

## COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE NEMOURS À MARNIA ET PROLONGEMENTS

Marie Jean Jacques *Hubert* LAROZE, administrateur

Né à Libourne, le 3 janvier 1864.

Fils de Léon Laroze, député de la Gironde, et de Cécile Brachet.

Frère cadet de Pierre Laroze, député de la Gironde (1893-1902), gouverneur du Crédit foncier de France (1920-1928), puis administrateur du Crédit lyonnais et autres sociétés, dont la Banque de l'Indochine.

Marié à Paris, en 1917, à Jeanne Lelièvre-Aubrée, artiste peintre, divorcée de Pierre Chaput, sculpteur.

---

Sous-préfet d'Ussel.

Administrateur de la Compagnie générale pour la conservation des liquides, Bruxelles (1897),

Commissaire aux comptes des [Raffineries de soufre réunies](#) (1898),

Administrateur de la [Compagnie industrielle du platine](#) (1899),

de la Société d'études du Fo-Kien (Chine)(1903),

de la Compagnie française pour la construction et l'exploitation de chemins de fer à l'étranger (1906) : chemin de fer portugais du Val de Vouga,

président de la Companhia ferroviaria brasileira (1912),

Administrateur de la Société française de constructions mécaniques (Anciens Établissements Cail)(1914-1917)

et de leur filiale, les Hauts Fourneaux de Caen (démissionnaire en 1922),

Probable associé de Garrigues et Cie (banquiers), 9, boulevard Malesherbes, Paris (liquidée en 1920).

Administrateur, avec Théophile Garrigues, ancien directeur de la Société française de banque et de dépôts (filiale belge de la Société générale), de la [Banque continentale de Paris](#) (1920)(faillite le 10 mars 1926).

Commissaire des comptes de la Compagnie franco-américaine des pétroles (1921),

Administrateur de la Coopérative pour l'entreprise de travaux publics et la fourniture de matériaux de construction (1922),

des [Hévéas de Cochinchine](#) (décembre 1925),

de la [Sucrierie et raffinerie de Cochinchine](#) « Phumy » (oct. 1926),

du Comptoir français pour l'exploitation d'inventions (Cofranex)(oct. 1929),

administrateur unique du Comptoir normand des huiles minérales (déc. 1929),

administrateur de la Paris Wyoming Oil Company (oct. 1930)

de l'Intermines (Société d'intérêts miniers en Europe Centrale) à Luxembourg (1931),

et de l'Anglo-French Ticapampa (1933).

Condamné, en première instance (fév. 1935) et en appel (juillet 1936), comme souscripteur fictif dans l'affaire des Mines d'anthracite de Laval (Isère).

Liquidateur de la Société franco-roumaine de prêts et avances (avril 1935).

---

Décédé à Paris, en 1945.

S.A., 17 mars 1910.



Coll. Jacques Bobée

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE NEMOURS  
À MARNIA ET PROLONGEMENTS  
SOCIÉTÉ ANONYME  
AU CAPITAL DE CINQ MILLIONS CENT CINQUANTE MILLE FRANCS  
DIVISÉ EN DIX MILLE TROIS CENTS ACTIONS DE CINQ CENTS FRANCS CHACUNE  
LOI DE CONCESSION DU 24 DÉCEMBRE 1910

ACTION ABONNEMENT  
2/10 EN SUS  
5 c. POUR 100 fr.  
SEINE

Statuts déposés en l'étude de M<sup>e</sup> MOYNE, notaire à Paris, le 17 mars 1910  
et modifiés par l'assemblée générale extraordinaire du 3 octobre 1910

SIEGE SOCIAL A PARIS  
ACTION DE 500 FRANCS AU PORTEUR  
ENTIÈREMENT LIBÉRÉE  
Un Administrateur (à gauche) : Laroze ?  
Un Administrateur (à droite) : J. Fribourg  
PARIS, le 3 janvier 1911  
Charles Skipper & East

Cie du Chemin de fer de Nemours à Marnia et prolongements  
Société au capital de 5.150.000 fr. divisé en 10.800 actions de 500 fr. chacune  
Siège social, à Paris, 47, boulevard Haussmann  
Notice sur la constitution  
(Cote de la Bourse et de la banque, 4 mars 1911)

M. Hubert Laroze, 91, rue Saint-Lazare, à Paris, a, conformément à la loi du 20 janvier 1907, fait insérer au *Bulletin annexe au Journal officiel* du 9 janvier 1911, une notice sur la constitution de la Cie du Chemin de fer de Nemours et Marnia et prolongements, formée pour une durée de 90 années à compter du 17 mars 1910 et avant pour objet : 1° l'établissement, la construction, l'installation, l'entreprise, l'entretien et l'exploitation du chemin de fer d'intérêt local de Nemours (port) à Lalla-Marnia, avec embranchement vers Nedromah (Algérie) ; 2° après l'obtention de la concession ci-dessus, la construction, l'installation, l'entretien et l'exploitation de toutes autres lignes de chemins de fer et tramways à traction électrique ou autre qui pourraient lui être concédés directement et ultérieurement par les pouvoirs publics, et être acquis de tous tiers ou rétrocédés par eux ; 3° toutes opérations se rattachant dans les zones desservies par tous tramways électriques à la transmission et à la distribution de l'énergie électrique, soit pour l'éclairage, soit par la force motrice.

Cette notice fait connaître que les actions composant le capital ont été, à la constitution de la société, toutes souscrites et libérées du quart (aujourd'hui, ces actions sont toutes entièrement libérées) ; et que la répartition des bénéfices se fera de la façon suivante : 1° 5 % pour fonds de réserve légale ; 2° une somme destinée à constituer un fonds d'amortissement de façon que le capital social représenté par les actions émises puisse être complètement amorti à raison de 500 fr. par action, au plus tard à l'expiration de la dernière des concessions de la société ; 3° la somme nécessaire pour fournir aux actions un intérêt de 4 % à titre de premier dividende ; 4° les sommes que l'assemblée générale, sur la proposition du conseil d'administration, décidera chaque année d'affecter à la création et à l'entretien de réserves spéciales, fonds de prévoyance, fonds d'amortissements industriels ; 5° le surplus, sous déduction de toutes les sommes que l'assemblée générale, sur la proposition du conseil, décidera de reporter à nouveau, reviendra aux actionnaires.

Relativement aux assemblées générales, la notice indique qu'elles se tiendront chaque année dans le semestre qui suivra la clôture de l'exercice, au siège social ou ailleurs, suivant avis de convocation publié 15 jours au moins à l'avance dans un des journaux d'annonces légales du siège social.

La notice fait savoir enfin que l'année sociale commence le 1<sup>er</sup> janvier et finit le 31 décembre. Par exception, le premier exercice comprendra le temps écoulé entre la constitution de la société et le 31 décembre 1911.

Les statuts de la Compagnie du chemin de fer de Nemours à Marnia et prolongements, déposés chez M<sup>e</sup> Moyne, notaire à Paris, le 17 mars 1910, ont été publiés dans les *Petites Affiches* du 17 janvier 1911.

Ils font connaître notamment, article 33, que l'assemblée se compose de tous les actionnaires possédant 10 actions au moins, cette quantité, au vote, donnant droit à une voix.

Le conseil d'administration de la société, qui comprend 5 membres au moins et 11 au plus, se compose actuellement de MM. F. Laborie de Labatut, 50, avenue Victor-

Hugo, à Paris ; J. Fribourg <sup>1</sup>, 44, rue Saint-Ferdinand à Paris ; H. Laroze, 182, rue du Faubourg Saint-Honoré, à Paris ; Ch. Noulard, 25, avenue Marigny à Paris ; P. Watel, 14, rue Villa-Guibert, Paris ; H. Gaboloot, à Nemours (Algérie).

Le service des titres se fait au siège social, 47, boulevard Haussmann, à Paris. (N. D. L. R.)

Suivant dérision de la Chambre syndicale des agents de change, publiée par la *Cote de la Bourse et de la Banque* dans son numéro du 3 mars 1911, les actions de la Cie du Chemin de fer de Nemours à Marnia et prolongements sont admises, à dater d'aujourd'hui, aux négociations de la Bourse au comptant, 2<sup>e</sup> partie du Bulletin de la Cote.

---

Compagnie du Chemin de fer de Nemours à Marnia et prolongements  
(*Le Capitaliste*, 16 mars 1911)

Une loi du 24 décembre 1910 a concédé à la Compagnie du Chemin de fer de Nemours à Marnia et prolongements un réseau de 65 kilomètres de chemin de fer à voie de 1 mètre, longeant la frontière marocaine et appelé à drainer, outre les produits algériens, un trafic important résultant de ce voisinage.

Cette concession comporte une garantie d'intérêt assurant 3,75 % au capital actions de 5.150.000 fr., plus l'amortissement en soixante-cinq ans, et l'Etat et le département ne participant aux bénéfices que lorsque ceux-ci dépasseront 5,75 %.

Une heureuse circonstance vient de se produire qui assure, semble-t-il, à la ligne un avenir des plus prospères : il s'agit de l'aménagement du port de Nemours dont les travaux viennent d'être adjugés et vont transformer la rade-abri actuelle en un port accessible par tous les temps.

L'ouverture prochaine de ce port créera un mouvement d'échanges des plus importants avec le Maroc oriental, d'autant plus que la nouvelle ligne construite dans une région très vaste, dépourvue de voies de communication, est de nature à transformer complètement cette région naturellement riche.

La notice d'introduction à laquelle nous empruntons ces renseignements s'exprime comme suit au sujet de la région desservie par le chemin de fer et du trafic probable :

Marnia est un centre européen très important, siège d'une garnison, possédant un marché actif fréquenté : 1<sup>o</sup> par les tribus du centre de Marnia (Beni Ouasine, Maazes, Khémis, Zemmrara, M'Sirda, Beni Ben Saïd, etc., etc.), comprenant 29.000 âmes cultivant une superficie de 117.000 hectares, possédant 65.000 têtes de bétail, 2.600 chevaux et 560 chameaux ; 2<sup>o</sup> par les tribus marocaines (Beni Snassem, Auyadi, Beni Yala, Metraya, Beni Outaril, El Asam, etc.), comprenant 13.296 tentes, 18.155 fantassins et cavaliers, 600.000 têtes de bétail, 10.000 chameaux et près de 8.000 chevaux.

---

<sup>1</sup> Jules Fribourg (Paris-La Villette, 1859-Paris, 1938) : fils de Sylvain Fribourg et d'Amélie Altschuller. Marié avec Henriette Anna Moch. Ingénieur ECP. Il débute à la Société nationale de produits chimiques (1892-1904), puis multiplie les mandats : administrateur de la Société des concessions minières de Madagascar (1905), président des Étains de Portugal, administrateur et secrétaire de la Cie générale de minerais (1906), administrateur de la Cie des arières françaises (1910), du Chemin de fer de Nemours à Marnia et prolongements (1911), de l'Union des tramways (1912), de Magic-City (1912), de la Société française des mines de Sentein et de Bagergue (1913), de Vaulry et Cieux (1916), ingénieur-conseil du journal *L'Information*, ingénieur-expert près le tribunal civil de la Seine, administrateur de la Chambre syndicale des ingénieurs, ingénieur-conseil de la Compagnie franco-polonaise des pétroles, administrateur d'Auto-Omnia, de la Société d'approvisionnement de la presse, de la Cie minière du Congo français... Chevalier de la Légion d'honneur (*JORF*, 31 juillet 1925). Avis d'obsèques : *Le Temps*, 19 décembre 1938.

Si on ajoute les populations des communes environnantes, on voit que Marnia est un marché constituant le centre d'approvisionnement et le débouché commercial d'une population de plus de 60.000 habitants, possédant 450.000 moutons, 250.000 chèvres, 30.000 bœufs ; la surface cultivée en territoire algérien seulement est de 133.000 hectares.

Le trafic annuel de Marnia par le chemin de fer fournira les recettes suivantes, d'après les observations faites par l'ingénieur des ponts et chaussées de la région, en 1906 (en fr.) :

Moutons	220.000 00
Bœufs	55.000 00
Laines	1.100 00
Céréales diverses	55.000 00
Marchandises importées	55.000 00
Les importantes mines de plomb argentifère et les mines de cuivre de la région donnent un trafic annuel de	22.000 00

En se basant sur les transports effectués par les voitures publiques de Nemours à Marnia, on peut tabler pour les voyageurs sur une recette annuelle de 54.750 00

Les haltes de l'Oued Mehagen, du Barrage, en comprenant le transport des produits de la mine de Maazic, donneront une recette de 48.000 00

Les arrêts du Puits, Sidi Boudjenane, Sidi Brahim, Nedromah, Trembles donneront au total 15.900 00

Soit, au total 525.750 00

représentant une recette de plus de 9.500 fr. par kilomètre.

Or, il est certain que celle recette kilométrique prévue en 1906 par l'ingénieur des ponts et chaussées, c'est-à-dire avant les événements marocains et surtout avant la construction du port de Nemours, seront largement dépassés.

L'hypothèse d'une recette de 11.500 fr. par kilomètre est peu optimiste.

Suivant que l'on prendra pour base le coefficient moyen d'exploitation des réseaux algériens (63 %) ou celui plus logique de 57 %, maximum atteint par les lignes aboutissant à un port, on obtient les chiffres suivants :

Recette kilométrique	Bénéfice d'exploitation avec 63 %	Bénéfice d'exploitation avec 57 %
9.500 fr.	228.375 donnant 4,40 % du capital	265.525 donnant du 5 %
11.500 fr.	276.640 donnant 5,40 % du capital	321.425 donnant du 6 %

L'action Nemours à Marnia représente donc un placement offrant les plus sérieuses garanties, car, non seulement le minimum d'intérêt garanti par l'État reste 3,75 %, mais les dividendes semblent devoir atteindre dès le début de l'exploitation 4,40 à 6 %, assurant ainsi une plus-value rapide pour le cours des actions.

Des intérêts intercalaires ont été prévus de 3,75 % dans les frais de construction et le premier coupon pour le premier trimestre, 4 fr. 6875, est payable le 1<sup>er</sup> avril.

Ajoutons que les actions récemment admises à la deuxième partie de la Cote officielle se négocient régulièrement aux environs de 505.

Les publications exigées par la loi ont été faites dans le *Bulletin annexe au Journal officiel* du 9 janvier 1911.

---

Chemin de fer de Nemours à Marnia  
(*Le Capitaliste*, 30 mars 1911)

L'action Chemin de fer de Nemours à Marnia progresse à 510. Parmi les gisements miniers que desservira la ligne, il en est deux qui sont actuellement en pleine voie de développement, ce sont les gisements de Djebel-Masser et de Maaziz, qui appartiennent à une société belge au capital de 3.500.000 fr. Dès la mise en exploitation de la voie ferrée, cette société pourra développer largement sa production, fournissant ainsi au chemin de fer un élément de trafic fort intéressant.

Ce sera pour ce dernier une source complémentaire de recettes à ajouter à celles dont l'ingénieur, M. Platel, a fait état dans ses évaluations.

---

Chemin de fer de Nemours à Marnia et prolongements  
(*Le Journal des finances*, 17 juin 1911)

11 heures, extr. — Au siège social, 47, boulevard Haussmann [= siège de la Société française de tramways électriques et chemins de fer.

---

Nemours à Marnia et prolongements  
(*Le Journal des finances*, 13 juillet 1912)

D'après le rapport soumis à l'assemblée du 2 courant, cette société n'a pas encore pu commencer les travaux d'établissement de son réseau pendant l'année 1911, les formalités d'expropriation des terrains nécessaires, menées par le département, n'ayant pas été terminées en temps voulu. Le conseil espère, cependant, qu'une partie des terrains sera mise à la disposition de la Compagnie dans un mois environ et les travaux commenceront de suite. Les comptes de l'exercice 1911 se traduisent par un excédent de dépenses de 186.127 fr., en raison notamment des frais nécessités par l'émission des actions et les intérêts intercalaires payés à ces titres. Comme recette, la Société a simplement encaissé le montant des intérêts de ses disponibilités.

---

Compagnie du Chemin de fer de Nemours à Marnia et prolongements  
(*Le Capitaliste*, 25 décembre 1913)

L'action Chemin de fer de Nemours à Marnia fait 465 en dernier cours. A partir du 30 décembre, les actions de cette Compagnie (en liquidation) cesseront de figurer à la deuxième partie du Bulletin de la Cote.

---

Chemin de fer de Nemours à Marnia  
(*Les Annales coloniales*, 30 avril 1914)

Les actionnaires de la Société du Chemin de fer de Nemours à Marnia ont décidé d'accepter les propositions qui leur étaient soumises par la Société des Grands Travaux Algériens. L'actif serait repris moyennant 450.000 francs d'actions d'une société à créer. L'action ancienne sera échangée contre une action privilégiée et une action ordinaire nouvelle, plus, éventuellement, un solde de boni sur la moitié de l'indemnité réclamée au Syndicat du Maroc.

---