auquel j'avais été convié : les pluies avaient tassé fortement les remblais ; la voie était peu sûre ; on ne fit pas, ce jour-là, du 80 à l'heure. On n'en eut que mieux le loisir de contempler, le long du trajet, les cultures qu'a suscitées la création de la voie ferrée, ici des vignobles naissants, amoureusement soignés, là des oliviers, plus loin des plantations d'eucalyptus. Visions d'heureux présage : c'est du chemin de fer que ce pays, si riche d'espérances et de possibilités, doit attendre sa rénovation et sa prospérité..

Dans les quelques discours prononcés au cours de ces fêtes, le premier soir au dîner de la Résidence, le lendemain au déjeuner officiel traditionnel, à Meknès, on a beaucoup agité les questions économiques dont se préoccupent, à l'heure actuelle, les colons du Maroc, peu heureux dans le présent, inquiets de l'avenir.

Le maréchal, le premier, donnant, dans l'état encore précaire de sa santé, un exemple singulier d'énergie, et faisant tête, avec son habituelle et légendaire crânerie, à des critiques qui se sont fait jour en ces derniers temps, a protesté de l'attention qu'il porte, de la bienveillance qu'il accorde à la petite colonisation. Voilà donc posé devant l'opinion un gros problème. De savoir s'il y a au Maroc 180 colons, comme l'a prétendu, à la tribune de la Chambre, M. le député Abbo, ou 1.004, comme l'affirme la Résidence, ne nous préoccupons pas quant à présent. Il faut, quel que soit ce nombre, l'accroître, le multiplier. Dans le moment que nous roulions à petite vapeur vers Fez, M. Guillemet, un des premiers colons d'ici, un homme qui jouit de l'universelle estime, inaugurerait la Semaine agricole de Casablanca, proclamait, dans un discours, d'ailleurs très élégant, la nécessité d'étudier et de mettre en œuvre un programme hydraulique : les deux questions sont connexes et intimement liées ; elles réclament, de la façon la plus pressante, l'attention de nos dirigeants.

À Meknès, à l'heure des toasts, M. Heurteau, qui, invoquant le souvenir de Gabriel Charmes et de Pierre Loti, ne voulut point nous laisser oublier qu'il est, en même temps qu'un administrateur distingué, un délicat lettré, M. Heurteau, répondant à l'apostrophe désormais classique de Loti au « Moghreb sombre », excusa ses collaborateurs et lui-même, auteurs du grand travail dont nous inaugurons, avec tant de joie et d'espoirs, la première partie, d'être venus troubler la paix inféconde de cet empire. Qu'ils soient plutôt bénis, puisque c'est leur intervention qui va stimuler de nouveau les volontés, les énergies, les bienveillances

RÉSULTATS D'ADJUDICATION MAROC

(Les Travaux publics nord-africains, 25 août 1923)

RABAT. — Le 17 août 1923, dans les bureaux de la Direction des Travaux Publics à Rabat, adj. sur offres de prix des trav. d'infrastructure de la ligne de Casablanca à Marrakech, lot dit Kremissett, sur une longueur de 31.973 m.

Offres de prix MM. Fougerolle frères, 2.931.769 fr. Société des Grands Travaux de Marseille, 2.437.390 fr. ; Moretti et Cie, 2.354.420 fr. ; Schwartz-Haumont, 2 millions 237.687 fr. 50 ; La Construction Marocaine, 2.103.518 fr. 50 ; Chapon frères, 2.057.293 fr. 75 ; Omnium d'Entreprises, 2.054.435 francs.

☞ MM. Julia et Rieu, 2.011.741 fr., adjudicataires.

Courrier du Maroc
La vie économique
(Les Annales coloniales, 18 octobre 1923)

Entre Casablanca et Rabat, les travaux de la voie normale avancent rapidement : le viaduc de l'oued Mellah est terminé sauf les voûtes d'accès qui sont en cours d'exécution, Le viaduc sur l'oued Nefifick est terminé jusqu'au niveau de la plate-forme du lancement du tablier.

Le viaduc sur l'oued Cherrat est exécuté aux 80 %. Au viaduc de l'oued Yquem, la culée, côté Casablanca, et la pile n° 1 sont terminées jusqu'au niveau des sommiers.

La pile 2, fondée à l'air comprimé, est en cours de fonçage. Les maçonneries de la culée côté Rabat sont en cours.

Le tablier du viaduc de l'oued Mellah est posé sur ces appuis. Les tabliers des viaducs de l'oued Nefifick et du Cherrat sont montés respectivement aux deux tiers et au tiers. Tous les fers sont approvisionnés.

Le ballast est approvisionné sur toute la longueur de la ligne et les maisons de garde sont terminées. Les bâtiments des gares de Fédalah et de Bou-Skoura sont exécutés au 5/10. À la gare de Casablanca, les terrassements et ouvrages sont exécutés jusqu'à concurrence de 70 %. Les bâtiments (sauf celui des voyageurs) viennent d'être adjugés. À la gare maritime de Casablanca, les terrassements et la pose des voies sont terminés. La construction d'un réservoir de 25 mètres cubes est achevée.

1924 (janvier) : FONDATION DE L'ÉNERGIE ÉLECTRIQUE DU MAROC

RÉSULTATS D'ADJUDICATION
MAROC

(*Les Travaux publics nord-africains*, 12 janvier 1924)

RABAT. — Le 20 décembre 1923, dans les bureaux de la Direction générale des Travaux publics, adj. en 3 lots et sur offres de prix des trav. de construction du gros œuvre du bâtiment à voyageurs de Rabat-ville.

1^{er} lot. Maçonnerie, ciment armé. Offres de prix : MM. Doucet et Cie, 595.655 fr. ; Omnium d'entreprises, 606.883 fr. ; Société des Grands Travaux de Marseille, 637.841 fr. ; Moretti R. et O., 650.735 fr. ; Compagnon Fr. et Lacassagne, 651.720 fr. ; Société d'Etudes et de Travaux d'Art au Maroc, 655.750 fr. ; Société Travaux-Ciment, 629.032 fr. 40 ; Massina frères, 658.395 fr. 50 ; Simonesco, 675.575 fr. ; Lasserre et Cézard, 748.957 fr. 50 ; Rouquette et Colomina, 685.455 fr. ; Ateliers Schwartz-Haumont, 72.3.485 fr. ; Ferrara Joseph, 982.232 fr. 50.

☞ MM. Giliberto et Compagnon, 571.800 francs, adjudicataires.

COURRIER DU MAROC

La vie administrative

(*Les Annales coloniales*, 6 mars 1924)

Le *Bulletin officiel* du protectorat du 19 février 1924 a publié un dahir du 23 janvier 1924 prorogeant les effets du dahir du 31 janvier 1922 portant déclaration d'utilité publique du chemin de fer phosphatier entre Sidi-Daoui et Oued-Zem.

Informations financières
BANQUE D'ETAT DU MAROC
(*Les Annales coloniales*, 13 juin 1924)

La situation au Maroc

La Compagnie des chemins de fer du Maroc et la Compagnie du chemin de fer de Tanger à Fez exploitent la ligne de Salé à Petitjean et Fez depuis la fin du mois de septembre 1923 et ont réalisé pendant le dernier trimestre un produit brut permettant de couvrir largement les dépenses d'exploitation, phénomène vraiment exceptionnel pour une exploitation de chemin de fer à ses débuts.

RÉSULTATS D'ADJUDICATION
MAROC
(*Les Travaux publics nord-africains*, 21 juin 1924)

RABAT. — À la Direction de la Compagnie des chemins de fer de Casablanca à Rabat, adj. sur appel d'offres des trav. de terrassements, ouvrages d'art courants, approvisionnement de ballast et construction de 3 maisons pour poseurs.

Prix forfaitaire : MM. Lescoffay et Malagnini, 3.007.393 francs ; Raphaël Moretti et Milone, 2.573.780 francs ; Société des Grands Travaux de Marseille, 2.546.979 fr. ; Société d'Etudes et des Travaux d'art au Maroc, 2.468.149 francs ; Berlioz frères, 2.123.689 francs.

☞ Omnium d'Entreprises, prix forfaitaire de 2.123.670 francs, adjudicataire.

Courrier du Maroc
La vie économique
(*Les Annales coloniales*, 17 juillet 1924)

D'après l'Agence extérieure, on pense qu'avant un an, les trains pourront rouler sur la portion de la ligne qui va de Salé à Fez, car malgré la dualité des Compagnies entre Fez et Kénitn (Compagnie des Chemins de fer du Maroc, entre Salé et Petitjean et Compagnie du Tanger-Fez ensuite), l'accord régnant entre elles, les travaux sont très avancés et leur rôle a été d'ailleurs singulièrement facilité grâce à l'effort très considérable qui a été accompli par les services du Protectorat.

La Compagnie d'Orléans a décidé de mettre à la disposition de la Compagnie des Chemins de fer du Maroc tout un matériel très confortable, ce qui permettra aux voyageurs de ne plus recourir aux coûteux moyens de transport par automobiles. Pendant ce temps, on fera à l'industrie une importante commande de voitures neuves.

Les types de locomotives adoptées sont ceux des meilleures machines de la Compagnie Paris-Orléans ; et, en vue d'un long usage, on a choisi un rail assez lourd pesant 36 kg.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU MAROC
S.A. frse au capital de 50 MF.
Siège social : PARIS, 280, boulevard Saint-Germain.
Fleurus 25-67
Registre du commerce : Seine n° 184.352

Direction générale : Rabat, 11, bd de la Tour Hassan
(Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie,
Annuaire des valeurs de l'Afrique du Nord, 1924-1925, p. 135)

CONSEIL D'ADMINISTRATION

composé de 16 membres français, propriétaires de 50 actions.

GRIOLET (Gaston), 97, av. Henri-Martin, Paris ; pdt ;
DERVILLÉ (Stéphane), 37, rue Fortuny ; v.-pdt ;
VERGÉ (Charles), 5, av. Georges-V, Paris ; v.-pdt ;
ATTHALIN (André), 11 *bis*, r. de Bellechasse, Paris ;
COURCELLE (Joseph), 14, r. Le-Pelletier, Paris ;
GANDÉRAX (Étienne), 136, bd Haussmann, Paris ;
HEURTEAU (Émile), 17, r. de Clichy, Paris ;
LEBON (André), 2, r. de Tournon, Paris ;
MANGE (Alfred), 8, r. de Londres, Paris ;
MARGOT (Maurice), 9, r. du Cirque, Paris ;
MAURIS (Léon), 27, r. Marbeuf, Paris ;
PÉROUSE (Denis), 92, av. des Chaps-Élysées, Paris ;
SAINT-RENÉ TAILLANDIER (Georges), 11, r. Sédillot, Paris ;
WIBRATTE (Louis), 3, r. d'Antin, Paris.

Commissaires aux comptes

GODARD (Louis) [dir. Cie gén. Maroc], 15, r. Vavin, Paris ;
CAQUERAY (Gaston de), 4, av. Hoche, Paris.

Comité de direction

M. MAURIS, président
ATTHALIN (André), 11 *bis*, r. de Bellechasse, Paris ;
MANGE (Alfred), 8, r. de Londres, Paris ;

Direction

GUÉRIN (Albert), 5, bd de la Tour Hassan, Rabat ; dg ;
SÉJOURNÉ (Paul), 82, av. N.-D.-des-Champs, Paris ; ingénieur-conseil [ancien ingénieur en chef de la construction des Ch. de fer algériens du PLM] ;
PHILIPPE (Léon), 11, av. des Touaregs, Rabat ; dir. de la construction ;
PORCHÉ (Georges) ⁷, 102, bd de Versailles, St-Cloud ; ing. en chef délégué du conseil d'administration et du comité de direction.

Services de l'exploitation

SIMERAY (Henry), 11, bd de La-Tour-Hassan, Rabat ; chef de l'exploitation.
HINGLAIS (Émile), 11, bd de la Tour-Hassan, Rabat ; chef du matériel et de la traction ;
SAVARY (Louis), 11, bd de la Tour-Hassan, Rabat ; chef du secrétariat technique.

Annuaire Desfossés 1925, p. 384 :

Chemins de fer du Maroc

Conseil d'administration : MM. Griolet, Atthalin, du Marais, Wibratte, Courcelle, A. Lebon, Vergé, Heurteau, Roume, Mange, Dervillé, Pérouse, Mauris, Margot, Saint-René Taillandier, Ganderax.

⁷ Georges Porché (1871-1942) : ingénieur des ponts et chaussées, il fut affecté en Tunisie (1900-1908), puis au Maroc, avant d'intégrer la direction du Tanger-Fez et des Chemins de fer du Maroc, puis le conseil de l'Énergie électrique du Maroc. Marié à Alice Walther.

Au P.-L.-M.
(*Les Annales coloniales*, 21 décembre 1925)

Au cours de sa dernière réunion, le conseil d'administration de la Compagnie du P.-L.-M. a nommé M. Mauris, vice-président du conseil, en remplacement de M. Pérouse, décédé.

M. Mauris est président du conseil d'administration [non : du comité de direction] des Chemins de fer du Maroc et ancien directeur de la Compagnie du P.-L.-M.

NOMINATION
DANS LES CHEMINS DE FER
(*L'Écho d'Alger*, 10 juin 1926)

Nous apprenons avec plaisir que M. Ardoin ⁸, ingénieur en chef, sous-directeur de la Compagnie P.-L.-M. à Alger, vient d'être nommé directeur des Chemins de fer marocains.

Cet avancement, amplement mérité, est la juste récompense des hautes capacités professionnelles de M. Ardoin et des services signalés qu'il a rendus à la Compagnie P.-L.-M. et, par suite, à l'Algérie et à la métropole.

Nous lui adressons nos plus vives félicitations, ainsi que nos meilleurs vœux de réussite dans ses nouvelles et importantes fonctions au Maroc.

Informations financières
COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU MAROC
(*Les Annales coloniales*, 29 juin 1926)
(*Les Annales coloniales*, 1^{er} juillet 1926)

Réunis en assemblée générale ordinaire le 17 juin, sous la présidence de M. Griolet, les actionnaires de cette société ont approuvé les comptes de l'exercice 1925, qui font apparaître un solde créditeur de 4.671.147 francs qui comprend pour 170.418 francs le solde reporté de 1924.

L'assemblée a fixé le dividende net à 30 francs par action, sur lequel un acompte de 15 francs a déjà été payé antérieurement. Le solde de 15 francs sera mis en paiement à dater du 1^{er} juillet prochain. Une réserve spéciale appartenant aux actionnaires a été constituée et dotée de 1.500.000 fr. Le report à nouveau s'élève à 130.847 francs.

La nomination de MM. Gabriel Cordier et le baron [Jean] de Neuflyze, en qualité d'administrateurs, a été ratifiée. Le conseil a été ensuite réélu en son entier.

Le rapport indique que l'ensemble des recettes a atteint 8.923.510 francs et les dépenses 3.673.155 francs. Le nombre de voyageurs transportés a été de 457.276.

L'exploitation de la ligne des phosphates s'est poursuivie toute l'année. Le tonnage transporté a été de 724.450 tonnes, chiffre dépassant de 100 celui de l'année précédente.

Les transports militaires ont demandé un effort considérable au réseau.

⁸ Paul Ardoin (1885-1966) : polytechnicien. Directeur des Chemins de fer du Maroc de 1926 à 1933, puis de nouveau en 1942. Président-directeur général après guerre. Voir encadré ci-dessous.

Parallèlement aux trains de troupe, l'autorité militaire a demandé des transports de matériel, munitions et vivres, qui se sont accrus progressivement pour atteindre leur maximum en septembre.

La Compagnie a pu faire face à ce programme sans restreindre le trafic commercial grâce à une augmentation du parc de matériel et de machines, à l'extension des installations des gares de Casablanca, Kénitra, Sidi Slimane, au renforcement du personnel, à la création de nouveaux circuits téléphoniques, etc.

Le conseil envisage une nouvelle amélioration des résultats grâce à l'ouverture complète à l'exploitation de la ligne Casablanca-Marrakech, qui mettra en communication le port de Casablanca avec les régions du sud du Maroc.

Compagnie des chemins de fer du Maroc.
(*Le Mercure africain*, 29 décembre 1926)

L'émission de la tranche hollandaise de l'emprunt 7 p. cent de 41.600.000 fr. suisses ou 20 millions de florins, effectuée le 17 novembre dernier, a été largement couverte.

Par ailleurs, rappelons que le conseil met en paiement un acompte de dividende de 15 fr. net à dater du 1^{er} décembre. Cet acompte, qui correspond à la moitié de l'intérêt statutaire, est égal au précédent.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU MAROC
S.A. frse au capital de 50 MF.
Siège social : PARIS, 280, bd St-Germain
Registre du commerce : Seine, n° 184-352.
Direction générale : Rabat, 11, bd de la Tour Hassan
(Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie,
Annuaire des valeurs de l'Afrique du Nord, 1926-1927, p. 125-127)

Conseil d'administration
composé de 16 membres français, propriétaires de 50 actions.
GRIOLET (Gaston), 97, av. Henri-Martin, Paris ; pdt ;
CORDIER (Gabriel), 5, r. de Fortuny, Paris ; v.-pdt ;
VERGÉ (Charles), 5, av. Georges-V, Paris ; v.-pdt ;
ATTHALIN (André), 11 *bis*, r. de Bellechasse, Paris ;
COURCELLE (Joseph), 164, bd Haussmann, Paris ;
GANDÉRAX (Étienne), 136, bd Haussmann, Paris ;
HEURTEAU (Émile), 17, r. de Clichy, Paris ;
LEBON (André), 2, r. de Tournon, Paris ;
MANGE (Alfred), 8, r. de Londres, Paris ;
MARGOT (Maurice), 9, r. du Cirque, Paris ;
MASSON (R[obert])[Crédit lyonnais], 8, r. Anatole-de-la-Forge, Paris ;
MAURIS (Léon), 27, r. Marbeuf, Paris ;
NEUFLIZE ([Jean] de), 7, r. Alfred-de-Vigny, Paris ;
ROUME (Ernest), 1, av. Montaigne, Paris ;
SAINT-RENÉ TAILLANDIER (Georges), 11, r. Sédillot, Paris ;
WIBRATTE (Louis), 20, r. Daru, Paris.

Commissaires aux comptes
GODARD (Louis)[dir. Cie gén. Maroc], 15, r. Vavin, Paris ;

CAQUERAY (Gaston de), 4, av. Hoche, Paris.

Comité de direction

GUÉRIN (Albert), 5, bd de la Tour Hassan, Rabat ; dg ;
SÉJOURNÉ (Paul), 82, av. N.-D.-des-Champs, Paris ; ingénieur-conseil [ancien ingénieur en chef de la construction des Ch. de fer algériens du PLM] ;
PHILIPPE (Léon), 11, av. des Touaregs, Rabat ; dir. de la construction ;
PORCHÉ (Georges), 102, bd de Versailles, St-Cloud ; ing. en chef délégué du conseil d'administration et du comité de direction.

Secr. du conseil d'administration et du comité de direction

BOURDEAU D'ANTONY (Charles)⁹, 12, r. Alexandre-Parodi, Paris.

Services de l'exploitation

SIMERAY (Henry), 11, bd de La-Tour-Hassan, Rabat ; chef de l'exploitation.
CHARRON (Guy), 11, av. des Touargas, à Rabat ; chef du servie de la voie ;
CAMY (M.), 11, bd de la Tour-Hassan, à Rabat, chef des services administratifs ;
HINGLAIS (Émile), 11, bd de la Tour-Hassan, Rabat ; chef du matériel et de la traction ;
SAVARY (Louis), 11, bd de la Tour-Hassan, Rabat ; chef du secrétariat technique.

COURRIER DU MAROC

LA VIE ECONOMIQUE

Voie ferrée

(*Les Annales coloniales*, 28 mai 1927)

Est approuvée, ainsi que le cahier des charges y annexé, la convention relative à la concession d'un chemin de fer à voie de 0,60 d'Oudjda à Bou Arfa, passant par (ou près) Berguent et Oglat Cedra, conclue le 6 avril 1927, entre M. Delpit, directeur général des travaux publics du gouvernement chérifien, agissant au nom de ce gouvernement, d'un part, et les sociétés désignées ci-après, d'autre part, savoir :

1° La Compagnie des chemins de fer du Maroc, société anonyme au capital de 50 millions de francs, ayant son siège à Paris, 280, boulevard Saint-Germain, représentée par M. Ardoin, directeur de l'exploitation, en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération de son conseil d'administration en date du 23 février 1927 ;

2° La Société des mines de Bou-Arfa, société anonyme au capital de 10 millions de francs, ayant son siège à Paris, 98, rue de la Victoire, représentée par M. Toussaint, en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération de son conseil d'administration, en date du 11 mars 1927.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU MAROC

(*Les Annales coloniales*, 25 juin 1927)

L'assemblée générale ordinaire a eu lieu le 15 juin, sous la présidence de M. Griolet, président du conseil d'administration, et a approuvé les comptes de l'exercice 1926, faisant apparaître un solde créditeur de 4.786.385 francs.

⁹ Charles Bourdeau d'Antony : en outre, administrateur des obligataires de l'Énergie électrique du Maroc et du Tanger-Fez.

L'assemblée a fixé à 32 fr. 50 nets de tous impôts le dividende afférent à l'exerce sur lequel un acompte de 15 francs nets a déjà été versé. Le solde sera mis en paiement à partir du 1^{er} juillet 1927. Une somme de 1.300.000 francs a été versée au compte de réserve pour les actionnaires et le reliquat de nouveau.

L'assemblée a ratifié la nomination comme administrateurs de MM. Vergé, baron Jean de Neuflize et Saint-René Taillandier, arrivés à fin de mandat.

Le rapport indique que, sur l'ensemble des lignes concédées par la loi du 21 août 1920, 400 kilomètres de voies sont actuellement ouverts à l'exploitation ; la longueur moyenne exploitée pendant l'année a été de 368 kilomètres. Pour l'ensemble du réseau exploité, le parcours kilométrique a été de 957.758 kilomètres. Le nombre de voyageurs transportés a été de 944.287. L'exploitation de la ligne des phosphates a continué toute l'année, concurremment avec le trafic ordinaire. Le tonnage des phosphates transportés s'est élevé à 876.868.

Les essais de traction électrique ont pu commencer vers la fin de 1926.

1927 (août) : FONDATEUR DE LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU MAROC-ORIENTAL.

www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Ch._fer_Maroc_Oriental.pdf

Compagnie des Chemins de fer du Maroc
(*Le Courrier maritime nord-africain*, 4 juillet 1927)

L'assemblée ordinaire, tenue le 15 juin, a approuvé les comptes de l'exercice 1926 présentant un solde bénéficiaire de 4.649.538 fr. 02 auquel s'ajoute le report de l'exercice 1925 qui est de 136.847 fr. 47. Le dividende a été fixé à 32 fr. 50 net par action.

Les Chemins de fer du Maroc
par Pierre LAURENCE
(*Les Annales coloniales*, supplément sur le Maroc, 10 décembre 1927)

Notre Protectorat travaille, en ce moment plus que jamais, à son outillage économique.

Au reste, vit-on jamais ascension plus rapide ni plus complète vers le progrès : vers tous les progrès techniques ? Les Anglo-Saxons, si prompts à discerner, en matière de colonisation, ce qui fait notre force, ont, maintes fois, témoigné leur émerveillement devant le miracle marocain. Certains Français, ceux qui « voyagent », ont également manifesté leur admiration.

Nous entendons encore un officier supérieur de la Marine déclarant au Maréchal Lyautey : « Le « Maroc ne ressemble à rien de ce que la France a l'habitude. de faire en ses colonies. Ici, on a vu grand, on a vu large ».

Le Maroc possède, aujourd'hui, après quinze ans à peine de Protectorat, avec la digue de son magnifique port de Casablanca, qui aura plus de deux kilomètres, avec des routes goudronnées, avec des villes, citées comme modèles d'urbanisme, et ses phosphates, un réseau de chemin de fer a voie normale, qui, pour n'en être encore qu'à ses débuts, n'en est pas moins déjà un splendide auxiliaire de son développement économique.

Ici, vous nous permettrez un souvenir personnel. Nous étions en 1916. Débarqué de la veille à Casablanca pour être dirigé sur un dépôt de tirailleurs à Rabat, nous voici en « tortillard ».

Celui de la voie de 0,60. Bienfaisant tortillard ! Loin de nous la pensée d'en médire : Il a rendu de tels services ! Mais encore a-t-on le droit de l'avoir « photographié ». Et nous l'avons photographié, arrêté par des... criquets à quelque quarante kilomètres de Casablanca ! Les bestioles compactes graissaient la voie et le tortillard patinait. Si bien que nous dûmes y mettre la main : pousser réellement à la roue. Alors, on partait à 7 h. de Casablanca pour atteindre Rabat à 18 h.

Les temps sont changés. Comme leurs aînés de la Régie, des trains de la Cie des Chemins de fer du Maroc partent à 7 h. de Casablanca, mais avant 9 heures, ils vous déposent. après avoir roulé au rythme du P. L. M. Algérien, au centre de la jolie capitale politique du Maroc, à proximité des meilleurs hôtels, lesquels ne comportent ni carrelage de pavés rouges comme on en voit dans de prétendus grands hôtels de nos villes métropolitaines, ni toilettes à bon marché, mais le confort le plus moderne.

Le Maroc est un pays charmant.

Si charmant que nos ingénieurs en ont, avec scrupule, respecté les sites rencontrés au hasard de leurs travaux. Voyez les ponts de l'oued Yquern et de l'oued Neflik qui ornent le parcours Casablanca-Rabat. Oui, ils sont un ornement : le mot n'est pas exagéré. Des rochers pittoresques, aux flancs ouvragés, servent d'appuis à des tabliers métalliques ajourés et légers. Maintenant, les ponts font partie du paysage : on souffrirait de ne plus les y voir. Avançant vers Rabat, le train glisse sous des tunnels : nous leur devons Rabat intacte et l'on n'eût jamais amorti notre chagrin de son enlaidissement.

Et ce n'est pas du paradoxe lorsque nous voulons accorder de la grâce, par exemple, à la ligne caténaire du réseau électrifié, qui pose sur le ciel bleu si lumineux de la côte océane comme un trait à l'encre de Chine. De la grâce, parce que l'équipement si moderne, si puissant du réseau semble avoir été réduit par bon goût à un minimum de ferraille. Certes, les stations et les sous-stations ne sont que ce qu'elles peuvent être : de corpulents amas de poutres et de bobines, mais regardez bien les pylônes, ils sont d'une finesse élégante.

Donc, le train roule au Maroc Un vrai train et un train, çà et là, déjà « électrique ». À Casablanca une centrale thermique fournit le courant, en attendant l'achèvement de l'usine électro-hydraulique [hydroélectrique] de l'oum er Rebia. La houille blanche n'a pas tardé à trouver sa place au Maroc.

Le train roule, et l'on y est bien. On dit qu'il est une insurmontable solidarité des « cheminots » : on est d'une Compagnie par la casquette, mais on est de toutes par l'esprit, ou l'on n'est d'aucune. Si nous étions le moins du monde appareillé à quelque compagnie, nous n'oserions commettre ce sacrilège : vous faire part, ici, du soulagement que nous éprouvâmes, il y a quelques mois, lorsque, d'un wagon peu confortable, nous passâmes dans un wagon-boggie du réseau marocain. Mon Dieu, les choses vraies sont vraies ! Compartiments spacieux, hauts de plafond et capitonnés de cuir rouge. Soyons sans vergogne : un wagon-restaurant sans mauvaises odeurs, et pourvu de serveurs aux mains propres, de boissons fraîches non moins que diverses. Cela compte en été. Détails sans intérêt ? Détrompez-vous. Ce sont, là, les indices sûrs d'une maison bien tenue et bien disciplinée.

Ajoutons au confort : la rapidité. Le réseau marocain n'a qu'une voie. Chacun sait que la vitesse des trains dépend autant du nombre de voies que de la force des machines : il est une vitesse maxima pour les petits réseaux comme il en est une pour les grands. Mais, dégagé de la fausse optique à laquelle nous condamnons l'habitude de l'auto, on s'aperçoit de la vitesse très normale, très honorable des trains du Maroc.

Des horaires, surtout en l'occurrence, ne sauraient valoir que dans la mesure où ils sont « pratiqués ». Quoi de mieux adapté à nos besoins, à ceux du tourisme comme à

ceux du monde des affaires que ce train qui, l'été dernier, partant de Casablanca à la tombée du jour, les 18 h. sonnées, vous permettait d'être à Alger, le surlendemain à l'aurore ? Pour parvenir à ce résultat, il a fallu combiner le train avec un service régulier d'autocars. Nous avons expérimenté cet horaire, et tout s'est très bien passé.

Voici une statistique édifiante — vous nous la pardonnerez car nous n'en avons pas jusqu'alors abusé... — en 1923, première année d'exploitation sur la seule ligne Rabat-Petitjean (que la Compagnie du Tanger-Fez prolonge jusqu'à Fez), la Compagnie des Chemins de fer du Maroc transporte 136.404 voyageurs ; en 1924 : 281.601. En 1925, sur la même ligne additionnée du tronçon Casablanca-Rabat : 457.276 ; l'année suivante : 944.287 ; soit un trafic en augmentation de 106 %. Dans un récent numéro de « *Candida* », Pierre Veber écrivait, sur un ton d'humour, que le chemin de fer lui paraissait comme l'arme la plus capable de nous rallier les indigènes parce qu'il les épate. Il ne croyait pas si bien dire.

C'est maintenant un fait acquis : le rail a bien servi la cause de la pacification. Il est certain que le train entre de plus en plus dans les mœurs de nos ressortissants, et les Tharaud, qui ont si gentiment plaidé la cause des petits ânes marocains si torturés, s'en réjouiront. Enfin, le long de la voie surgissent les premiers toits de quelques villages français.

Faut-il vous apprendre ce que vous savez ? La prospérité du trafic de la ligne phosphatière de Casablanca à Kourigba, ligne électrifiée, dont le tonnage transporté s'est, en 1926, élevé à 876.000 tonnes : cela, après seulement trois ans d'exploitation ? Faut-il vous annoncer que la ligne tant attendue de Casablanca à Marrakech, admirable ville d'hivernage et centre d'alpinisme, sera ouverte dans le courant de 1928, et que celle qui reliera Fez à la frontière algérienne va être mis. en chantier ? Allez donc au Maroc ! Allez-y sans crainte.

CHEMINS DE FER DU MAROC.
(*Le Journal des débats*, 27 juin 1928)

L'assemblée ordinaire d'hier a approuvé les comptes de l'exercice 1927 accusant un solde bénéficiaire de 6.450.242 francs. Elle a fixé le dividende net à 35 francs ; un acompte de 15 fr. ayant déjà été payé, le solde sera mis en paiement le 1^{er} juillet.

MM. André Attahlin, André Lebon et Alfred Mange ont été réélus administrateurs.

Compagnie des Chemins de fer du Maroc
(*Le Courrier maritime nord-africain*, 10 juillet 1928)

L'assemblée ordinaire, tenue le 25 juin, a approuvé les comptes de l'exercice 1927 se soldant par un bénéfice de 6.594.849 francs. Le dividende a été fixé à 35 francs net contre 32 fr. 50 l'an dernier.

Le Fez-Oudjda
(*Les Annales coloniales*, 18 août 1928)

L'adjudication du lot d'El Naïma de la voie des chemins de fer de Fez à Oudjda a eu lieu récemment. Ont pris part à l'adjudication les firmes suivantes : Société Omnium

d'Entreprises ; Société d'Etudes et des Travaux d'art du Maroc ; M. César ; M. Dubois ; MM. Guely et Mathis ; M. Poilleux.

C'est M. Poilleux, rue Songate, à Marseille, déjà adjudicataire du lot continu de Naïma, qui fut déclaré adjudicataire pour la somme de 4.644.000 francs.

Le lot a une longueur de 28 km. et se trouve entre les kilomètres 46 et 74 en partant d'Oudjda, de sorte qu'il y a certainement au départ d'Oudjda les 74 premiers kilomètres en voie de construction ou sur le point de l'être.

D'ici la fin de l'année sera adjudgé le lot de l'Oued Za à Taourirt, dont le pont est déjà en voie de construction. Ce lot sera de l'importance de 28 km. entre le km. 7 et le km. 102 dans la direction de Guercif.

DEUIL

Le baron Jean de Neuflyze

(*Le Journal des débats*, 23 septembre 1928)

Le baron Jean de Neuflyze vient de mourir dans sa propriété des Tilles, à Goyes [*sic* : Coye](Oise), à l'âge de soixante-dix-huit ans.

Sa disparition laissera un grand vide dans les milieux financiers, comme dans la société parisienne où il occupait une place prépondérante. Chef de la maison de banque de Neuflyze et Cie, il était le doyen des régents de la Banque de France, vice-président du conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer P.-L.-M., président des Assurances générales, président du comité de Paris de la Banque ottomane, président de la Société des eaux d'Évian, et membre de nombreuses commissions.

Le baron de Neuflyze s'intéressait également à l'élevage, et était vice-président de la Société des steeple-chases de France. Il était officier de la Légion d'honneur.

Le président de la République, informé de la mort du baron de Neuflyze, régent de la Banque de France, s'est fait inscrire à son domicile par le commandant Garin, de sa maison militaire.

L'inauguration du Casablanca-Marrakech

(*Les Annales coloniales*, 3 novembre 1928)

Ce matin à 11 heures se sont embarqués à Marseille à bord de l'*Anfa*, de la Compagnie Paquet, un certain nombre de personnalités invitées par la Compagnie des chemins de fer marocains à l'inauguration du chemin de fer Casablanca-Marrakech. Cette ligne à voie large réunit directement Tanger à la capitale du Sud ; en outre, lorsque le tronçon Oudjda-Taza sera achevé, il sera permis de voyager confortablement de Marrakech à Gabès grâce à la continuité des réseaux marocains, algériens et tunisiens.

Parmi les invités nous relevons les noms de MM. Aimé Berthod, ancien ministre, député du Jura ; Louis Rollin, député de Paris ; Palmade ; Pézet, député du Morbihan ; Achille Fould ; de Chammard, député de la Corrèze ; Sclaf~~er~~, député de la Charente-Inférieure ; Brière et Molle, députés d'Oran ; Barety, député des Alpes-Maritimes ; Monsservin, Gallet, sénateurs ; F. Loisy ; Gatine, président du Club Alpin ; Chaix, président du Touring Club ; de Rohan, président de l'Automobile Club ; le marquis de Segonzac ; les préfets du Rhône et des Bouches-du-Rhône.

Voici d'ailleurs le programme du voyage au Maroc :

2 novembre. — Départ de Paris.

3 novembre. — Embarquement à Marseille
5 novembre. — Escale à Tanger.
6 novembre. — Arrivée à Casablanca.
7 novembre. — Inauguration de la ligne Casablanca à Marrakech. Banquet à 20 heures offert par la Compagnie.
8 novembre. — Excursion dans l'Atlas.
9 novembre. — Visite de la Ville. Midi 30 déjeuner offert par M. Steeg à la Résidence Générale de Marrakech, 21 h. 30, soirée à la Résidence Générale
10 novembre. — Excursion dans l'Atlas ou repos à Marrakech.
11 novembre. — Retour en train spécial de Marrakech à Rabat.
12 novembre. — Séjour à Rabat, réception à la Résidence.
13 novembre. — De Rabat à Meknès et Fez.
14 novembre. — Séjour a Fez.
15 novembre. — Fez à Oudjda en autocar.
16 novembre. — Arrivée et séjour à Alger.
17 novembre. — Embarquement à Alger pour Marseille.
18 novembre. — Arrivée à Marseille.
19 novembre. — Paris.

L'INAUGURATION DE LA LIGNE DE CASABLANCA-MARRAKECH (*Les Annales coloniales illustrées*, 1929)

7 novembre 1928, je conserve cette date précieusement inscrite sur mon carnet de route.

J'ai appris, en quelques heures, comment le travail français, consacré à l'aménagement des lignes de chemins de fer et de routes, aux installations de l'énergie électrique, a créé la seule religion capable de remplacer dans le vieux Maghreb, le fanatisme indigène. Si l'expression « Royaume de Dieu », selon la pensée de Renan, traduit avec un rare bonheur le besoin qu'éprouve toute créature humaine d'un « supplément de destinée », l'évolution industrielle seule détermine les lois permettant une répartition égale des biens terrestres entre toutes les classes, et parmi les diverses races.

Est-ce par l'effet d'un art imitatif ou le jeu inconscient d'un mimétisme architectural, la gare de Casablanca, avec son corps de bâtiment allongé en forme de chaudière et sa tour-cheminée, ressemble, toute neuve et pimpante, à une locomotive porte-bonheur. Elle a été construite à une distance suffisante de la ville, pour ne pas en gêner l'extension, et rééditer, au centre d'une agglomération, l'énorme erreur parisienne des tentacules encombrantes des gares pieuvres (Montparnasse, Quai-d'Orsay, Saint-Lazare).

Neuf heures. Parlementaires, journalistes et photographes, nous sommes tous réunis sous le péristyle de la gare. Les groupes s'entretiennent en baissant la voix, un demi-silence règne qui est peut-être du recueillement ; l'émotion, ne serait-ce que quelques instants, s'incarne dans un chant. Sur le sol d'Afrique, comme aux armées de Sambre-et-Meuse, la *Marseillaise* éclate, tel le plus haut cantique de la libération. C'est une émotion concise, à la façon de celle nuancée par Siegfried et le Limousin ; le dernier acte de la pièce de Giraudoux était aussi un quai de gare. « Aux armes, citoyens ! » Cela veut dire, ici, dans cette gare de Casablanca, le rude choc des efforts, de l'ingénieur, jusqu'au plus modeste des cheminots pour apporter plus de bien-être à un nouveau coin de planète. « Un chantier vaut un bataillon », il a ses soldats ignorés dont les mains travaillent chaque jour au salut du monde.

Pour se rendre compte de l'effort accompli, il suffit d'évoquer la terre non bâtie et la vie sauvage de l'homme contraint d'arracher aux éléments une possibilité d'existence. Le rail au Maroc assure la sécurité et combat la famine, il met à la disposition de chacun plus de richesses, de biens matériels, c'est le plus sûr garant du nivellement des jouissances pour des populations cristallisées encore dans un ingrat féodalisme.

Donc, je suis bien ici sur un champ de bataille où se défendent les droits des hommes.

Je cherche les chefs. M. Séjourné, directeur honoraire de la Compagnie du P.-L.-M., ingénieur-conseil de la Compagnie des Chemins de fer du Maroc. Séjourné ! Ce nom me rappelle le souvenir d'une passionnante recherche sur l'évolution de l'art de bâtir. Je ne m'étonne pas que M. Séjourné, à qui l'on doit la conception moderne des cintres (combinaison de bois debout et de fer tirant) et la construction des ponts de Luxembourg et de Toulouse (voûtes comprimées en maçonnerie, plâtelage fléchi en béton armé), je ne m'étonne pas qu'au Maroc, ce maître de l'articulation parfaite, sans jeu ni frottement, qui « mate les joints des voûtes à l'extrados des retombées », laisse ignorer au rail les obstacles naturels et les lui fasse survoler d'une seule arche.

M. Guérin, directeur général de la Compagnie des Chemins de fer du Maroc, est un Africain de carrière ; il a passé plus de vingt-cinq années dans l'Afrique du Nord qu'il n'a quittée que pour prendre la direction générale des régions libérées à Nancy, puis pour la direction des transports au ministère des Régions libérées. Depuis sept ans, il n'a pas cessé d'être l'animateur de l'exécution du réseau concédé dont 600 kilomètres sont en exploitation. Certes, M. Guérin ne prédit pas l'avenir, mais ce rationnel en imagine le rigoureux développement. Il a prévu, dès 1922, le rôle que l'électricité était appelée à jouer dans un pays privé de combustible indigène, mais riche en forces hydrauliques. M. Guérin a collaboré à la fondation de la Société « l'Énergie électrique du Maroc », vaste programme dont une grande partie est réalisée à l'heure actuelle.

L'important centre hydroélectrique de Sidi-Machou va entrer en service dans quelques mois.

J'ai sous les yeux la carte d'ensemble du réseau qui permet déjà une importante répartition du courant, au-dessus des rails comme au-dessus des villes et des campagnes. Grâce à l'initiative des chefs, d'accord avec les services du Protectorat, cette force subtile et civilisatrice glisse de pylône en pylône à travers le bled.

Ainsi s'inscrit la conquête par le rail du Maroc français, l'un des plus hauts faits pacifiques de notre époque, appuyé sur le labeur constant et la compétence de M. Philippe, le directeur de la construction, des ingénieurs du Service de la construction, MM. Pelletier et Amassan.

Or, en ce temps-là, 1906, le chapitre VI de l'Acte général d'Algésiras, relatif aux travaux et aux services publics, établissait des principes qui devaient considérablement gêner notre développement au Maroc, et, en particulier, l'établissement du réseau de voies ferrées. La validité des concessions (article 107) et des fournitures d'État, était subordonnée au principe de l'adjudication publique.

Mais on s'aperçut qu'une concession ne peut que très difficilement s'adjuger. Aussi le traité franco-allemand du 4 novembre 1911 prévoit-il que :

« L'exploitation des grandes entreprises (routes, chemins de fer, etc.) sera réservée à l'État marocain ou librement concédée par lui à des tiers qui pourront être chargés de fournir les fonds nécessaires à cet effet. »

Malheureusement, à côté de ce progrès manifeste, une aggravation se trouvait contenue dans la lettre annexe à l'accord où il était dit :

« ... Le Gouvernement allemand compte que la mise en adjudication du chemin de fer de Tanger à Fez, qui intéresse toutes les nations, ne sera pas primée par la mise en adjudication des travaux d'aucun autre chemin de fer marocain. »

La France ne pouvait donc entreprendre la construction d'aucune voie ferrée avant la fin des adjudications relatives aux travaux du Tanger-Fez : mais les transports, sans cesse

croissants, du ravitaillement des troupes, rendirent nécessaire la construction de lignes à voie étroite. On dut se contenter de la voie de 0 m. 60, l'Allemagne ayant opposé son veto à l'utilisation de la voie de 1 mètre.

Les services rendus par la voie de 0 m. 60 furent considérables et permirent au Maroc d'attendre l'établissement des voies normales sans que son développement fut arrêté.

Jusqu'en 1921, d'inconfortables draisines, courant à même le sable, secouaient les voyageurs et les marchandises comme en un gobelet à cocktail. Le primitif railway s'arrêtait souvent pour laisser passer un âne ou un chameau, et il mettait des heures à franchir sur de mauvaises pistes une cinquantaine de kilomètres.

Par la Convention de 1920, que la loi du 21 avril 1920 approuva, la Compagnie des Chemins de fer du Maroc obtenait la concession d'un réseau de 1.010 kilomètres se répartissant entre les lignes suivantes :

	Km.
1° Petitjean (sur la ligne Tanger-Fez) à Kenitra avec raccordement au port de Kenitra	84
2° Kénitra à Casablanca par Rabat, avec les raccordements aux ports de Casablanca et de Rabat	128
3° Kénitra à Souk-el-Arba du Gharb ou à un point de la ligne de Tanger à Fez situé entre Souk-el-Arba et Arbaoua	83
4° Casablanca-Marrakech	250
5° Settat (ou un point voisin de la ligne de Casablanca-Marrakech) à l'Oued Zem	120
6° Fez à la frontière algérienne	355

En moins de sept ans, 582 kilomètres de rails furent mis en exploitation.



Départ du train d'inauguration pour Marrakech
Photo A. Cassuto.



En gare de Sidi-el-Aïdi, changement de traction
Photo A. Cassuto.

Du programme de concession, il reste encore deux lignes à exécuter : Sidi-El-Aïdi à Souk-El-Arba du Gharb et Fez à Oudjda.

« La première doit suivre la vallée du Sebou et se raccorder à Kénitra, à la voie Casablanca-Rabat-Petitjean ; cette ligne, qui sera commencée dès que le gouvernement du Protectorat le jugera utile, doit à la fois raccourcir les relations de Casablanca, de Rabat et de Kénitra avec Tanger et renforcer le trafic du Gharb avec le port de Kénitra. »

Or, il faut se persuader que Tanger, qui sera dotée prochainement d'un port à la taille des grands paquebots, connaîtra rapidement un important trafic de voyageurs et de transit. Tanger raccourcit la traversée et permet d'éviter la passe toujours dure de l'Océan. Ne serait-ce qu'au point de vue tourisme, l'avenir de cette ville lu sur la carte est exceptionnellement favorisé.

La réalisation de la ligne de Sidi-el-Aïdi à Souk-el-Arba du Gharb s'imposera rapidement. De Fez à la frontière algérienne, les obstacles s'accumulent, mais l'intérêt à les vaincre va toujours croissant.

*
* * *

Tandis qu'on me documente avec autant de compétence que d'amabilité, je suis confortablement installé dans le coin capitonné d'un wagon de première classe. À l'avant du train, il y a la voiture officielle du Résident général, et au centre un wagon-restaurant en tous points semblable à celui des trains bleus qui « font » Deauville ou la Côte d'Azur ! Nous sommes loin de la draisine. Depuis Casablanca, une locomotive électrique assure la traction sur cette ligne jusqu'à Sidi-el-Aïdi, bifurcation de la ligne des phosphates.

En dépit de toutes les poétiques et patriotiques comparaisons, la région que nous traversons ne ressemble guère à la Sologne, ni aux plaines beauceronnes. Dans les paysages de la mère-patrie, le soleil, splendeur aimable, règne sur les silènes, les œillets sauvages, le lin, la saponaire et sur toutes les cloches, tous les clochers, tous les clochetons des vieux villages de France. Ici, j'imagine les visages mystérieux d'une planète défunte ; océans desséchés, bosselés de la lune, cirques immenses de sable qui s'appellent : mer de la Sérénité ou marais des Songes. La marche au ralenti d'une caravane, dans ces espaces de silence et de solitude, évoque la vie d'un monde soustrait aux lois de la pesanteur... ce patriarche sur un âne semble en route, dans le vide, depuis deux mille ans ; berger attardé de la Marche à l'Étoile, il a échappé au sens aigu de la minute « soixante secondes » qu'inculque en six leçons, le passage du Métro au Nord-Sud.

Soudain, le train stoppe, une vive fusillade éclate, les flammes sortent des canons des fusils.

Les portières s'ouvrent ; parlementaires et journalistes, les photographes en tête, escaladent les talus. De tous côtés, nous sommes cernés par des cavaliers arabes, une troupe de burnous flottant au-dessus du galop furieux des chevaux. Je me remémore

incontinent les plus dramatiques épisodes du grand film populaire « La fille du Berbère » mais il n'y a pas de razzias sanglantes et j'assiste, charmée, à une fantasia pleine de couleur, offerte aux voyageurs du train officiel, par les tribus environnantes. J'apprends ainsi que la lune est habitée... mais je cherche en vain le mirage d'un douar.

D'où viennent ces cavaliers, ces femmes voilées, ces enfants effarouchés qui me rappellent dans leurs tuniques bariolées de jaune et de rouge, les oiseaux « fofous » des tropiques ? Ils viennent de là-bas... là-bas, le lointain pays que dérobe la seule frontière de l'horizon. Après deux jours de marche à travers le bled... ils viennent à leur manière crier :

« Vive la France » et traduire l'admiration des Marocains, Maures, Berbères, Juifs, Arabes et nègres pour tout ce qui se meut et surtout roule vite. Ce peuple, essentiellement nomade, a la passion des déplacements ; l'éloignement d'un centre à un autre, le bled étant à vaincre, on comprend aisément le succès sans cesse croissant du chemin de fer, de l'auto sous toutes ses formes, de la moto et même de la bicyclette.



Sur la route de Kasbah-Goundafa. — Après le passage des invités de la Compagnie, les indigènes se dispersent.
Photo Flandrin (Casablanca)

Allo ! Allo !... Depuis le départ de Casablanca, un haut-parleur nous renseigne sur tout ce qui intéresse la nouvelle ligne. Depuis l'instant où nous avons quitté Paris, ce voyage détient le record de l'organisation précise dans les moindres détails. Départ, arrivée, hôtels, bagages, voitures... tout a été prévu et réalisé avec une ponctualité si automatique que je n'ai, comme dans les contes des *Mille et une nuits*, qu'à toucher mon numéro-fétiche pour voir surgir la chambre ou l'auto que je dois occuper et se dresser la table à laquelle je suis conviée.

J'écoute tous les détails techniques, les yeux fixés sur le plateau de Ber Reechid, riche région agricole de la Chaouïa. À cette époque, la moisson étant faite, je retrouve, non les impressions de chaumes au Berry, mais encore une vision de séléniographie, aurait dit le géographe de la Lune, le grand Flammarion.

MARRAKECH

Le train traverse une steppe pierreuse, désertique ; la grande torpeur d'un soleil d'été accable au fond de l'horizon les formes monotones du bled jusqu'au pied des Djebilet.

Soudain, une muraille lumineuse, argentée par endroits, surgit du fond du ciel, où apparaissent les neiges de l'Atlas.

Sur la plate-forme du wagon, un vent cinglant fauche mon chapeau. J'attends avec quelque émoi une vision promise. Un premier plan de collines d'un bleu pâle se dessine mollement et très haut dans l'azur, les flancs indéterminés des montagnes se précisent. Elles se confondent avec le jeu des nuages, et parce que les formes vaporeuses en modèlent les cimes, je devine les précipices de ces Alpes africaines. Bleu sur bleu, neige sur neige, tout est harmonieux, sans heurt, jusqu'à l'apparition, au tournant d'un lacet, de la palmeraie aux deux cent mille dattiers.

Au pied de l'Atlas se déroule une plaine de lumière où tous les verts, de l'émeraude à l'opale à peine veinée, semblent porter une haute tour en terre cuite, la Koutoubia. Cet observatoire de l'infini, surmonté de ses trois boules dorées, domine la ville invisible et pointe vers le ciel le refuge de la prière.

Mes yeux ne quittent pas la Koutoubia : en elle, je reconnais ses deux sœurs, la Giralda de Séville et la tour Hassan de Rabat.

Élevée vers 1195 par Yacoub el Mansour avec une partie du butin rapporté d'Espagne, une multitude de captifs chrétiens andalous travaillèrent à sa construction, dans l'horreur des pires tourments.

Toujours visible, la Koutoubia élance ses baies géminées, en pierre de taille rose et faïence émaillée. Telle la vieille arche d'alliance biblique, elle renferme le contrat spirituel âgé de quatorze cents ans, qui enchaîne encore à Allah les dix millions de musulmans du Nord-Africain.

Si les Arabes acceptent avec empressement l'électricité, l'automobile, le chemin de fer, la poste, le télégraphe, le téléphone, les soins médicaux, ils persistent à nous interdire l'entrée de leur âme, « ce pont du ciel mince comme un cheveu, tranchant comme le fil d'une épée » qui les tient liés à l'envolée de tous les minarets.

Durant les quelques jours de mon trop court passage à Marrakech, la haute Koutoubia demeura mon guide le plus sûr, car dans l'immense ville de boue séchée, les noms des rues s'inscrivent en charmantes arabesques... il est impossible de lire son chemin dans ces dessins flexibles, d'une douce géométrie.



Hôtel de la Mamounia appartenant à la
Compagnie des Chemins de fer du Maroc
Photo Flandrin (Casablanca).

Deux yeux à Marrakech sont très insuffisants, quand on veut pénétrer les spectacles mille fois changeants d'une civilisation qui, cinq cents ans après J.-C., régnait sur l'Asie, l'Afrique du Nord et l'Espagne. Elle eût pu devenir celle de Paris, de Londres, de Berlin,

si dans la plaine de Poitiers en 732, Charles Martel n'avait pas arrêté la vague d'assaut musulmane. Il est vrai qu'après la barbarie du haut Moyen-Age, la civilisation latine eut sa Renaissance. Les Musulmans attendent encore la leur.

*
* * *

Un paysage de commencement du monde, dans l'enceinte de quinze kilomètres de remparts en pisé rouge, à l'ombre plumeuse des bouquets de palmes et dans l'éclat d'un soleil de tabernacle. C'est ainsi que je me représentais, d'après les suggestions de la *Genèse*, Assur, Ninive, Siceleg.

J'erre dans la ville indigène à ras du sol. La veuve de Sarepta n'a pas vieilli : depuis trois mille ans, elle compte ses pains d'orge et ses mesures d'huile. Tobie aveugle marche appuyé sur le bâton que toucha l'ange Gabriel.

Un dédale inextricable de ruelles serpentent, se ramifient dans tous les sens, bâties de murs en ruines entre lesquels apparaît parfois la beauté d'une fontaine ; le cèdre sculpté, les fleurs en mosaïque célèbrent la gloire de l'eau.

Un nombre incalculable de portes énigmatiques s'ouvrent sur des masures basses, sombres où stagnent des êtres empaquetés dans des chiffons, qui se payent le luxe de vivre sans rien faire. Par quel miracle Allah arrive-t-il à nourrir tous ces immobiles que secoue seulement, quatre fois par jour, la voix psalmodiante du muezzin ? Tout près, dans une cour lépreuse, des chameaux s'assoupissent, tandis que les conducteurs de la caravane accroupis pour la journée de huit heures, écoutent les interminables récits d'un conteur berbère. Au bord du Sahara, je revis l'époque défunte des ménestrels. Peut-être, le troubadour africain veille-t-il le signal d'amour d'une Mélissinde voilée. Car les palais enchantés surgissent ici, aux tournants des carrefours les plus délabrés. Est-ce en vertu de l'idéal de pauvreté prescrit par le Prophète, je constate que plus la demeure est somptueuse, plus l'accès en est humble, misérable, rendu difficile par un labyrinthe de sombres et interminables couloirs, plâtre sur plâtre sous des paillis de nattes.

.....



Arrivée du Sultan à la gare de Marrakech.
Photo A. Cassuto.



La foule indigène sur le passage du cortège à Marrakech
Photo A. Cassuto.

L'inauguration de la ligne Casablanca-Marrakech (*La Terre marocaine*, 1^{er} décembre 1928)

.....
L'inauguration officielle fut faite, le 7 novembre, par M. Steeg, résident général, mais le premier convoi Casablanca-Marrakech, avait été inauguré deux jours auparavant, par S. M. Sidi Mohamed, sultan du Maroc, qu'accompagnait M. Urbain Blanc, ministre plénipotentiaire délégué à la Résidence générale.

De nombreuses personnalités de la métropole participèrent à l'inauguration officielle du 7 novembre et l'on peut confondre dans la même chaleur l'accueil qui attendit les deux convois le convoi impérial et le convoi résidentiel, à leur arrivée dans la capitale du Sud. Les réceptions se succédèrent, suivies d'une excursion dans l'Atlas, excursion dont on lira, plus loin la relation.

Le 7 novembre, le conseil d'administration des Chemins de fer du Maroc offrait, à l'hôtel de la Mamounia, un banquet au résident général et aux hôtes du Protectorat.

Au cours du banquet, M. Cordier, président du conseil d'administration de la Compagnie P.L.M., prit le premier la parole.

Après avoir décrit l'oeuvre bienfaisante de la nouvelle ligne, il adressa ses hommages aux directeurs généraux des Travaux publics du Maroc, disparus, MM. Delure et Delpit.

Puis il félicita les collaborateurs de cette grande oeuvre, ingénieurs, entrepreneurs, agents, unis dans un même effort. Et, après avoir parlé de la voie Fès-Oudjda qui reste à créer, il s'écria :

— Je lève mon verre à cette réalité d'aujourd'hui et à celle de demain, la voie impériale Tunis-Casablanca-Marrakech ; à la santé de nos hôtes qui ont bien voulu assister à cette inauguration. Et je vous invite à lever les vôtres à la santé de M. Steeg pour le remercier d'avoir bien voulu présider cette réunion.

M. Steeg répondit par un magnifique discours, que nous sommes heureux de reproduire ci-après *in extenso*, car il constitue le plus bel exposé qui soit de l'oeuvre accomplie par la France au Maroc.

.....

Annuaire Desfossés 1929, p. 331 :

Chemins de fer du Maroc

Conseil d'administration : MM. Griolet, Atthalin, G. Cordier, Wibratte, Courcelle, A. Lebon, Vergé, H. Bréaud ¹⁰, Roume, Mange, Masson, de Neuflyze, Mauris, Margot, Saint-René Taillandier, Ganderax.

COURRIER DU MAROC
LA VIE ADMINISTRATIVE
Pour les prestations allemandes
(*Les Annales coloniales*, 14 mai 1929)

Est approuvé le contrat du 21 janvier 1929 portant constitution d'un « Bureau d'achat de prestations allemandes fournies en nature », intervenu entre :

Le directeur général des finances et le directeur général des travaux publics agissant au nom du gouvernement chérifien, d'une part ;

Et M. Ardoin, directeur de l'exploitation de la Compagnie des chemins de fer du Maroc, agissant au nom et pour la compte de ladite Compagnie, ayant son siège à Paris, 286, boulevard Saint-Germain, et de la Société des ports marocains de Mehedy-Kénitra et Rabat-Salé, ayant son siège à Paris, 25, rue de Courcelles.

COURRIER DU MAROC
LA VIE ADMINISTRATIVE
À travers le « Bulletin officiel »
(*Les Annales coloniales*, 24 mai 1930)

Dahir du 30 avril 1930 approuvant la convention relative au régime des voies ferrées du port de Casablanca, intervenue entre l'État et la Compagnie des chemins de fer du Maroc.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU MAROC
(*Les Annales coloniales*, 19 juillet 1930)

L'assemblée générale qui vient de se tenir a approuvé la convention passée entre le gouvernement chérifien et la Compagnie relative à la concession d'un deuxième réseau.

¹⁰ Henri Bréaud (Jarnac, 1874-Jarnac, 1970) : polytechnicien, ingénieur de l'exploitation au P.-O. (1896), en guerre (1914-1918), mission de fusion et de réorganisation des chemins de fer grecs (1919-1920), directeur de la régie franco-belge des chemins de fer de la Rhénanie et de la Ruhr (1921-1923), sous-directeur général (1924) des Chemins de fer de l'État. Successeur d'Alfred Mange à la direction générale du P.-O. (jan. 1927-déc. 1929). Le représente au Tanger-Fez et à l'Énergie électrique du Maroc. Vice-président des Constructions électriques de France (mars 1926), administrateur de la Société française industrielle et commerciale des pétroles (1932)(fusion du Crédit général des pétroles et des Pétroles de Malopolska). Commandeur de la Légion d'honneur.

Le conseil est autorisé à émettre, en une ou plusieurs fois, un montant nominal de 250 millions d'obligations dont le produit sera affecté aux dépenses de premier établissement du deuxième réseau.

Les comptes de l'exercice 1929 ont été ensuite approuvés.

Le dividende a été fixé à 50 fr. net par action de capital et 20 fr. net par action de jouissance et il est payable à partir du 1^{er} juillet sous déduction pour les actions de capital de l'acompte de 15 fr. déjà versé.

Cie DES CHEMINS DE FER DU MAROC
(*L'Africain*, 21 novembre 1930)

Le rapport fait au nom de la Commission des colonies sur le projet de loi tendant à autoriser l'emprunt de 700 millions, à contracter par le gouvernement chérifien avec la garantie de l'État français, vient d'être déposé.

Il conclut à l'approbation de ce projet d'emprunt qui, on le sait, doit permettre de faire face à l'achèvement du réseau concédé à la Compagnie des chemins de fer du Maroc.

Les chemins de fer du Maroc
par Louis Le Barbier
(*Les Annales coloniales*, 8 décembre 1930)

Le Maroc français peut être légitimement fier de bien des choses. Né d'hier, il a dépassé déjà, et de beaucoup, bien des pays ses aînés, venus à la civilisation, de nombreuses années, voire des siècles avant lui. Profitant des études faites ailleurs, ayant eu la chance d'avoir, pour mettre en pratique les connaissances ainsi acquises, des hommes de valeur auxquels le Pouvoir supérieur eut la sagesse de laisser toute liberté active, le Maroc a pu, du premier coup, réaliser souvent la perfection pratique.

Parmi les réussites dont il peut le plus légitimement se dire satisfait, on peut mettre au premier rang son réseau ferroviaire. Depuis bien peu d'années affranchi des règlements internationaux hostiles qui avaient imposé la voie de 0 m. 60, le Maroc a vite rattrapé le temps perdu. Il a fait mieux : il a pris les devants, et peut aujourd'hui être donné comme exemple à bien des pays d'Europe.

En bien peu de temps, il a créé des voies répondant par leur tracé aux besoins économiques sans cesse accrus d'un pays en continuelle fièvre de croissance. Ce réseau, qui, déjà, dépasse 579 kilomètres de voie normale, était électrifié sur 275, il est équipé de voitures aussi confortables et bien aménagées que peuvent le désirer les touristes et les voyageurs les plus exigeants. Au point de vue marchandises, le matériel en service répond à tous les besoins.

Il suffit d'ailleurs de consulter un bulletin officiel pour voir les quantités sans cesse augmentant, de produits de toutes sortes transportés par les chemins de fer du Maroc : plus de 2.500.000 en 1929, et de 1.420.000 tonnes dans les 6 premiers mois de 1930.

Et tout ce trafic est accompli sans à-coups, sans accidents, avec une régularité de pendule que pourraient envier les grands réseaux de France et d'Europe.

M. Doumergue, qui a accompli presque tout un voyage au Maroc, en faisant usage de cet excellent matériel, peut rendre témoignage de ce que nous venons de dire. C'est aussi d'anciens nombreux touristes ou voyageurs qui empruntent ce réseau, sans cesse en voie de développement. Demain, quand le tronçon Fez-Oudjda sera achevé, on ira, en quelques trente heures, de Marrakech à Oran, sans fatigue, avec la possibilité de

s'arrêter aux plus belles villes du Maroc et de l'Algérie. Ensuite, on ira plus loin, vers le Sud. D'ores et déjà, le Maroc a le droit d'être fier de ses chemins de fer.

Annuaire Desfossés 1931, p. 348 :

Chemins de fer du Maroc

Conseil d'administration : MM. Griolet, G. Cordier, P. Richemond ¹¹, A. Atthalin, Wibratte, Courcelle, A. Lebon, Roume, Mange, Masson, Margot, Saint-René Taillandier, Ganderax, baron Girod de l'Ain, O. Henri-Gréard ¹², E. Mauclère ¹³.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU MAROC

(*L'Africain*, 24 février 1931)

La Compagnie des chemins de fer du Maroc vient de passer commande à la « Française de Matériel de chemins de fer » de 200 wagons couverts, représentant 7 millions 734.250 francs.

COURRIER DU MAROC

LES EVENEMENTS ET LES HOMMES

La Cité universitaire

(*Les Annales coloniales*, 5 mars 1931)

Le Maroc compte sept chambres fondées à la cité universitaire.

Quatre de ces chambres ont été fondées par le gouvernement chérifien. Les autres l'ont été par la Banque d'État du Maroc, la Compagnie générale du Maroc et enfin par la Compagnie des chemins de fer du Maroc.

(Par dépêche.)

¹¹ Pierre Richemond : né le 9 oct. 1864 à Paris. Fils d'Émile Richemond (1837-1920), fondateur des Éts Weyher & Richemond à Pantin (machines à vapeur), président de la Société industrielle des téléphones, de la Continentale Edison, de la Cie parisienne de distribution d'électricité (CPDE) et du tribunal de commerce de Paris, administrateur des Chemins de fer du Sud de la France et du Chemin de fer du Nord, régent de la Banque de France.

Ingénieur ECP. Marié à Thérèse Levita, fille du juriconsulte de l'ambassade d'Autriche-Hongrie à Paris, Jules Levita. Enfants : Jean, François et Suzanne (mariée en 1918 au capitaine Collet). Remarié à Liliane Millon. Administrateur délégué de la Société des anciens établissements Weyher et Richemond (absorbés en 1926 par Fives-Lille), administrateur de la Cie électro-mécanique, administrateur (1913), puis président (1931-1932) de la Banque nationale de crédit (BNC), administrateur du Comptoir Lyon-Alemant. Administrateur du Crédit foncier colonial et des Caoutchoucs d'An-phu-Ha (Sacaph). Administrateur (1921), puis président (1928-1938) du P.-O., administrateur par ricochet des Chemins de fer du Maroc et de l'Énergie électrique du Maroc. Président de Bozel-Lamotte, puis Bozel-Malétra. Administrateur de l'UCPMI à Hagondange, etc. Juge au tribunal de commerce de Paris (1908-1919). Président du Groupe des industries métallurgiques et mécaniques de la région parisienne, puis de l'UIMM. Chevalier (1900), officier (1911), puis commandeur (1929) de la Légion d'honneur.

¹² Octave Henry-Gréard (1880-1959) : successeur d'Henri Bréaud à la direction générale du P.-O. Administrateur de l'Électricité du Maroc. Président (entre autres), après guerre, du Tanger-Fez et des Chemins de fer du Maroc oriental :

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

¹³ Eugène Mauclère (1857-1933) : polytechnicien, ancien contrôleur général de l'armée, administrateur d'une douzaine de sociétés dont la Banque d'État du Maroc et le PLM qu'il représente ici. Voir Qui êtes-vous ?

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

(*Le Journal des finances*, 20 mars 1931)

L'action Électrique des Bois et Ciments est ferme à 110.50. Les Chemins de fer du Maroc viennent de confier à cette entreprise la fabrication de socles en béton armé vibré sur lesquels seront montés leurs poteaux bois, et deux chantiers sont en pleine activité à Oudjda et Casablanca.

Chemins de fer marocains
par Louis Le Barbier
(*Les Annales coloniales*, 4 juillet 1931)

Les voyageurs, et surtout les touristes qui parcourent le Maroc, d'une ville à l'autre, dans les excellents wagons de la Compagnie des Chemins de fer du Maroc, savent-ils quel effort prodigieux représente le confort qui leur est ainsi offert ? Nous allons, en quelques lignes, résumer le gigantesque travail accompli depuis onze ans par cette société, et dire d'ailleurs aussi deux mots de ses voisines et amies.

L'accord entre le général Lyautey et la Compagnie est du 20 juin 1920 : il a été ratifié le 21 août 1921. La Compagnie obtenait concession d'un réseau de 1.020 kilomètres se répartissant entre les lignes de Petitjean à Kemtra, 84 kilomètres, Kénitra à Casablanca, par Rabat 128 kilomètres, de Kénitra à Souk-el-Arba du Zhrab 83 kilomètres, de Casablanca à Marrakech 250 kilomètres, de Tellal à l'oued Zam 120 kilomètres, de Fez à Oudjda 360 kilomètres.

En moins de sept ans, plus de la moitié du travail fut achevé et 582 kilomètres livrés à l'exploitation, la ligne Rabat-Fez étant ouverte dès le 5 avril 1923. La même année, les trains de phosphate parcourent la ligne Casablanca-Kourigha. En 1925, c'est le tronçon Casablanca-Rabat et en 1929, la ligne Casablanca-Marrakech.

Actuellement, le transit voyageurs et marchandises est régulier entre Fez et Marrakech.

Et dans cinq ans, le tronçon Fez-Oudjda, déjà en chantier, dans la région Oudjda-Guercif, sur 170 kilomètres, sera achevé. Le voyageur pourra aller de Tunis à Marrakech sans quitter le rail ni la terre française.

En 1929, une autre convention a accordé à la même Compagnie un deuxième réseau comprenant la ligne d'Oudjda à Nemours, et la ligne de Safi à Ben-Guercif sur Marrakech pour exploiter un nouveau gisement de phosphates. Cette dernière est en construction. Peut-être aurait-on pu choisir meilleur point terminus que Safi, dont on ne verra jamais au bout ni une ville ni une plage bien intéressantes. Mais la question n'est pas là. Il ne s'agit que de l'effort donné par la Compagnie des Chemins de fer du Maroc. On peut quelquefois trouver aussi bien dans n'importe quel pays du monde. On ne peut pas faire mieux.

Et il faut rendre justice au matériel qui est de tous points excellent.

À côté de cette grande Compagnie, qui tient la tête et de beaucoup au Maroc, existent d'autres sociétés, également en pleine exploitation.

Par rang d'ancienneté il y a la Compagnie franco-espagnole du Tanger-Fez ¹⁴ constituée en 1914 et qui fonctionne, très bien d'ailleurs, depuis plusieurs années déjà.

La Compagnie des Chemins de fer du Maroc occidental qui assure les communications de l'Est-Marocain.

¹⁴ www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Ch._de_fer_Tanger-Fez.pdf

Et la cadette de toutes, la Compagnie des Chemins de fer du Maroc oriental ¹⁵, dont la ligne d'Oudjda à Touarga, vient d'être inaugurée ces jours-ci en partie. Elle a d'ailleurs de très grosses difficultés à surmonter, pays souvent désertique, main-d'œuvre rare, etc., etc., mais peut espérer un beau trafic de minerais et probablement de charbon, si les houillères de Djerida donnent ce que l'on en espère.

Ajoutons qu'en 1926, les Chemins de fer du Maroc, pays peuplé de six millions d'habitants, ont transporté 1.027. 515 voyageurs, et qu'en 1929, le chiffre total a été presque atteint par les seuls voyageurs de 4^e classe, que les recettes totales de la Compagnie des Chemins de fer du Maroc dépassent 60 millions, dont près de la moitié pour les phosphates à eux seuls.

Que le matériel comprend 3.000 wagons de trois-types, mais tous récents ; 80 locomotives dont 26 électriques car la ligne est électrifiée de Casa à Rabat, et de Casa à Kourigha ; demain, elle le sera sur tout le réseau. Tout cela n'est-il pas admirable ?

COURRIER DU MAROC
LA VIE ECONOMIQUE
La crise sévit partout
(*Les Annales coloniales*, 15 septembre 1931)

On estime que les sorties en phosphates vont être réduites de 50 % environ pour 1931. C'est la plus grande richesse du protectorat qui est atteinte. Les chemins de fer du Maroc, dont les phosphates sont le principal client, vont voir leurs recettes tomber de 6 millions de francs probablement. Le mouvement maritime à la sortie se trouvera affecté d'autant également dans son tonnage.

(Par dépêche.)

Inauguration du tronçon de voie ferrée d'Oudjda à Guercif
(*Les Annales coloniales*, 21 janvier 1932)

Mardi matin à 9 heures a été officiellement inauguré le tronçon de la voie normale d'Oudjda à Guercif, soit environ 170 kilomètres de la future ligne de Fez à Oudjda.

Le prolongement de la ligne du Tanger-Fez doit d'ailleurs, sous très peu d'années, relier directement Tunis à Marrakech.

Le train, tiré par une locomotive des plus modernes, est parti d'Oudjda à 9 heures pour arriver à 13 heures à Guercif.

De nombreuses personnalités avaient pris place dans ce train, notamment MM. Ardoin, directeur des Chemins de fer du Maroc ; Veyant, directeur des Travaux publics, entourés de tous leurs collaborateurs.

Les travaux avaient commencé, il y a trois ans ; ils comportèrent de nombreux ouvrages d'art, notamment un grand pont métallique à trois travées sur le Moulouya, un autre pont métallique à trois travées sur l'Oued N'Za et 27 ponts de 30 à 45 mètres chacun.

MAROC
Le chemin de fer d'Oudjda à Fès

¹⁵ www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Ch._fer_Maroc_Oriental.pdf

(*Le Temps*, 11 février 1932)

On nous écrit d'Oudjda :

Il y a trois ans ont été entrepris les travaux pour substituer le chemin de fer à voie normale au petit chemin de fer à voie étroite allant d'Oudjda à Fès. C'est le dernier tronçon à construire pour achever la grande voie ferrée qui doit relier Tunis à Marrakech par Constantine, Alger, Oran, Oudjda, Taza, Fès, Rabat et Casablanca.

La première partie de ce tronçon, allant d'Oudjda à Guercif, vient d'être terminée, en avance de quelques mois sur le terme prévu. Il ne reste plus, par-ci par-là, que quelques tonnes de ballast à répandre, sur certains points de la ligne assez accidentée, et la ligne télégraphique à équiper. Mais les grands travaux d'art et toutes autres constructions de gares et de garde-barrières sont terminés depuis longtemps déjà, notamment un pont de trois travées sur l'oued N'Za, près de Taourirt, un autre pont plus important, également de trois travées, sur la Moulouya et 27 autres ponts mesurant de 24 à 30 mètres chacun.

Mardi dernier 19 janvier, un premier train, dit de démonstration, a parcouru cette nouvelle ligne depuis Oudjda jusqu'à Guercif, distant de 170 kilomètres. Ce train, composé de deux wagons de première classe et d'un wagon-restaurant, parti d'Oudjda à 9 heures du matin, est parvenu à Guercif à 13 heures. Il a effectué le retour à Oudjda le lendemain mercredi.

Ce train de démonstration, placé sous la conduite et la direction de M. Philippe, directeur de la construction des Chemins de fer marocains, a emmené MM. Ardouin, directeur de la Compagnie des chemins de fer du Maroc ; Joyant, directeur général des travaux publics ; Ferraud, chef du contrôle des chemins de fer ; les ingénieurs-constructeurs collaborateurs de M. Philippe ; les ingénieurs du contrôle, les chefs des services de la traction et de l'exploitation, les agents et les entrepreneurs de la voie.

Celle-ci a été reconnue en parfait état. Aussi a-t-il été décidé que l'exploitation de cette nouvelle ligne commencerait ce mois-ci pour les marchandises et les voyageurs de quatrième classe.

La mise en marche définitive n'est prévue que dans un délai de trois ou quatre mois, nécessaire pour achever les diverses installations électriques et notamment poser le téléphone.

Les travaux du second tronçon de la ligne, allant de Guercif à Taza, sont activement poussés et avant peu, l'on entreprendra le tronçon Taza-Fès.

(*Les Annales coloniales*, 9 avril 1932)

Demandes réduite : les actions Chemins de fer du Maroc passent de 889 à 920. Il résulte d'un avis présenté récemment par un député à la Commission des finances que toutes les lignes de chemins de fer prévues sont terminées, sauf celles de Kenitra à Casablanca et de Fez à la frontière algérienne.

Les versements à effectuer par le Gouvernement chérifien pour l'achèvement du réseau concédé se totalisent par 1 milliard 00 millions.

Ces développements ne manqueront pas de provoquer une progression assez rapide du trafic ferroviaire dans le Protectorat.

Une conférence ferroviaire à Rabat
(*Les Annales coloniales*, 30 avril 1932)

Sous la présidence de M. Ardouin, directeur des Chemins de fer du Maroc, les représentants des réseaux français, marocain, espagnol et portugais se sont réunis, les 20 et 21 avril, à la chambre de commerce de Rabat, La conférence avait pour but d'examiner les questions de nature à faciliter les relations et augmenter le trafic entre les divers réseaux représentés.

La ligne ferrée Oudjda-Guercif
(*Le Temps*, 16 juin 1932)

(De notre correspondant particulier.)

Le premier tronçon de la ligne de chemin de fer à voie normale d'Oudjda à Fès, dont nous avons annoncé l'inauguration il y a trois mois environ, vient d'être enfin livré officiellement à l'exploitation normale. Jusqu'à ce jour, en effet, l'installation de certains services annexes, par exemple le téléphone, n'étant pas achevée, la Compagnie des chemins de fer du Maroc n'avait pu mettre en service que des trains mixtes.

Les services compétents ayant fait diligence pour terminer tous les travaux encore inachevés, la compagnie vient de mettre en exploitation le service normal avec une avance de quelques jours sur la date primitivement indiquée.

À cette occasion, la Compagnie des chemins de fer du Maroc avait organisé, à la nouvelle gare d'Oudjda, une grande cérémonie d'inauguration qui a été présidée par M. Lavondès, consul général de France à Oudjda, assisté de MM. Maître, chef des services municipaux ; Métour, contrôleur civil ; Cantalou, président, et Pascalet, vice-président de la chambre mixte d'agriculture et de commerce ; Greffulhe, délégué du troisième collège, etc.

Très exactement à l'heure prévue par les horaires, c'est-à-dire à 14 h. 40, le train est entré en gare, amenant un certain nombre de hautes personnalités : MM. Joyant, directeur des travaux publics ; le général Defrène, adjoint au général commandant la région militaire de Taza ; les contrôleurs civils de Guercif, El-Aïoun, Berguent ; le grand personnel des Chemins de fer du Maroc : MM. Simeray, directeur adjoint, remplaçant M. Ardouin, actuellement en mission ; Hinglay et Raisin, ingénieurs en chef ; Caron, inspecteur principal ; Affre, chef de l'exploitation ; et des délégués de la Compagnie P.-L.-M. ; MM. Ducluzeau, adjoint au directeur de la compagnie ; Villeret, inspecteur principal ; Blaisse, directeur de l'exploitation ; Demazière [Marc de Mazières], représentant de la Compagnie au Maroc, etc.

Au cours du vin d'honneur qui a été servi au buffet de la nouvelle gare, des discours ont été prononcés par MM. Greffulhe, Simeray, Lavondès et Joyant, qui ont tous souligné l'importance politique, militaire, économique et touristique de la nouvelle ligne qui, lorsqu'elle sera enfin terminée, assurera la jonction entre les réseaux ferrés de l'Algérie et du Maroc.

À ce propos, M. Joyant a donné l'assurance que, grâce à l'activité avec laquelle sont poussés par tous ses collaborateurs les travaux actuellement retardés par l'achèvement d'un immense tunnel sous le moyen Atlas, le second tronçon de la ligne, allant de Guercif à Taza, sera achevé au printemps prochain. Quant à la ligne entière, de Fès à Oudjda, elle sera livrée à l'exploitation en 1934, ce qui permettra alors d'aller en trains rapides de Tunis à Marrakech.

CHEMINS DE FER DU MAROC
(*Le Temps*, 22 juin 1932)

L'exercice 1931 a laissé un bénéfice net de 5.179.724 francs contre 7.625.697 francs pour 1930. Adjonction faite du report de l'exercice précédent, le solde disponible s'établit à 6.387.840 francs contre 8.071.427 francs.

Le conseil n'a pas encore fait connaître ses intentions en ce qui concerne la répartition des bénéfices.

CHEMINS DE FER DU MAROC
(*Les Annales coloniales*, 25 juin 1932)

Les comptes de l'exercice 1931 qui seront présentés à l'assemblée ordinaire du 30 juin font apparaître un solde créditeur de 5.179.724 francs contre 7.625.097 fr. pour l'exercice précédent.

Compte tenu du report antérieur de 1.208.116 francs, le total disponible ressort à 6.887.840 francs.

Le dividende qui sera proposé n'est pas encore connu.

Pour l'exercice précédent, il avait été réparti, rappelons-le, 45 fr. net par action de capital et 16 fr. net par action de jouissance.

LÉGION D'HONNEUR
Promotion de l'Exposition coloniale
(*Les Annales coloniales*, 22 octobre 1932)
(*Le Temps*, 22 octobre 1932)

Officiers

Guérin (Albert-Jules), directeur général des Chemins de fer du Maroc.

MAROC
Le chemin de fer d'Oudjda à Fès
(*Le Temps*, 1^{er} décembre 1932)

De notre correspondant particulier

Le 21 janvier prochain va se tenir à Rabat la conférence des chemins de fer nord-africains.

À cette occasion sera inauguré le deuxième tronçon de la nouvelle ligne de chemin de fer d'Oudjda à Fès, c'est-à-dire celui allant de Guercif à Taza.

Le 20 janvier, un train spécial amènera d'Oran à Taza, après arrêt à Oudjda, toutes les hautes personnalités des réseaux nord-africains et les autorités algériennes et marocaines.

Il ne restera plus à mettre en service que la troisième partie de la ligne de Taza à Fès dont les travaux, particulièrement délicats à cause du nombre et de l'importance des tunnels, ponts et viaducs, sont si activement poussés qu'on espère pouvoir livrer la ligne à la circulation avant la fin de l'année 1933.

Cette nouvelle étape franchie, sera enfin entièrement réalisée la grande voie ferrée de Tunis à Marrakech, si importante au point de vue économique plus encore que militaire pour le développement de toute l'Afrique du nord et du Maroc en particulier.

Le rail Tunis-Marrakech
par Édouard Néron,
Sénateur de la Haute-Loire
(*Les Annales coloniales*, 15 décembre 1932)

CE tout proche mois de janvier verra la réalisation d'un progrès très important dans la construction de la fameuse ligne ferrée qui doit relier la Tunisie au Sud marocain, en traversant l'Algérie dans toute sa largeur.

Le tronçon de Guercif à Taza sera livré à l'exploitation le 10 janvier. Il sera inauguré, à cette date, Par la mise en marche

d'un train spécial dans lequel prendront place, à Oudjda, les hauts fonctionnaires tunisiens et algériens se rendant à Rabat pour la Conférence nord-africaine qui doit s'ouvrir, le 21 janvier, dans la capitale du Maroc.

Malheureusement, ce n'est pas encore ce train-là qui les amènera à destination. Il ne les conduira qu'à Taza où ils devront encore user de l'automobile pour se rendre, à Fez où ils retrouveront la voie ferrée s'ils ne veulent pas arriver en autocar au terminus de leur itinéraire.

En effet, il reste encore à achever la portion de la grande ligne entre Taza et Fez qui comporte, en raison du terrain accidenté qu'elle doit traverser, d'importants travaux d'art.

Les derniers ne seront terminés que vers la fin de l'année 1933, et tout fait prévoir qu'à cette époque, la ligne entière pourra être ouverte au public.

En utilisant de Gabès à Tunis, les lignes tunisiennes à voie étroite qui sont fort commodes, le touriste ou le voyageur d'affaires pourra donc se rendre de Gabès dans le Sud-Tunisien à Marrakech, en passant par Sfax, Sousse, Tunis, Constantine, Alger, Tlemcen, Oudjda, Fez et Casablanca, sans user d'un moyen de locomotion autre que le chemin de fer.

Quant au Maroc, il se trouvera doté d'un réseau parfaitement compris et remarquablement exécuté. On ne doit pas le dire définitif, car le rail suivra certainement les progrès de pénétration de notre politique.

Certaines régions, fermées, il y a quelques mois, à la civilisation moderne, le verront bientôt apporter jusque chez leurs populations l'affirmation de notre influence, et les Kasbas farouches de l'Anti-Atlas et du Tafilalet seront surprises d'entendre leurs vieilles tours crénelées prolonger en écho les coups de sifflet des locomotives circulant dans les vallées affranchies.

Mais, tel qu'il sera, à la fin de 1933, après l'achèvement du tronçon Taza-Fez, le réseau ferré du Maroc répondra à ses nécessités actuelles. Tous ceux qui ont déjà circulé sur ses lignes rendent témoignage à la supériorité du matériel mis à la disposition du voyageur, supériorité bien naturelle puisque ce matériel a pu profiter des dernières améliorations de l'industrie des véhicules.

Et, dans quelques mois, ceux qui parcourront l'immense ligne de Tunis à Casablanca feront, à ce point de vue, une comparaison qui sera nettement défavorable aux chemins de fer algériens, tant en ce qui concerne les voitures que les lignes elles-mêmes, car la portion Ghardimaou-Alger, si elle n'est pas radicalement transformée avant longtemps, laissera à ceux qui l'utiliseront une impression pénible.

Pour apprécier comme il convient l'œuvre accomplie au Maroc avec son nouveau réseau de voies ferrées, il faut encore tenir compte de la rapidité avec laquelle les travaux considérables qu'il a comportés ont été exécutés. Ce n'est, en effet, qu'en 1920 qu'a été conclue la convention de concession qui lui a donné naissance.

Les contractants étaient, d'une part, le résident général du Maroc, au nom des gouvernements français et chérifien, et, d'autre part, un groupe de sociétés

comprenant : la Compagnie générale du Maroc, la Compagnie des Chemins de fer P.-L.-M., la Compagnie du Chemin de fer P.-O., la Compagnie marocaine.

Ces sociétés constituèrent, à leur tour, la Compagnie des Chemins de fer du Maroc qui entreprit, aussitôt son œuvre, élargissant singulièrement celle à laquelle s'appliquait de son côté, avec moins de puissance d'action, la Compagnie Franco-Espagnole du Tanger-Fez.

Des le 5 avril 1923, la ligne Rabat à Fez était inaugurée. Elle a ceci de particulier qu'elle se compose de deux sections, dont l'une, de Rabat à Petitjean, appartient à la Compagnie des Chemins de fer du Maroc, tandis que l'autre, de Petitjean à Fez, relève de la Compagnie du Tanger-Fez.

Le 22 avril 1925, la section Rabat-Casablanca était inaugurée, et, le 7 novembre 1928, la ligne Casablanca-Marrakech.

Nous signalions, il y a peu de temps, l'ouverture du tronçon Oudjda-Guertif, qui aboutit au réseau algérien. Voici que nous annonçons, pour le mois de janvier, la mise en exploitation du tronçon Guercif-Taza qui le continue vers l'intérieur du Maroc et que nous pouvons faire prévoir pour la fin de 1933 l'achèvement de la section Taza-Fez, faisant la soudure du prestigieux ruban d'acier.

Si les contempteurs de l'œuvre coloniale française étaient de bonne foi, ils devraient renoncer à leur critique devant une bonne besogne ainsi réalisée pour le plus grand avantage des populations au milieu desquelles la France exerce son action civilisatrice.

Annuaire Desfossés 1933, p. 364-365 :

Chemins de fer du Maroc

Conseil d'administration : MM. E. Moreau, pdt ; G. Cordier, v.-pdt ; P. Richemond, Masson, A. Atthalin, Wibratte, Courcelle, A. Lebon, Roume, Mange, Margot, Saint-René Taillandier, Ganderax, baron Girod de l'Ain, O. Henri-Gréard, E. Mauclère.

COURRIER DU MAROC

LA VIE ÉCONOMIQUE

À la direction de la Compagnie des chemins de fer du Maroc
(*Les Annales coloniales*, 14 janvier 1933)

M. Ardouin, directeur de l'exploitation de la Compagnie des Chemins de fer du Maroc, en résidence à Rabat, a été appelé à la direction des chemins de fer d'Algérie, à Alger.

M. Simeray, ingénieur en chef, directeur adjoint a été désigné pour le remplacer, il entrera en fonctions le 1^{er} février prochain.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU MAROC

(*Les Annales coloniales*, 8 avril 1933)

Le *J. O.* du 1^{er} avril a publié le tableau d'amortissement, en 30 ans par tirages au sort annuels, de l'émission des 80.000 obligations 5 % de 1.000 francs nominal.

CHEMINS DE FER DU MAROC

(*Les Annales coloniales*, 20 mai 1933)

À partir du 19 mai, les 80.000 obligations de 1.000 francs 5 % 1933, seront admises aux négociations de la Bourse, au comptant.

Aimé Hilaire *Émile* MOREAU, président

Né le 29 septembre 1868 à Poitiers (Vienne).
Fils d'Aimé Alfred Moreau, 35 ans, commissaire-priseur, et de Marie Élise Berthe Mercier, 24 ans.
Marié à Anne Jenny Clotilde Chardeau.

Commis stagiaire à l'administration centrale des finances (16 juin 1893).
Adjoint à l'inspection des finances (1^{er} avril 1896).
Chevalier de la Légion d'honneur du 15 janvier 1903 : inspecteur des finances de 3^e classe, chef de cabinet de Rouvier, ministre des finances.
Directeur de la Banque de l'Algérie (1906-1926).
www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Banque_de_l_Algerie.pdf
Commissaire du gouvernement, puis administrateur de la Banque industrielle de l'Afrique du Nord.
Gouverneur de la Banque de France (26 juin 1926).
Président de la Banque de Paris et des Pays-Bas (26 septembre 1930-31 déc. 1940).

Son représentant — y compris après 1940 — dans diverses sociétés étrangères (Norvégienne de l'Azote, Crédit foncier égyptien), métropolitaines (Hachette, Aciéries de Sambre-et-Meuse, Say), dans la Cie générale des colonies, dans des sociétés marocaines (Banque d'État du Maroc, Cie générale du Maroc, Chemins de fer du Maroc, Tanger-Fez, Tabacs du Maroc, Énergie électrique du Maroc), à la Banque de l'Indochine...

Propriétaire du château de la Grande Frissonnière et maire de Saint-Léomer, près Montmorillon (Vienne).
Grand Croix de la Légion d'honneur du 9 août 1930.
Décédé le 9 novembre 1950 à Paris VII^e.

CHEMINS DE FER DU MAROC
(*Les Annales coloniales*, 10 juin 1933)

Les comptes de l'exercice 1932 se soldent par un bénéfice net sensiblement égal à celui du précédent exercice, puisqu'il s'établit à 5.145.892 francs contre 5.179.724 fr.

Compte tenu du report antérieur qui s'élève à 1.448.769 francs contre 1.208.116 francs, le total disponible atteint 6.594.661 francs contre 6.387.840 francs. Dans ces conditions, il y a tout lieu de prévoir que le dividende sera maintenu. à 40 francs net par action de capital et à 10 francs net par action de jouissance.

Comparé à celui de l'année précédente, le bilan à fin 1932 fait apparaître une légère réduction des disponibilités en caisse et en banque à 76.920.312 fr., contre 81.137.788 fr. et une diminution beaucoup plus considérable des débiteurs divers, à 138.356.360 fr. contre 217.508.402 fr. Il est vrai, qu'en contre-partie, les créiteurs divers s'inscrivent en forte moins-value à 129.191.037 fr. contre 228.880.500 francs.

Parmi les autres principaux comptes, représentant soit des immobilisations, soit des dettes non exigibles ou à long terme, il convient de signaler, le compte da premier établissement à 1.733.867.496 francs contre 1.480.594.601 fr., la dette obligataire, à

618.603.214 francs, chiffre égal à celui de l'année antérieure et le poste « Gouvernement chérifien » à 1.096.466.233 fr. contre 825.637.404 francs.

La Compagnie des Chemins de fer du Maroc exploite les lignes de Petitjean à Kénitra d'une longueur de 85 kilomètres ; de Kénitra à Casablanca, de 128 kilomètres ; de Kénitra à Souk-el-Arba-du-Gharb, de 83 kilomètres; de Casablanca à Marrakech, de 250 kilomètres et de Sidi-el-Aïdi à Oued-Zem, de 120 kilomètres ; en outre, elle gère le réseau marocain à voie de 0 m. 60.

CHEMINS DE FER DU MAROC
(*Les Annales coloniales*, 24 juin 1933)

L'assemblée ordinaire, tenue le 21 juin, sous la présidence de M. Émile Moreau, président du conseil d'administration, a approuvé les comptes de l'exercice 1932, faisant apparaître, y compris le report antérieur de 1.448.768 francs, un solde créditeur de 6.594.661 francs.

Il a été décidé de distribuer un intérêt de 6 % net d'impôts aux actions non amorties, soit 30 fr. par action, et un dividende de 10 francs par titre amorti ou non.

Un acompte de 16 francs ayant déjà été versé aux actions de capital, le solde sera mis en paiement à partir du 15 juillet.

Il a été reporté à nouveau 1.691.878 fr.

Pour l'ensemble de la partie du réseau exploitée en 1932 sur 766 kilomètres, le parcours kilométrique des trains a été de 2.063.819 km.

Le tonnage kilométrique utile atteint 253.345.105 t. k.

Le nombre des voyageurs transportés a été de 1.497.963.

Sur la ligne des phosphates, le tonnage des phosphates transportés, qui était tombé en 1931 à 939.119 tonnes, a été de 975.811 tonnes en 1932.

Les recettes correspondantes s'élèvent à 18.573.321 francs.

Il a été transporté 116.164 tonnes de céréales.

Le coefficient d'exploitation pour l'ensemble des lignes inscrites au compte d'exploitation est de 84,19.

MM. Mauclère, Richemond et Saint-René-Taillandier, administrateurs sortants, ont été réélus.

INFORMATIONS
Le tourisme en 1933
(*Les Annales coloniales*, 22 juillet 1933)

.....
Trente paquebots croisière ont ainsi touché Casablanca en 1932. Mais la durée des escales s'élargit et beaucoup d'étrangers attendent un autre navire qui les reprend ultérieurement.

De manière à favoriser ces escales, la Compagnie des chemins de fer du Maroc a mis en circulation, entre Casablanca et Rabat, 39 trains en 1932 contre 18 en 1931. Ces trains ont transporté 6.524 touristes dont 345 de nationalité allemande, 245 Américains et le reste très généralement de nationalité britannique.

.....
Le 24 avril, a eu lieu l'inauguration du tronçon Guercif-Taza de la future voie Tunis-Marrakech. Ce tronçon, comme le précédent, ne comporte aucun passage à niveau de manière à ne point entraver la circulation automobile,

.....

EMPRUNT DU PROTECTORAT
(*Le Temps*, 11 septembre 1933)

Le Maroc 5 % 1910 se tient à 486. Le protectorat français au Maroc émet actuellement, à concurrence de 400 millions de francs, un emprunt 5 %, net d'impôts français ou marocains présents ou futurs, et garanti par le gouvernement français.

Le prix d'émission, fixé à 890 francs par obligation de 1.000 francs, jouissance 1^{er} septembre 1933, assure au porteur un rendement net supérieur à 5,75 %. Cet emprunt est destiné à couvrir la part qui incombe au gouvernement marocain pour l'achèvement du principal réseau de chemins de fer à voie normale du protectorat, concédée à la Compagnie des chemins de fer du Maroc.

DEUIL
M. Gaston Griolet
(*Le Journal des débats*, 26 janvier 1934)

Nous avons le regret d'apprendre le décès, survenu le 24 janvier, de M. Gaston Griolet, maître des requêtes honoraire au Conseil d'État, vice-président honoraire de la Compagnie des chemins de fer du Nord, président honoraire de la Banque de Paris et des Pays-Bas, grand officier de la Légion d'honneur.

Comité Maroc-Niger
(*Les Annales coloniales*, 12 mai 1934)

Simeray, directeur général des Chemins de fer du Maroc

DANS LA LEGION D'HONNEUR
Affaires étrangères
(*JORF*, 1^{er} avril 1935)

Chevaliers

Voinchet (Charles-François-Joseph), ingénieur à la Compagnie des chemins de fer du Maroc ; 35 ans de services.

CARNET BLANC
Philippe Develle
Jeanne Guérin
(*Les Annales coloniales*, 21 mai 1935)

On annonce les fiançailles à Rabat de Mlle Jeanne Guérin, fille de M. Albert Guérin, directeur général de la Compagnie des chemins de fer du Maroc, et de Mme, née Godard, avec M. Philippe Develle.

CHEMINS DE FER DU MAROC
(*Le Temps*, 14 juin 1935)

Le bilan de 1934 fait apparaître un bénéfice de 3.844.000 francs contre 5.003.645 francs en 1932.

Retours
EN FRANCE
(*Les Annales coloniales*, 6 septembre 1935)

M. Albert Guérin, directeur général des Chemins de fer du Maroc, a embarqué avant-hier à New-York sur *Normandie* pour rentrer en France.

LE TOURISME
AU MAROC
(*Les Annales coloniales*, 29 octobre 1935)

La Compagnie des chemins de fer du Maroc informe sa clientèle de la réouverture, le 26 octobre, de ses hôtels : Mamounia, à Marrakech ; Transatlantique, à Meknès ; Palais Jamal, à Fez.

ALGÉRIE
(*Les Annales coloniales*, 10 mars 1936)

Le gouvernement chérifien, on le sait, vient d'unifier la tarification douanière du Maroc : la taxe de 12 1/2 % *ad valorem* frappera, désormais, toutes les marchandises importées au Maroc, quelle qu'en soit la provenance et quelle que soit la frontière par laquelle elles pénétreront.

[Cette décision a été prise dans le but d'assurer aux ports et aux chemins de fer du Maroc un trafic plus intense](#) et au budget des ressources plus élevées.

Elle va avoir, en effet, pour résultat de supprimer le droit préférentiel de 5 % réservé aux produits pénétrant par voie de terre algérienne et de détourner au profit des ports de l'Atlantique le trafic qui était dévolu de ce fait aux ports algériens d'Oran et de Nemours.

Les chambres de commerce algériennes, tout en reconnaissant au protectorat le droit absolu de modifier sa tarification douanière, dans le but d'augmenter ses ressources budgétaires, demandent cependant qu'un tarif préférentiel soit conservé aux produits nationaux en raison des sacrifices consentis par la France et l'Algérie pour la colonisation et la mise en valeur du protectorat.

Ces groupements font observer, de plus, qu'alors qu'un grand nombre de produits marocains sont admis en franchise de tous droits sur le marché national, la réciprocité ne jouera pas.

LIAISONS ALGÉRIE-MAROC
(*Les Annales coloniales*, 1^{er} septembre 1936)

Depuis la création du raccordement Oudjda-Fes, on n'a cessé d'améliorer les liaisons Algérie-Maroc.

Ces efforts ont porté à la fois sur la durée du parcours qui a été sensiblement réduite et sur le confort accru par la mise en service de voitures de construction récente et en créant des rames directes Alger-Casablanca et Oran-Casablanca.

Bien qu'il n'existe actuellement qu'une liaison entre l'Aigrie et l'intérieur du Maroc, une autre relation qui s'arrête à Oudjda est en service sur le réseau algérien. Les chemins de fer marocains étudient la possibilité de la prolonger sur leur terrain.

Enfin, à partir de l'entrée en vigueur des nouveaux horaires, une troisième relation sera créée entre Oran et Oudjda.

On avait envisagé la mise en service d'autorails sur le parcours Algérie-Maroc, mais on n'a pu encore donner suite à ce projet. En effet, non seulement les crédits nécessaires font défaut, mais la circulation de ces véhicules sur une ligne accidentée et sur un aussi long parcours pose de nombreux problèmes qui ne sont pas encore résolus.

CHEMINS DE FER DU MAROC
(*Le Journal des débats*, 15 septembre 1936)
(*Les Annales coloniales*, 15 septembre 1936)

Usant de la faculté qu'elle s'est réservée lors de l'émission de ses obligations 5 % 1933, de 1.000 francs et 9.000 francs, deuxième réseau, la Compagnie a utilisé, par le rachat en Bourse du nombre utile d'obligations, les sommes nécessaires pour épuiser la totalité de l'annuité prévue pour le service de l'emprunt en 1936.

Il n'y a donc pas lieu à remboursement au pair des obligations dont l'amortissement était prévu à la date du 15 novembre. En conséquence, il ne sera pas effectué de tirage au sort.

Annuaire Desfossés 1937, p. 395 :

Chemins de fer du Maroc

Conseil d'administration : MM. E. Moreau, pdt hon. ; A. Laurent-Atthalin, pdt ; A. Lebon et P. Richemond, v.-pdt ; G. de Caqueray, PLM, P.-O., J. Courcelle, E. Ganderax, baron Girod de l'Ain, H. Mange, A. Mange, R. Masson, E. Roume, G. Saint-René Taillandier, A. Silhol, A. Wibratte.

Commissaires aux comptes : H. Villiers, P. Beugin, J. Choppin de Janvry.

La Compagnie des chemins de fer du Maroc
(selon Augustin Hamon,
Les Maîtres de la France, t. 3, Éditions sociales internationales, 1938).

[241] Étudions maintenant l'influence bancaire sur les entreprises concédées.

La Compagnie des chemins de fer du Maroc est au capital de 500 millions. Elle a émis pour 550 millions d'obligations. Elle fut fondée en 1922. Comme pour les compagnies de chemins de fer de la métropole, les déficits sont couverts par le budget, soit de l'État français, soit du Maroc lui-même.

Comme administrateurs, ce sont des administrateurs des grands réseaux français et des représentants des grandes banques. Une simple énumération de leurs noms le montrera. Tous sont d'ailleurs connus de nos lecteurs, sauf M. Étienne Ganderax, ministre plénipotentiaire. Voici cette liste : MM. Émile Moreau, André Lebon, Pierre Richemond [Pdt du PO et de Bozel-Malétra, ancien administrateur de la BNC, administrateur du Crédit foncier colonial, de l'Énergie électrique du Maroc...], Gaston de Caqueray, Joseph Courcelle, baron Girod de l'Ain, Octave Henri-Gréard, André Laurent-Atthalin, Alfred Mange, Maurice Margot, Robert Masson, André Silhol, Ernest Roume, Georges Saint-René-Taillandier ¹⁶, Louis Wibratte.

[242] Ces représentants des grands réseaux (surtout du P.L.M. et du P.O.-Midi), de la Banque de Paris et des Pays-Bas, et de quelques autres banques de la métropole et de l'Algérie, ont ainsi la gestion d'un service public. Les déficits éventuels étant couverts par le Protectorat, font que cette affaire est de tout repos, sans risque pour les actionnaires, les obligataires. Tous les risques reposent sur la collectivité nationale.

CHEMINS DE FER DU MAROC
(*Le Temps*, 11 février 1938)

Les recettes brutes de l'exercice 1937 ont atteint 65.001.100 francs contre 56.630.900 pour 1936.

Le monde colonial
(*Les Annales coloniales*, 18 juillet 1938)

MM. ... Ardouvin, inspecteur de la Compagnie des chemins de fer du Maroc... sont arrivés à Marseille.

Le monde colonial
(*Les Annales coloniales*, 15 août 1938)

... Simeray, directeur de la Compagnie des Chemins de fer du Maroc... sont arrivés à Casablanca à bord du *Chella*.

LA CONVERSION DE L'EMPRUNT DES CHEMINS DE FER D'ETAT DU MAROC
(*Le Temps*, 22 décembre 1938)

Le ministère des finances communique :

¹⁶ Ce diplomate fut ministre au Maroc [Tanger] de 1901 à 1906.

L'emprunt des chemins de fer d'État du Maroc, qui avait été émis en 1926 cinq mois après le début de l'expérience Poincaré à 7 %, est converti en un emprunt à 5 %. L'émission s'est terminée, hier soir, et a été plusieurs fois couverte.

Cet éclatant succès mesure le redressement du crédit français à l'étranger.

CHEMINS DE FER DU MAROC
(*Le Journal des débats*, 3 août 1939)

Les recettes ont été, en 1938, de 80.063.534 francs, en augmentation de 20,31 % par rapport à 1937 ; les dépenses ont été de 68 millions 660.120 francs, en augmentation de 12,49 %, le coefficient revenant ainsi à 85,78 % contre 91,72 %. Pour les marchandises, le tonnage kilométrique utile a été de 145.590.000 tonnes km. contre 111.035.000.

CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA
COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU MAROC
(*Le Journal officiel de la République française*, 29 janvier 1940)

MM. André Laurent-Atthalin, président, 13, rue de Bellechasse, Paris ;
Pierre Richemond, vice-président, 49, rue Ampère, Paris ;
André Silhol, vice-président, 69, rue de Courcelles, Paris ;
Gaston de Caqueray, administrateur, 1, avenue Hoche, Paris ;
Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, administrateur,
86, rue Saint-Lazare, Paris ;
Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans, administrateur, 17, rue de Clichy,
Paris ;
Jacques Feray, administrateur, 37, rue d'Anjou, Paris ;
Étienne Ganderax, administrateur, 136, boulevard Haussmann, Paris ;
Georges Goy, administrateur, 179, rue de l'Université, Paris ;
Henry Jahan, administrateur, 35, avenue d'Eylau, Paris ;
Robert Masson, administrateur, 9, rue Anatole-de-la-Forge, Paris ;
Ernest Roume, administrateur, 2, rue Litolff, Paris ;
Georges Saint-René Taillandier, administrateur, 11, rue Sédillot, Paris ;
Louis Wibratte, administrateur, 20, rue Daru, Paris.

Compagnie des chemins de fer du Maroc
Avis aux porteurs d'obligations de l'emprunt 5 % 1938 de francs suisses 40.800.000,
de l'emprunt nom. = Florins P.-B. 17.000.000 — garanti par le gouvernement français
et par le gouvernement chérifien.
(*Le Temps*, 31 janvier 1941)

La Compagnie des chemins de fer du Maroc offre à MM. les porteurs des coupons n° 3 du 1^{er} juin et n° 4 du 1^{er} décembre 1940, résidant en France, le paiement de ces coupons en francs français sur la base du cours officiel du franc suisse à la date du 1^{er} juin 1940, soit 1 franc suisse = 9 francs 81 français.

En conséquence, les coupons n° 3 et n° 4 pourront être payés dès maintenant sur simple présentation à la Banque de Paris et des Pays-Bas, 37, cours Pierre-Puget à

Marseille, à raison de $60 \times 9,81 = 588,60$ par obligation de francs S. 2.400 nom. = Fl. P. B. 1.000 nom. $30 \times 9,81 = 294,30$ par obligation de francs S. 1:200 nom. = Fl. P. B. 500 nom. et sous déduction des impôts en vigueur (actuellement 36 % ou seulement 27 % si les titres sont déposés depuis plus de six mois, contre récépissé nominatif, dans un établissement agréé).

Le paiement ainsi effectué libérera définitivement la Compagnie de la dette représentée par ces coupons.

CHEMINS DE FER DU MAROC
(*Le Journal*, 30 novembre 1941)

Un acompte de dividende de 15 fr. net par action, contre 13 fr. 50 net payé en décembre 1940, sera réparti à partir du 1^{er} décembre.

CHEMINS DE FER DU MAROC
(*Le Journal*, 8 juin 1942)

Bénéfice de 1941 : 10.868.411 fr. contre 8.952.032 fr. en 1940. Total disponible, 14.796.342 fr. contre 9 millions 296.559 fr. La répartition qui sera proposée n'est pas encore connue. Rappelons que pour l'exercice précédent, il avait été réparti 33 fr. 90 net par action de capital et 3 fr. 90 par action de jouissance.

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES
BANQUE DE L'INDOCHINE
(*Le Temps*, 8 septembre 1942)

.....
Au cours de l'année [1941], la Banque a apporté son concours aux émissions du Trésor, de la Caisse autonome d'amortissement, du Crédit national, de la Société nationale des chemins de fer [et des Chemins de fer du Maroc](#), ainsi qu'aux opérations de conversion du Trésor, du Crédit national, des Grands réseaux de chemins de fer, et d'obligations des postes, télégraphes et téléphones.

NOMINATION
Dans les chemins de fer de l'Afrique du Nord
(*Le Journal des débats*, 28 septembre 1942)

Alger, 27 septembre. — M. Paul Ardoin, directeur des Chemins de fer algériens, vient d'être nommé directeur des Chemins de fer marocains. Né en 1885 dans le département de Constantine, ancien polytechnicien, il a fait toute sa carrière dans les Chemins de fer algériens.

CHEMINS DE FER DU MAROC
(*Le Journal*, 14 décembre 1942)

Un acompte de dividende de 13 fr. net. par action A et B. sera mis en paiement à partir du 15 décembre.

M. Ardoin est nommé président
du comité d'exploitation des chemins de fer d'Afrique du Nord
(*L'Écho d'Alger*, 5 novembre 1943)

Alger. — Le Commissariat aux communications et à la marine marchande communique :

Depuis le 8 novembre 1942, les chemins de fer de l'Afrique du Nord ont accompli un immense effort pour satisfaire aux besoins militaires français et alliés.

Dans la phase actuelle de la guerre, si les besoins militaires diminuent d'intensité, par contre, les besoins des transports civils pour l'économie de l'Afrique du Nord et pour l'effort commun des nations unies deviennent de plus en plus importants en dépit de la fatigue croissante du matériel.

Aussi le Comité français de la libération nationale, sur la proposition de M. René Mayer, commissaire aux Communications et à la Marine marchande, a décidé la création d'un comité d'exploitation des réseaux d'intérêt général d'Afrique du Nord, chargé d'organiser l'utilisation des moyens de chaque réseau afin d'en obtenir le rendement maximum.

Ce comité siégera à Alger. Il sera composé du directeur général des transports militaires en Afrique du Nord et des directeurs des réseaux d'Algérie, du Maroc et de Tunisie.

M. Ardoin, ancien directeur des Chemins de fer algériens, actuellement directeur général de la Compagnie des chemins de fer du Maroc, a été désigné comme président du comité d'exploitation des chemins de fer d'intérêt général en Afrique du Nord.

Au « Journal officiel de la République française »
(*L'Écho d'Alger*, 3 décembre 1943)

Alger. — Le « Journal officiel de la République française » du 2 décembre publie divers décrets et ordonnances, notamment :

.....
5° Un arrêté nommant comme président du Comité d'exploitation des chemins de fer d'intérêt général en Afrique du Nord, M. Ardoin, directeur de la Compagnie des chemins de fer du Maroc.

À CASABLANCA
M. René Mayer a visité les installations portuaires et ferroviaires
(*L'Écho d'Alger*, 30 janvier 1944)

Casablanca. — M. René Mayer, commissaire aux Communications et à la Marine marchande, est arrivé ce matin à Casablanca, où, en compagnie de MM. Normandin,

directeur des Travaux publics, et Ardoin, directeur des Chemins de fer du Maroc, il a visité les ateliers d'entretien et de réparations du matériel ferroviaire.

M. René Mayer s'est rendu ensuite aux docks-silos, aux installations du port de commerce et à celles du port de pêche qui l'ont particulièrement intéressé.

Après un déjeuner offert en son honneur, à bord d'un bateau, M. Mayer a inauguré cet après-midi un foyer du marin destiné aux hommes de la marine marchande.

Annuaire Desfossés 1945, p. 395 :

Chemins de fer du Maroc

Conseil d'administration : MM. L. Wibratte, pdt ; F. Frédault, G. Goy, v.-pdt ; J. Aguillon, G. Bagnies, H. Bouruet-Aubertot, G. de Caqueray. Ch. de Fer P. L. M., Chemin de -fer Paris-Orléans, H. Jahan, R. Masson, de la Rochefoucauld.

Commissaires aux comptes : MM. P. Beugin et M. Henrion.

Paul Louis Baptistin ARDOIN
président-directeur général

Né le 4 mars 1885 à Bordj-Bou-Arréridj (Constantine).
Fils de Louis Ardoin, géomètre, et d'Eugénie Rochette.
Frère d'Édouard Ardouin, médecin.
Deux fils : Pierre et Jean.

Lycée de Constantine et d'Alger.

Polytechnique, 1905.

Ingénieur du réseau algérien du P.-L.-M. (1908).

www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/PLM-reseau_algerien.pdf

Directeur des Chemins de fer du Maroc (1926).

Directeur des Chemins de fer algériens (1933-1942), fusion des Chemins de fer algériens de l'État et du réseau algérien du P.-L.-M.

www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/CFA-1933-1962.pdf

Directeur général (sept. 1942), puis pdg de la Compagnie des chemins de fer du Maroc.

Président du comité d'exploitation des chemins de fer d'Afrique du Nord (déc. 1943).

Administrateur-directeur général du Tanger-Fez.

www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Ch_de_fer_Tanger-Fez.pdf

Vice-président administrateur délégué de la C^{ie} des chemins de fer du Maroc Oriental.

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

Chevalier de la Légion d'honneur en 1921 à titre militaire, officier en 1936.

Décédé en 1966.

Annuaire Desfossés 1948, p. 531 :

Chemins de fer du Maroc

Conseil d'administration : MM. P. Ardoin, pdt ; L. Wibratte, v.-pdt ; Gustave Mercier, Bernard de Barral de Montauvrard, C^{ie} des chemins de fer P.-L.-M., Chemin de -fer Paris-Orléans, de la Rochefoucauld, duc d'Estissac [PO], M. Japiot, A. Jullien O. Moreau-Néret, Cie marocaine, Établissement maritime de Caronte.

Commissaires aux comptes : MM. P. Beugin et M. Henrion ; H. Villers.

AEC 1951-809 — Cie des chemins de fer du Maroc

Siège social : 280, boulevard St-Germain, PARIS (7^e).

Direction générale : 19, rue de la République, RABAT.

Capital. — Société anon., fondée le 10 février 1922, 199.998.000 fr. en 66.666 act. de 3.000 fr. libérées, dont 13.333 act. catégorie A et 53.333 act. catégorie B. — Constituée en exécution de la convention du 29 juin 1920 et substituée aux quatre sociétés concessionnaires : Cie générale du Maroc, Cie des chemins de fer de P.-L.-M., Cie du Chemin de fer de Paris d'Orléans et Cie marocaine.

Dividendes. — 1947, 1948 : 35 fr.

Objet. — Études définitives, construction et exploitation des lignes de chemins de fer au Maroc ci-après et de celles qui pourraient lui être ultérieurement concédées ou rétrocédées : de Petitjean à Port-Lyautey ; de Port-Lyautey à Casablanca par Rabat ; de Casablanca à Marrakech ; de Sidi el-Aïdi à l'oued Zem ; de Fez à la frontière algérienne.

Conseil. — MM. Paul Ardoin, présid.-dir. gén. ; Louis Wibratte [BPPB], vice-présid. ; Cie du chem. de fer de Paris à Orléans, vice-présid. ; Bernard de Barral de Montauvrard [pdg Dervillé, adm. PLM], Cie des chem. de fer P.-L.-M., Cie marocaine, Marcel Japiot, Armand Jullien [BPPB, Cie gale du Maroc...], Gustave Mercier [PO], Olivier Moreau-Néret [PLM], Jacques de Neufelize [PLM], de la Rochefoucauld, duc d'Estissac [PO], admin.

(L'Économiste européen, 8 avril 1951)

Les Chemins de fer marocains poursuivent activement la construction du chemin de fer à voie normale, long de 45 kilomètres, qui doit relier le centre minier de Djerada à la gare de Guenfouda et remplacera le téléphérique actuel dont le débit maximum de 100 tonnes-heure avec 13 heures de marche par jour n'est pas suffisant pour assurer l'évacuation de la production annuelle de 600.000 tonnes prévues par les Charbonnages nord-africains.

D'importants travaux sont également en cours à Casablanca en vue d'améliorer la desserte du port (dont la gare maritime sera inaugurée le 1^{er} juillet prochain) et celle du quartier des Roches Noires. Le réseau envisage, d'autre part, une série d'aménagements (notamment dans le domaine de la signalisation) en vue de pouvoir assurer en 1952 le transport d'un tonnage total supérieur de 100 % à celui de 1949 et accroître la vitesse commerciale et le confort des trains de voyageurs.

CHEMINS DE FER DU MAROC

(L'Information financière, économique et politique, 8 mai 1954)

La Commission économique du Conseil du gouvernement de Rabat a arrêté un certain nombre de relèvements de tarifs, dans le cadre des mesures destinées à assurer l'équilibre de l'exploitation des réseaux de chemin de fer. Ces majorations entreraient très prochainement en vigueur.

Cie des chemins de fer du Maroc
[Desfossés 1956/359]

Ardoin (Paul)[1885-1966][Polytechnicien. Dir. du PLM algérien, puis des Chemins de fer algériens (1933-1942)], 359 (pdt Ch. fer Maroc), 363 (v.-pdt-dir. Ch. fer Maroc-Or.), 477 (pdt Extension port Nemours), 553 (pdt Charb. nord-afr.), 1311 (v.-pdt ÉÉM), 1723 (ONA).

P.-O., 359 (v.-pdt Ch fer Maroc).

Barral de Montauvrand (Bernard de)[x/xo][pdg Éts Dervillé], 329 (PLM), 359 (Ch. fer Maroc)[puis Cie fr.-maroc.], 363 (Ch. fer Maroc oriental), 1552 (ad [Carrières marocaines](#)).

P.L.M.

Cie marocaine.

Dufour (J.)[^o/oo][peut-être Jacques Dufour (ép. Beaujeu), dir. Créd. lyonn.][^x/oo]^o, 58 (Assurances générales-Incendie), 359 (Ch. fer Maroc), 850 (Châtillon-Commentry et Neuves-Maisons, 1311 (Énergie élect. Maroc), 2009 (Damoy).

Japiot (M.)[^o/o], 359 (Ch. fer Maroc).

Jullien (Armand)(1893-1981)[ép. Geneviève Nivard][nommé en 1937 dir. adj. BPPB], 127 (BPPB), 359 (Ch. fer Maroc), 365 (Ferm. ch. fer tunis.), 379 (Smyrne-Cassaba), 413 (v.-pdt Tram.+autobus Casa.), 494 (STEF), 1223 (v.-pdt CSF), 1228 (Radio-France), 1231 (v.-pdt Radio-Orient), 1313 (SMD), 1721 (pdt Cie gén. col.), 1722 (pdt Cie gén. Maroc), 1737 (Cie lyonn. Madag.), 1809 (Caoutch. Mékong), 1835 (Agric. et sucrière de Nossi-Bé), 1839 (pdt Tabacs au Maroc).

Martin (René)[1899-1986][Polytechnicien, ing. Ponts-et-Chaussées. 1947 BPPB], 226 (Santa-Fé), 287/2 (Cie immob. algérienne), 359 (Ch fer Maroc), 361 (Tanger-Fez), 1233 (CGEE), 1311 (pdt ÉÉM), 1619 (Éts Susset), 1722 (Cie gén. Maroc), 1723 (Omnium nord-afr.), 1839 (Tabacs au Maroc), 2156 (Prénatal).

Mercier (Gustave)[^x/oo][1877-1959][X-Pts][Fils de Gustave Mercier (1839-1915), ingénieur chez Fives-Lille. Marié en 1905 à Marie-Thérèse Dusuzeau, fille de Léon D., ingénieur en chef des ponts et chaussées, futur dir. du Port de Strasbourg. Deux fils : Robert, marié à une Dlle Nodé-Langlois, et André, marié à Denise Compagnon][carrière à l'Union d'électricité qu'il représenta à l'Union hydro-électrique, à l'Union électrique du Centre, au Centre électrique, à la Sté hydroélectrique de la Cère, à l'Algérienne d'éclairage et de force...], 335 (P.-O.), 359 (Ch de fer Maroc), 361 (Tanger-Fez), 1191 (liquid. Union hydro-électrique), 1311 (v.-pdt et délégué au Maroc du conseil [Énergie élect. Maroc](#)), 1435 (Pierrefitte), 2014 (CEGF).

Estissac (Alexandre de La Rochefoucauld, duc d')(ing. agro. Ép. Antoinette de Moustier)[^x/ox], 335 (PO), 359 (Ch. fer Maroc), 359 (Ch de fer Maroc), 2014 (CEGF)[+ Bq rég. Ouest].

Rothschild (Élie de), 73 (Concorde), 329 (PLM), 359 (Ch. fer Maroc), 515 (S.I. Nord)[+ Docks et entrepôts Marseille av. abs. par EMGP].

Séméac (L.)[^o/oo]^o, 359 (dg Ch. fer Maroc), 361 (Tanger-Fez), 363 (dg Ch. fer Maroc or.), 665 (Bou Arfa).

Bourdeau d'Antony (Ch.), 359 (secr. gal [Ch. fer Maroc](#)).

Destombes (Max) 108 (secr. gén. Bq Madagascar+Comores), 122 (comm. cptes suppl. BPEC), 226 (comm. cptes Santa-Fé), 359 (comm. cptes Ch. fer Maroc), 361 (comm. cptes Tanger-Fez), 363 (comm. cptes Ch. fer Maroc-Or.), 398 (comm. cptes Tram. de Tours), 402 (comm. cptes Tram. élec. Brest), 1004 (comm. cptes Babcock & Wilcox), 1311 (comm. cptes Énergie élect. du Maroc), 1737 (comm. cptes Cie lyonnaise de Madagascar), 1809 (comm. cptes Caoutch. Mékong), 1843 (comm. cptes Catecka), 1978 (comm. cptes Moulins du Maghreb).

Henrion (M.)(comm. cptes), 359 (Ch. fer Maroc), 366 (Djibouti-Addis-Abeba), 402 (Tram. élec. Brest), 1311 (Énergie élect. du Maroc, 1318 (Électricité d'Alep).

Villiers (Henry)(ép. Marie-Louise de Lachomette, sœur de Jean), 307 (Bourbonnaise et havraise de particip.) 359 (comm. cptes Ch. fer Maroc), 1758 (Cie marocaine, dt il était déjà dir. en 1922).

SIÈGE SOCIAL : Paris, boulevard Saint-Germain, 280. Tél. : INV. 07-91.

CONSTITUTION : Société anonyme française, constituée le 10 février 1922, pour une durée expirant le 31 décembre 1999.

OBJET : l'exploitation des lignes de chemins de fer du Maroc ci-après : de Petitjean à Port-Lyautey ; de Port-Lyautey à Casablanca ; de Casablanca à Marrakech ; de Sidi el Aïdi à Oued Zem ; de Fès à la frontière algérienne et de Safi à Ben-Guérir. Longueur du réseau : 1.092 kilomètres.

PARTICIPATIONS : Chemin de fer du Maroc Oriental, Énergie électrique du Maroc, Cie auxiliaire de Transports au Maroc, Société pour l'extension du port de Nemours.

CAPITAL SOCIAL : 300 millions de fr., divisé en 100.000 actions de 3.000 fr. dont 20.000 actions « A » et 80.000 actions « B ». Le capital, qui était précédemment de 150 millions, a été porté en 1950 à 199.998.000 fr. par l'émission au pair de 16.668 actions de 3.000 fr. dont 3.333 A et 13.333 B. jouissance 1^{er} janvier 1950. Porté en 1952 à 300 millions de fr. par émission de 33.334 actions de 3.000 fr., dont 6.667 actions A et 26.667 actions B.

Obligations 4 % 1930 : 50.000 de 1.000 fr., En 1951, regroupement des titres non amortis en 5.196 obligations de 5.000 fr. Amort. de 1951 à 1964, tirage ou rachat, sauf rachat anticipé. Coupon : 15 avril,

Obligations 5 % 1933 : 80.000 de 1.000 fr. En 1951, regroupement des titres non amortis en 9.217 obligations de 5.000 fr. Am. de 1951 à 1964, T. ou R., sauf R.A. Coupon : 1^{er} novembre.

Obligations 15 % 1933 (2^e réseau) : 28.700 obligations de 1.000 fr. et 1.260 obligations de 5.000 fr. En 1952, regroupement des obligations de 1.000 fr. non amortis en 3.089 obligations de 5.000 fr. Am. avant 1964, T. ou R., sauf R.A. Coupon : 15 mai.

Obligations 5 % 1938 (Emprunt hollando-suisse) : 17 millions de florins ou 40.800.000 fr. suisses en 23.741 obligations émises à 98 %, 5 % exclusivement au porteur, rapportant au choix du porteur 25 ou 12,50 florins ou 60 ou 30 fr. suisses (suivant qu'il s'agit de coupures de 1.000 ou 500 flor.). Am. T.R. sauf R.A. de 1939 à 1978. Coupons : 1^{er} juin-1^{er} décembre. Impôt 19 % pour les porteurs domiciliés en France. Cet emprunt remplace le précédent qui s'élevait à 20 millions de florins émis en 1926 en obligations de 500 florins 7 %.

Obligations 4 1/2 % 1941 : de 2.000 et de 5.000 fr., émises à concurrence de 210 millions et amortissables en 58 années au plus ; coupons payés nets de tous impôts chérifiens et français présents et futurs, à l'exception de ceux mis obligatoirement par la loi française à la charge du porteurs. Coupon : 1^{er} septembre.

Obligations 4 % 1946 : de 5.000 fr., émises à concurrence de 550 millions et amortissables en 30 années au plus ; coupons payés nets de tous impôts chérifiens et français, présente et futurs, à l'exception de ceux mis obligatoirement par la loi française à la charge des porteurs. Coupon : 1^{er} décembre.

Obligations 8 % avril 1949 : 50.000 de 10.000 fr. Am. par T. ou R. 1950-1979 sauf R.A. toute époque. Coupon : 1^{er} avril.

Obligations 5 1/2 % novembre 1950 : 5.000 de 100.000 fr. Am. en 30 années au plus, coupon payé net, au 15 novembre.

Obligations 6 % septembre 1951 : 3.500 de 100.000 fr. Am. en 30 années au plus ; coupon payé net, au 1^{er} septembre.

Obligations 6 % septembre 1951 : 1.500 de 100.000 fr. Remboursable le 1^{er} septembre 1966 à 110 %. Coupon payé net, au 1^{er} septembre.

Obligations 5 1/2 % août 1952 : 5.000 de 100.000 fr. Am. en 25 ans. Coupon payé net au 15 août.

Bons 5 3/4 % janvier 1953 : 2.500 de 1.000.000 de fr. Remboursable le 1^{er} janvier 1958 au pair. Coupon payé au 1^{er} janvier.

Obligations 4 % juillet 1953 : 230.000 de 5.000 fr. Assimilées aux obligations 4 % décembre 1954.

Obligations 4 % 1954 : 140.000 de 5.000 fr. Assimilées aux obligations 4 % décembre 1946.

Obligations 4 1/2 % mars 1955 : 260.000 de 5.000 fr. Assimilées aux obligations 4 1/2 % 1941.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE : En juin.

RÉPARTITION DES BÉNÉFICES : 6 % d'intérêt net aux actions B, ensuite 6 % d'intérêt net aux actions A. Le surplus sera réparti entre toutes les actions.

SERVICE FINANCIER : Banque de Paris et des Pays-Bas, Crédit lyonnais, Société générale, Comptoir national d'escompte de Paris, Créd. ind. et commercial, Banque nationale pour le commerce et l'industrie. Banque de l'union parisienne, Société marseillaise de crédit, Crédit algérien, Compagnie algérienne de crédit et de banque, Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie, Banque de l'Indochine.

TRANSFERTS : Banque de Paris et des Pays-Bas.

COTATION : Parquet « Cote Desfossés » actions B 44 ; obligations 12 et 68. - Notice SEF : CH 345.

COUPONS NETS AU PORTEUR : Actions A et B n° 60 (2 juillet 1951), 210 et 120 fr. ; 61 (1^{er} juillet 1952), 240 et 150 fr. ; 62 : droit de souscription (1 pour 2) ; 63 (1^{er} juillet 1953), 240 et 150 fr. 64 (1^{er} juillet 1954), 240 et 150 fr. ; 65 (15 juillet 1955), 240 et 150 fr.

	Recettes d'expl.	Bénéf. décl.	Bénéf. distrib.	Divid. act. cap.	Divid. act. jouiss.
1940	143.641	8.952	4.773	33 90	3 90
1941	178.796	10.868	4.873	33 15	3 15
1942	203.197	8.876	4.868	30 00 (1)	—
1943	295.971	12.174	5.842	30 00 (1)	5 00
1944	816.410	4.837	5.470	35 00	5 00
1945	376.510	4.638	5.140	32 98	5 00
1946	945.750	4.584	5.066	30 00	5 00

1947	1.325.83	4.768	5.008	30 00	5 00
1948	2.801.159	13.922	4.417	30 00	5 00
1949	3 024.351	22.307	11.514	210 00 (1)	120 00
1950	3.384.700	27.967	17.862	10 00 (2)	120 00
1951	4.594.990	29.767	20.284	240 00 (2)	160 00
1952	5.513.900	31.185	30.525	240 00 (2)	150 00
1953	5.663.750	27.569	29.374	240 00 (2)	150 00
1954	5.952.647	29.601	29.374	240 00 (2)	150 00

(1) Acompte. (2) Net.

BILANS AU 31 DECEMBRE

	1950	1951	1952	1953	1954
PASSIF					
Capital	199.998	199.998	300.000	300.000	300.000
Amortissements, obligations	394.584	486.530	593.095	727.676	886.487
R é s e r v e s , provisions	213.620	246.214	239.231	238.586	184.556
Dette consolidée	10.313.975	12.057.165	13.745.387	17.719.599	19.733.390
Dette flottante	2.634.018	3.752.990	5.274.676	4.084.504	3.842.471
Dividende	17.862	20.284	30.525	29.374	29.374
Caisse d'épargne	351.793	385.771	395.799	401.677	404.471
	<u>14.125.850</u>	<u>17.148.952</u>	<u>20.578.713</u>	<u>23.501.416</u>	<u>25.380.749</u>
ACTIF					
P r e m i e r établissement	11.031.481	13.145.031	15.559.019	20.141.611	27.737.451
Réalisable	2.146.987	3.261.383	4.327.217	2.640.960	2.993.599
Disponibles	595.589	356.767	296.678	317.168	245.228
Caisse d'Epargne	351.793	385.771	395.799	401.677	404.471
	<u>14.125.850</u>	<u>17.148.952</u>	<u>20.878.713</u>	<u>23.501.416</u>	<u>25.380.749</u>

Cie des chemins de fer du Maroc
(L'Information financière, économique et politique, 23 juin 1959)

L'assemblée ordinaire s'est tenue le 19 juin, sous la présidence de M. Paul Ardoin, président de la compagnie.

Pour l'exercice 1958, le coefficient d'exploitation sur l'ensemble des lignes ouvertes au comptes d'exploitation ressort à 99,27 %.

Le solde créditeur du compte Profits et Pertes pour cet exercice s'élève à 31.487.563 fr., ce qui fait ressortir, avec le report antérieur, un total disponible de 80.432.354 fr.

L'assemblée a décidé de distribuer un intérêt net de tous impôts de 180 fr. pour les actions de 3.000 fr. nominal ; 90 fr. pour les actions de 3.000 fr. nominal amorties de 1.500 fr. et de fixer le dividende afférent à cet exercice, net de tous impôts, à 60 fr. pour les actions de 3.000 fr. nominal et pour les actions de 3.000 fr. nominal amorties de 1.500 fr.

Le paiement de l'intérêt statutaire ainsi que le paiement du dividende auront lieu à partir du 15 juillet 1959.

L'assemblée a réélu M. Jean Dufour, M. René Martin et la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans, administrateurs.

Cie FRANCO-MAROCAINE
[ex-Chemins de fer du Maroc]

Sous la présidence de M. Jacques Plouin s'est tenue, le 21 juin 1977, l'assemblée ordinaire qui a approuvé les comptes 1976. L'excédent du compte d'exploitation de l'exercice, après amortissements, s'élève à 2.070.600 fr. c 1.431.000 fr. au 31 décembre 1975. Le compte de pertes et profits laisse un bénéfice de 2.090.500 fr. c 1.182.000 fr. au 31 décembre 1975. L'assemblée a décidé la mise en paiement, à partir du 15 juillet 1977, d'un dividende de 9,60 F plus 4,80 fr. (avoir fiscal) par action non amortie et de 8,70 fr. plus 4,35 fr. (avoir fiscal) par action amortie de 15 fr. Un acompte de 6 fr. net à valoir sur cette distribution a été mis en paiement le 15 décembre 1976.

INVESTISSEMENT ET PORTEFEUILLE

NOMINATION

Michel Mauchant, président
(Valeurs actuelles, 18 juillet 1977)

M. Michel Mauchant, sous-directeur de la Banque de Paris et des Pays-Bas, administrateur depuis 1968 de la Compagnie franco-marocaine (anciennement Compagnie des chemins de fer du Maroc) et de sa filiale Enelfi* (anciennement Énergie électrique du Maroc), a été appelé à la présidence de ces deux sociétés. Il succède à M. Jacques Plouin, qui avait demandé à être déchargé de ses fonctions. La Société générale commerciale et financière, représentée par M. Raymond-Maurice Doumenc, président des Ciments français, a été nommée vice-président de la Cie franco-marocaine. M. Louis Berthomieu, administrateur délégué de l'Omnium nord-africain [ONA*], a été coopté comme administrateur des deux sociétés aux sièges remis par M. Plouin à leur disposition.

Cie FRANCO-MAROCAINE

L'assemblée générale ordinaire, réunie le 27 juin 1983 sous la présidence de M. Michel Mauchant, a approuvé les comptes de l'exercice 1982, qui se soldent par un bénéfice net de 6 993 854 F, dont 2 985 923 F de résultat net des opérations courantes et 4 007 931 F de résultat net des opérations en capital.

Le résultat d'exploitation avant impôt, en progression de 14 %, s'est élevé à 3.260.984 F, les revenus du portefeuille ayant été de 4.195.373 F contre 3.479.316 F. Les revenus des participations marocaines, acquises dans le cadre de la convention de remise de l'ancienne concession de la société au Maroc et complémentaires de celles d'Enelfi-Bretagne, ont représenté 22 % des revenus du portefeuille.

L'assemblée a fixé le dividende net par action — mis en paiement le 10 août — à 24,16 F (36,24 F avoir fiscal compris) contre 23 F (34,50 F avoir fiscal compris), soit une distribution de 2.817.880 F, qui correspond au maximum autorisé légalement cette année et demeure dans la limite du résultat net des opérations courantes.

HORS COTE
