

## LA COMPAGNIE FRANCO-ESPAGNOLE DU CHEMIN DE FER DE TANGER À FEZ

Chemin de fer Tanger-Fez  
(*Le Capitaliste*, 24 avril 1913)

La Compagnie générale du Maroc vient d'être désignée par le gouvernement français pour constituer l'élément français de la société concessionnaire du chemin de fer Tanger-Fez et souscrire la part française de son capital. On sait que la Compagnie générale du Maroc a été constituée en février 1912 par le groupement des grands établissements de crédit français dans le but d'aider le gouvernement pour la mise en valeur du Maroc.

Le capital de la société est de 10 millions et son conseil d'administration est composé de personnalités bien connues : MM. Gaston Griolet [pdt BPPB (1915-1930)], président ; Jules Charles-Roux [Suez], Édouard Dupasseur [BPPB], Gabriel Chanove [Crédit lyonnais], Henri Guernaut [Société générale], Arsène Henry [anc. ambassadeur, repr. Banque impériale ottomane à la Cie générale du Maroc], Octave Homberg [BUP], Camille Krantz <sup>1</sup>, Georges de la Fontaine [CIC], Léon Odier [BFCI], Joanny Peytel [Crédit algérien], Stanislas Simon [Banque de l'Indochine]. Le directeur est M. Louis Godard [Cie gén. du Maroc].

---

S. A. marocaine, 26 juin 1916.

INGÉNIEURS  
NOMINATIONS  
(*L'Écho des mines et de la métallurgie*, 27 octobre 1918, p. 560)

Aux termes d'un arrêté du 18 oct. 1918, M. Porché (Georges-Gustave-Antoine) <sup>2</sup>, ing. en chef des ponts et chaussées de 1<sup>re</sup> classe, actuellement détaché au service du ministère des Affaires étrangères en qualité de chef du service international de la caisse spéciale des travaux publics du Maroc, est mis, sur sa demande, en congé hors cadres et autorisé à entrer au service de la Cie franco-espagnole du chemin de fer de Tanger à Fez, pour y occuper les fonctions d'ingénieur en chef attaché à la direction générale de la Cie et, éventuellement, les fonctions de dir. général.

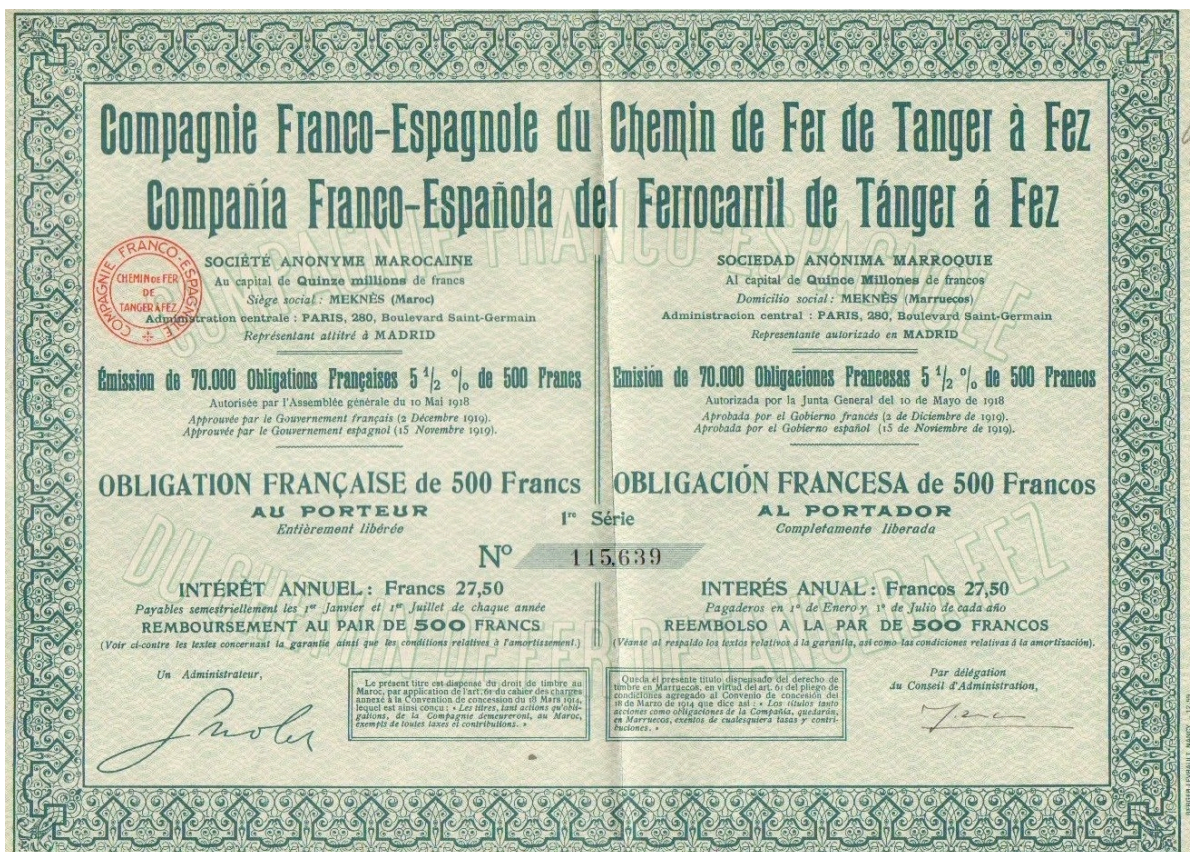
Cette disposition aura son effet à dater de la cessation des hostilités.

---

<sup>1</sup> Camille Krantz (1848-1924) : polytechnicien, député des Vosges (1891-1910), ministre des Travaux publics (nov. 1896-mai 1899), administrateur du Comptoir national d'escompte de Paris (1900), son représentant au conseil de nombreuses sociétés. Voir Qui êtes-vous ? :

[www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Qui\\_etes-vous-1924-Maroc.pdf](http://www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Qui_etes-vous-1924-Maroc.pdf)

<sup>2</sup> 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.



Coll. Peter Seidel

[www.entreprises-coloniales.fr/empire/Coll.\\_Peter\\_Seidel.pdf](http://www.entreprises-coloniales.fr/empire/Coll._Peter_Seidel.pdf)

COMPAGNIE FRANCO-ESPAGNOLE DU CHEMIN DE FER DE TANGER À FEZ

Société anonyme marocaine  
au capital de quinze millions de francs  
Siège social : Meknès (Maroc).

Administration centrale : Paris, 280, bd Saint-Germain

Représentant attiré à Madrid

ÉMISSION DE 70.000 OBLIGATIONS FRANÇAISES 5 1/2 % de 500 FRANCS

autorisée par l'assemblée générale du 10 mai 1918.

approuvée par le gouvernement français (2 décembre 1919)  
approuvée par le gouvernement espagnol (15 novembre 1919)

OBLIGATION FRANÇAISE DE 500 FRANCS

AU PORTEUR

entièrement libérée

Intérêt annuel : fr. 27,50

payables semestriellement les janvier et juillet de chaque année.

Remboursement au pair de 500 francs

(voir ci-contre les textes concernant la garantie ainsi que les conditions relatives à l'amortissement)

Le présent titre est dispensé du droit de timbre au Maroc, par application de l'art.61 du cahier des charges annexé à la convention de concession du 18 mars 1914, lequel est ainsi conçu : « Les titres, tant actions qu'obligations de la compagnie demeureront, au Maroc, exempts de toutes taxes et contributions. »

Berger-Levrault, Nancy

*Annuaire Desfossés*, 1920, p. 412 :

Chemin de fer Tanger-Fez

Administrateurs français : MM. Gaston Griolet, André Atthalin, Denis Pérouse, Émile Heurteau, Étienne Ganderax <sup>3</sup>, Georges Saint-René-Taillandier [Créd. fonc. Alg.-Tun., Ch. de fer du Maroc], Camille Krantz, du Marais et Philippe Crozier

Administrateurs espagnols : MM. le marquis de Urquijo, Rafa Angulo marquis de Caviedes, de Satrustegui, Gonzalo Arnus, Pablo Rozpide.

---

## RÉSULTATS D'ADJUDICATION

*(Les Travaux publics nord-africains, 8 octobre 1921)*

TANGER. — Le 21 septembre 1921, dans les bureaux de la Commission générale des adjudications et des marchés, à Tanger, adj. des trav. d'infrastructure du 1<sup>er</sup> lot dit « Arbaoua », du chemin de fer de Fez à Tanger, sur une longueur de 24.050 m. Montant : 6.000.000 francs.

Augmentation : Société Parisienne d'Entreprises, 25, rue Monceau, Paris, 7 p. 100 ; MM. Zublin et Cie, 23, rue Finkmatt, à Strasbourg, 5 p. 100.

Rabais : Société d'Etudes et Travaux d'Art, Rabat, 6 p. 100 ; Charles Gouvernet, de Meknès, 3 p. 100 ; Biard, d'Ouéd-Djédida, par Meknès, 7 p. 100 ; Audemard et Saraccino, d'Arbaoua, 7 p. 100 ; Arnone Joseph, de Rabat, 9 p. 100 ; Peilleron, Dupieux et Honoré, de Petitjean, 18 p. 100 ; Société d'Entreprises du Maroc Occidental, 64, rue Victoire, Paris, 0 p. 100 ; Baudet et Donon, 135, rue Saussure, Paris, 9 p. 100.

☞ Omnium d'Entreprises, 55, rue de Provence, Paris, 8 p. 100 de rabais maximum, adjudicataire.

---

Courrier du Maroc

La vie économique

*(Les Annales coloniales, 28 avril 1922)*

Les travaux du premier lot dit d'Arba-Oua, du Chemin de fer de Tanger à Fez, ont commencé d'une manière satisfaisante. Une dizaine. de tranchées sont ouvertes. L'adjudication du 2<sup>e</sup> lot a eu lieu le 4 avril. Les travaux du raccordement avec la ligne de Kenitra à Petitjean sont terminés. Pour les lots restants, le pourcentage des terrassements et maçonneries effectués au 31 mars était de 95 et 94 % pour le lot de Bab-Tisra, de 90 % pour le lot d'Aïn-Kerma, 85 et 94 % pour le lot de Meknès, 97 et 93 % pour le lot des Beni-M'tim, 100 % pour celui du Sais.

---

## L'OLIGARCHIE INTERNATIONALE ET LES PEUPLES

Les intérêts oligarchiques  
dans la question de Tanger  
par Roger MENNEVÉE

---

<sup>3</sup> Étienne Ganderax (1857-1944) : frère du critique littéraire Louis Ganderax. Diplomate, puis administrateur du Dakar-Saint-Louis (1913) et des Chemins de fer du Maroc :

[www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Qui\\_etes-vous\\_1924-Maroc.pdf](http://www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Qui_etes-vous_1924-Maroc.pdf)

## Le chemin de fer de Tanger à Fez

L'une des clauses les plus importantes de l'accord du 4 novembre 1911 avait été l'obligation pour la France de construire, avant toute autre ligne, un chemin de fer reliant Tanger (port neutre à administration internationale) à Fez, les deux gouvernements français et espagnol, dont la ligne devait traverser les zones respectives, étaient chargés de l'entreprise.

Déjà, dans l'aide-mémoire du 2 juin 1909 — dont nous avons déjà parlé plus haut —, l'Allemagne avait réclamé cette priorité du Tanger-Fez, ligne d'intérêt international, alors que les autres lignes envisagées par le gouvernement français étaient surtout d'intérêt français et trop souvent d'intérêt exclusivement militaire, servant à étendre notre occupation.

Mais le gouvernement français avait, par des méthodes regrettables, essayé de tourner cet accord, ce qui avait entraîné d'énergiques protestations de la part de l'Allemagne dès 1910, et, par voie de conséquence, ce qu'on a appelé l'échec de la collaboration franco-allemande, dans les chemins de fer marocains.

Aussi, dans une lettre annexée à la convention du 4 novembre 1911 et adressée à M. Cambon, M. de Kiderlen-Waechter avait-il précisé que :

« Le gouvernement allemand compte également 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'un autre chemin de fer marocain... »

Clause qui avait été acceptée par la lettre du même jour de M. Cambon.

Il ne fut plus possible de passer outre.

Dès 1912, les études furent effectuées, et le projet de convention du chemin de fer Tanger-Fez était définitivement arrêté au début de 1914.

La presse d'information publiait à l'époque la note suivante :

### LE CHEMIN DE FER TANGER-FEZ Quelques détails sur la constitution de l'affaire.

« Le projet de convention relatif au chemin de fer Tanger-Fez sera vraisemblablement paraphé au début de la semaine prochaine par les représentants des gouvernements et des sociétés intéressés. On sait que le règlement des derniers détails de rédaction avait été confié, il y a trois semaines, à une commission composée de MM. Delure, directeur général des travaux publics du protectorat ; Rendueles, représentant le gouvernement espagnol ; Atthalin, représentant la Compagnie générale du Maroc établie à Paris ; Angulo, représentant de la Compagnie générale espagnole d'Afrique établie à Madrid.

Le projet concède la construction et l'exploitation de Tanger-Fez, ainsi que des voies de quai du port de Tanger à ces deux Compagnies qui, dans un délai de trois mois à dater de l'approbation de la convention, devront constituer sous le régime de la loi française une société anonyme au capital de 10 millions nommée Compagnie franco-espagnole du chemin de fer Tanger-Fez. Cette société aura son siège à Meknès, son administration centrale à Paris et un représentant à Madrid. Son conseil d'administration comprendra neuf Français et six Espagnols.

Le capital-actions, auquel les deux gouvernements garantiront un dividende de 5 %, sera souscrit pour 60 % par le groupe français et pour 40 % par le groupe espagnol. Il sera complété par des obligations au fur et à mesure des besoins de chacune des trois zones. Dans l'ensemble, la convention prévoit que la Compagnie ne gagnera rien sur la construction et exploitera la ligne selon le système de la régie intéressée. Elle supportera

l'intégralité des insuffisances d'exploitation jusqu'à concurrence de 1 million. Au delà d'un million, les insuffisances et les bénéfiques se partageront dans la proportion de 1/4 pour la Compagnie et de 3/4 pour les États concédants.

Dès que le projet de loi approuvant la convention aura été voté par les deux Parlements, on procédera à la mise en adjudication simultanée des tronçons dont les études auront été terminées. »

Ce projet vint devant les parlements français et espagnol pendant le premier semestre de 1914<sup>4</sup> et la convention fut approuvée en France par la loi du 11 août 1914.

Mais la guerre était survenue ; au Maroc, on considéra que les engagements pris n'avaient plus de valeur, et les autorités françaises au Maroc essayèrent de laisser le projet tomber dans l'oubli, et pour cause.

Notre confrère *La Revue coloniale* s'est exprimé, dans son numéro de janvier 1926, comme il suit, sur « ces causes » :

« Il suffit de jeter un coup d'œil sur la carte du Maroc pour comprendre tout l'intérêt qu'a la France à retarder l'établissement d'une voie ferrée qui mettrait les plus riches contrées et la capitale du Maroc à trois ou quatre heures de l'Europe, et qui, de Tanger, ville internationale, ferait un grand port susceptible d'accaparer la plus grande partie du trafic actuel de celui de Casablanca, presque entièrement celui qui a lieu dans les rades foraines ou ports mal outillés situés de chaque côté de Tanger sur l'Atlantique et la Méditerranée, ainsi qu'une notable partie du fret qui, par Oran, est acheminé sur la zone du Maroc oriental comprise entre la frontière algéro-marocaine et Fez, et même Meknès, et tout le sud de ces villes.

Tanger, ville aimable, pittoresque, proche d'Algésiras où aboutit la voie ferrée qui conduit à Paris, réunissait trop d'avantages pour ne pas, en outre, réunir aussi contre elle un certain nombre d'inimitiés.

D'abord, Tanger ville européenne serait une rivale trop dangereuse pour Gibraltar qu'elle neutraliserait sans effort. La maîtrise du détroit de Gibraltar est, pour l'Angleterre, une question de vie ou de mort. C'est la route de l'Égypte et des Indes !

Sa mise en service (du Tanger à Fez) ferait de Tanger la plus grande ville du Maroc et de son port l'un des plus importants du monde. Outre l'économie de temps et d'argent réalisée sur le transport des marchandises, tout le trafic des voyageurs qui alimente aujourd'hui une grande partie du commerce de Casablanca, enrichirait Tanger et augmenterait sa population fixe et flottante. »

Encore une fois, on se trouve en face d'une opposition d'intérêts mercantiles, mais il fallut bien tout de même en sortir, et, enfin, le 26 juin 1916, la Compagnie franco-espagnole du chemin de fer de Tanger à Fez était définitivement constituée.

Il n'est pas sans intérêt de donner ici quelques détails sur cette constitution ; nous les empruntons aux statuts.

La société a pour objet : « 1° Les études définitives, la construction et l'exploitation de la ligne de chemin de fer de Tanger à Fez, dans les conditions précisées dans la convention de concession et dans le cahier des charges y annexé qui en fait partie intégrante, ou dans les conditions qui seraient précisées par les avenants qui viendraient modifier la convention de concession et le cahier des charges originaires ; 2° la construction et l'exploitation des voies de quai destinées à desservir le port de Tanger dans les conditions prévues par la Convention de concession ; 3° l'exploitation de tous les services de correspondance de terre et de mer dûment autorisés et des services

---

<sup>4</sup> Voir Rapport de M. Deloncle au nom de la Commission des Affaires extérieures et de la Chambre, et, celui de M. Lhopiteau, distribué au Sénat en juillet 1914.

accessoires pouvant être considérés comme inhérents aux exploitations mentionnées dans les deux paragraphes cités ci-dessus (article 2 des statuts). »

L'article 6 précise les apports :

« La Compagnie générale du Maroc, société anonyme française dont le siège est à Paris, 3, rue d'Antin <sup>5</sup>, représentée par M. Griolet, président de son conseil d'administration, et la Compagnie générale Espagnole d'Afrique, société anonyme espagnole dont le siège est à Madrid, Calle de Alcalá, n° 55, représentée par M. le marquis de Urquijo, président de son conseil d'administration... ; lesdites Compagnies agissant conjointement et solidairement, conformément aux articles 1 et 2. de la convention de concession approuvée en France par la loi du 11 août 1914 et en Espagne par la loi du 17 juillet 1914, apportent à la Compagnie franco-espagnole du chemin de fer de Tanger à Fez, le bénéfice de la concession de la ligne de Tanger à Fez et de la concession des voies de quai destinées à desservir le port de Tanger, qui leur ont été accordées conjointement et solidairement par la convention sus-énoncée ; ainsi que le bénéfice des études préparatoires qu'elles ont faites jusqu'à ce jour, de telle sorte que par le fait de sa constitution définitive, la Compagnie franco-espagnole du chemin de fer de Tanger à Fez soit substituée activement et passivement, et sans aucune réserve, dans tous les droits et obligations résultant pour les compagnies intervenantes de la convention de concession sus-énoncée... »

Le caractère franco-espagnol de la compagnie, dont le siège social était fixé à Meknès, avec administration centrale à Paris, et représentant attiré à Madrid, entraîna la constitution d'un capital mixte ainsi déterminé par l'article 7 des statuts :

« Le capital social est fixé à 15 millions de francs, sur lesquels : 1° neuf millions de francs sont à souscrire en France, contre 18.000 actions de 500 francs chacune ; les titres représentant ces actions seront établis en français ; 2° six millions de francs sont à souscrire en Espagne contre 12.000 actions de 500 francs chacune ; les titres représentant ces actions seront établis en espagnol. Conformément à l'article 6 de la convention de concession, les actions françaises ne pourront être introduites que sur le marché public français ; les actions espagnoles ne pourront être introduites que sur le marché espagnol. En conséquence, la société s'interdit toute démarche qui serait de nature à permettre ou à faciliter, soit l'introduction sur le marché public français des actions espagnoles, soit l'introduction sur le marché public espagnol des actions françaises », et dans toute augmentation de capital qui pourra être opérée, la même proportion (60 % français, 40 % espagnols) devra être maintenue dans le nouveau capital.

La société a fait, depuis 1921, divers emprunts obligataires s'élevant à 340 millions de francs sur le marché français et à 62.500.000 pesetas sur le marché espagnol.

Le conseil d'administration composé de quinze membres, doit comprendre neuf Français et six Espagnols. Le premier conseil comprenait :

MM. Gaston Griolet, André Atthalin, Denis Pérouse, Émile Heurteau, Étienne Ganderax, Georges Saint-René-Taillandier [Créd. fonc. Alg.-Tun., Ch. de fer du Maroc], Camille Krantz, Gabriel Chanove et Philippe Crozier, désignés par la Compagnie

---

<sup>5</sup> Adresse de la Banque de Paris et des Pays-Bas [BPPB].

générale du Maroc, au sein de laquelle ils représentaient les divers organismes oligarchiques français <sup>6</sup>,

et,

MM. le marquis de Urquijo, Rafa Angulo marquis de Caviedes, le comte de Sert, Gonzalo Arans [*sic* : Arnus], J. L. de Villaboso et Pablo Rozpide [adm. des Chemins de fer du Sud de l'Espagne, adm.-délégué Minas del Riff], désignés par la Compagnie générale espagnole d'Afrique.

(*Les Documents politiques*, février 1927)

---

AEC 1922-478 — Cie franco-espagnole du chemin de fer de Tanger à Fez. Administration centrale : 280, bd Saint-Germain, PARIS (7<sup>e</sup>).

(Siège social à Meknès, Maroc).

Capital. — Sté an. marocaine f. le 26 juin 1916, 15 millions de fr. en 30.000 act. de 500 fr. lib. de 600 fr. — Obligations : 70.000 de 500 fr.

Objet. — Construct. exploit. de la ligne du chemin de fer de Tanger à Fez.

Conseil. — MM. G. Griolet [BPPB], présid. ; E. de Urquijo v.-présid. ; G. Arnus [banquier de Barcelone], A. Atthalin [BPPB], Philippe Crozier [Sté générale][successeur de Guernaut], É[tienne] Ganderax [ancien diplomate, décédé en mars 1944. Adm. des Ch. de fer du Maroc et du Dakar-St-Louis][frère du littérateur Louis Ganderax (1855-1940)], É[mile] Heurteau [pdt Marine-Homécourt, ing. en chef du P.-O....], C[amille] Krantz\* [CNEP], É[mile] du Marais [1869-1924][Mines+Supélec. Crédit lyonnais], D[enis] Pérouse [pdt Chargeurs réunis, v.-pdt PLM, adm. Suez...], P[ablo] Rozpide [adm. des Chemins de fer du Sud de l'Espagne, adm.-délégué Minas del Riff], G. Saint-René Taillandier [adm. CFAT, pdt PQE Beyrouth...], baron de Satrustegui, marquis de Caviedès, Figueras, admin.

---

Omnium d'entreprises  
(*Le Ciment*, juin 1922)

.....  
Le rapport rappelle que, durant l'exercice 1921, la société [...] a établi au Maroc la construction d'un pont sur le Sebou et les travaux d'un secteur du Tanger-Fez [...].

---

COMPAGNIE FRANCO-ESPAGNOLE  
DU CHEMIN DE FER DE TANGER À FEZ  
(*Les Annales coloniales*, 26 janvier 1923)

---

<sup>6</sup> M. Gaston. Griolet et M. André Atthalin (Banque de Paris et des Pays-Bas).  
M. Georges Saint-René. Taillandier (Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie).  
M. Camille Krantz (Comptoir National d'Escompte).  
M. Gabriel Chanove (Crédit Lyonnais).  
M. Philippe Crozier (Société Générale).  
M. Émile Heurteau (Forges et Aciéries de la Marine et Homécourt).  
M. Denis Pérouse (Chargeurs Réunis).

Les obligataires, réunis en assemblée générale le 22 janvier, ont ratifié la nomination de MM. Pannetier <sup>7</sup>, de Cazenove <sup>8</sup> et Baudouin aux fonctions d'administrateurs.

---

Le régime d'exploitation du chemin de fer Tanger-Fez  
(*Les Annales coloniales*, 24 février 1924)

Le Comité technique franco-espagnol chargé d'étudier les modifications à apporter aux tarifs de chemins de fer Tanger-Fez, ainsi qu'à quelques clauses de la convention et du cahier des charges, a terminé ses travaux après des délibérations empreintes de la plus grande cordialité. Non seulement toutes les questions inscrites au programme des travaux du Comité ont été résolues, mais les délégués ont également constaté la nécessité de modifier diverses autres clauses, tant en raison de la situation économique actuelle que pour répartir équitablement et clairement les dépenses entre la France et l'Espagne.

L'indépendance absolue des trois zones française, espagnole et tangéroise, aux points de vue de l'administration, de la comptabilité et des monnaies, a également été nettement établie.

Un dîner a été offert au ministère des Affaires étrangères en l'honneur du chargé d'affaires de France et des délégués français et espagnols.

---

COMPAGNIE FRANCO-ESPAGNOLE  
DU CHEMÍN DE FER DE TANGER À FEZ  
Société anonyme marocaine au capital de 15.000.000 de francs  
(*Les Annales coloniales*, 30 mai 1924)

Cette Compagnie procédera au placement d'un nombre maximum de 140.000 obligations françaises 6 1/2 de 500 francs chacune, créées jouissance du 15 mai 1924 et amortissables au pair en 45 années de 1930 à 1974.

Ces obligations, qui rapportent un intérêt annuel de 32 fr. 50 payable par semestre, les 15 mai et 15 novembre de chaque année, sont offertes au prix de 38 fr. 50 par obligation payables lors de la demande.

---

<sup>7</sup> Georges Pannetier (Paris, 1876-Dierre, Indre-et-Loire, 1955) : officier de carrière, affecté au Tonkin (1901-1906), blessé grièvement en 1915 sur le plateau de Bolaute, promu à titre militaire dans la Légion d'honneur jusqu'au grade de commandeur, docteur en droit en 1919 avec une thèse sur « les Successions et le fisc », secrétaire général adjoint, puis sous-directeur de la Cie générale des colonies, la représentant en tant que commissaire aux comptes de nombreuses affaires, puis commissaire aux comptes de la Banque de Paris et des Pays-Bas dans les années 1936-1945. En relation avec Louis Pimpaneau, directeur au Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie, puis (1942) chef de cabinet de Darquier de Pellepoix au Commissariat général aux questions juives (d'après le petit-neveu de ce dernier, Julien Plainemaison).

<sup>8</sup> Roger de Cazenove (Lyon, 1876-Biarritz, 1943), marié à une Dlle de Puineuf, veuf remarié à Suzanne Sorbé, fille d'Édouard Sorbé, de l'ancienne maison de banque Sorbé, Meyer et Cie.

Oncle de Raoul de Cazenove (1888-1972), gendre de Louis de Seynes, polytechnicien, administrateur du Nord-Sud de Paris, du Bi-Métal, de Bozel-Malétra, etc.

Roger de Cazenove fut de ce fait commissaire aux comptes de la Société minière franco-africaine et administrateur de la Société des obligataires du Grand Doron, filiale hydro-électrique de Bozel-Malétra.

Il fut avant tout un exécutant de la Banque de Paris et des Pays-Bas : commissaire aux comptes de la Construction africaine et de la Société nord-africaine de tonte, administrateur de la Société des obligataires du Tanger-Fez et de l'Énergie électrique du Maroc, secrétaire du conseil de la Société anonyme marocaine d'approvisionnement, liquidateur des Huileries du Maghreb...



Le montant des coupons et le remboursement des titres seront nets d'impôts présents et futurs tant en France qu'au Maroc.

L'intérêt est garanti par le Gouvernement français dans les conditions fixées par les articles 24 et 26 de la convention de concession du 18 mars 1914. L'amortissement est garanti par le Gouvernement français à partir de l'ouverture de la ligne entière à l'exploitation dans les conditions fixées par les mêmes articles 24 et 26 de ladite convention. Entre l'année 1930 et l'ouverture de la ligne entière à l'exploitation, l'amortissement est garanti par le gouvernement chérifien dans les conditions fixées par le décret chérifien du 13 mai 1924.

Les demandes seront servies au fur et à mesure de leur arrivée, jusqu'à concurrence du nombre de titres disponibles aux guichets des principaux établissements et banques de la place, et dans tous les sièges, agences et succursales de ces établissements en France, en Algérie et en Tunisie.

La notice exigée par la loi a paru dans le *Bulletin des annonces légales obligatoires à la change des sociétés financières* du 26 mai 1924, n° 21.

---

COMPAGNIE FRANCO-ESPAGNOLE DU CHEMIN DE FER DE TANGER À FEZ  
Société anonyme marocaine au capital de 15.000.000 de francs  
(*Les Annales coloniales*, 13 juin 1924)

Cette Compagnie procède actuellement au placement d'un nombre maximum de 140.000 obligations françaises 6 1/2 de 500 francs, rapportant un intérêt annuel de 32 fr. 50 payable par semestre les 15 mai et 15 novembre de chaque année et amortissable au pair en 45 années, de 1930 à 1974.

Les demandes seront servies, au fur et à mesure de leur arrivée, jusqu'à concurrence du nombre de titres disponibles, à chacun des guichets des établissements suivants :

Banque de Paris et des Pays-Bas [BPPB] et dans tous les grands établissements de crédit.

---

AU MAROC ESPAGNOL  
(*Les Annales coloniales*, 16 septembre 1924)

Près de Larache, sur l'ancienne piste de Tanger, un Français, M. Harold, employé au railway Tanger-Fez, a été tué par des Riffains, et sa femme, une beauté remarquable, emmenée en otage.

Selon le *Petit Marocain*, le gouvernement français a entamé des négociations avec Abd el Krim pour le rachat de la prisonnière.

---

COMPAGNIE FRANCO-ESPAGNOLE DU CHEMIN DE FER DE TANGER À FEZ  
Société anonyme marocaine au capital de 15.000.000 de francs  
Siège social : Meknès  
Administration centrale : Paris, 280, bd St-Germain.  
Représentant attitré à Madrid : Cie générale espagnole d'Afrique, Serbano, 25 d°  
(Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie,  
*Annuaire des valeurs de l'Afrique du Nord*, 1924-1925, p. 143)

Conseil d'administration

composé de 15 membres dt 9 frs et 6 espagnols, nommés pour 6 ans,  
propriétaires de 100 act.

GRIOLET (Gaston), 97, av. Henri-Martin, Paris ; pdt ;  
URQUIJO (marquis de), 55, calle de Alcala, Madrid ; v.-pdt ;  
ATTHALIN (André), 11 *bis*, r. de Bellechasse, Paris ;  
CAVIEDÈS (marquis de), 69, r. de la Victoire, Paris ;  
CELIER (Alexandre)<sup>9</sup>, 35, r. de Babylone, Paris ;  
CROZIER (Philippe)[SG], 34, r. Tocqueville, Paris ;  
FIGUERAS (D.J.), 80, calle de Alcala, Madrid ;  
GANDÉRAX (Étienne), 136, bd Haussmann, Paris ;  
HEURTEAU (Émile), 17, r. de Clichy, Paris ;  
LOS GAITANES (comte de), 33, calle de Lista, Madrid ;  
PÉROUSE (Debis), 92, av. des Champs-Élysées, Paris ;  
ROZPIDE (Pablo), 25 *bis*, calle de Serrano, Madrid ;  
SAINT-RENÉ TALLANDIER (Georges), 11, r. Sédillot, Paris ;  
SATRUSTEGUI (baron de), 47, calle de Serrano, Paris.

#### Commissaires aux comptes

GODARD (Louis)[dir. Cie gén. Maroc], 15, r. Vavin, Paris.  
AMILLO (Javier), 55, calle de Alcala, Madrid.

#### Comité de direction

HEURTEAU, pdt ;  
ATTHALIN (André)  
CAVIEDÈS (marquis de)

#### Direction

PORCHÉ (Georges), 102, bd de Versailles, St-Cloud (S.-et-O.) ; dir. gén. ;  
RIBERA (Eugenio), 10, principe Vergara, Madrid ; dir. adj.

#### Directeur des services au Maroc

M. le colonel THIONNAT [*sic* : THIONNET<sup>10</sup>], à Meknès.

#### Secrétaire général

M. LACOIN (Gaston)<sup>11</sup>, 6, r. du Pré-aux-Clercs, Paris.

#### Ingénieur en chef

M. MÉCHIN (René), à Tanger.

---

LE TANGER-FEZ  
par J. Gasser,  
sénateur d'Oran

---

<sup>9</sup> Alexandre Celier (1881-1952) : inspecteur des finances, directeur du Mouvement général des fonds, administrateur (1921), administrateur-directeur général (1926), vice-président-directeur général (1930), vice-président (1935), président (1939) du Comptoir national d'escompte de Paris. Son représentant au conseil d'une quinzaine de sociétés dont la Cie générale du Maroc :

[www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Qui\\_etes-vous-1924-Maroc.pdf](http://www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Qui_etes-vous-1924-Maroc.pdf)

<sup>10</sup> Auguste Jean Marie Thionnet : né le 8 septembre 1871 à Mainsat (Creuse). Fils de J.-B. Thionnet, maçon, et de Marie Mourlon. Chevalier de la Légion d'honneur du 29 décembre 1910 : capitaine du génie hors classe à la Côte d'Ivoire. Puis au Maroc oriental en guerre. Décédé le 11 juin 1935 à Meknès.

<sup>11</sup> Gaston Lacoïn : administrateur des Abattoirs municipaux et industriels du Maroc et des Lièges de la Mamora.

*(Les Annales coloniales, 1<sup>er</sup> avril 1926)*

Par l'accord franco-allemand du 4 novembre 1911, l'acte d'Algésiras se trouvait modifié sur un point très important. Au nom du principe d'égalité économique de tous les peuples au Maroc, aucune voie ferrée ne pouvait être construite sur le territoire marocain avant que le port neutre de Tanger ne fût relié à Fez, capitale religieuse et commerciale du Protectorat. L'Espagne et la France devant assurer en commun cette liaison, une compagnie franco-espagnole fut créée en 1913, mais ne réussit à se constituer effectivement que le 26 juin 1916.

Déjà, à ce moment, le résident général au Maroc, considérant que les traités avec l'Allemagne étaient devenus caducs, fit abandonner, provisoirement, les études commencées et se consacra à la création de voies ferrées militaires, à écartement de 0,60, dont l'intérêt stratégique était évident. C'est à partir de cette époque que le commandant Burseaux, directeur des chemins de fer militaires au Maroc, mit à exécution le tracé étudié par l'ingénieur Séjourné, conseil de la future Compagnie des chemins de fer marocains, et bientôt, sous un effort de prodigieuse activité, le rail se déroula de Rabat à Oudjda, par Meknès et Fez, sur un développement de plus de 600 kilomètres.

La mise en sommeil du Tanger-Fez, conséquence de la guerre, fut attribuée à des desseins obscurs de prédominance française au Maroc. Comment ne pas être frappé, disait-on, du tort immense que devait causer au port de Casablanca, alors en plein développement, une voie ferrée qui, en une dizaine d'heures, amènerait à Tanger, lui-même à deux ou trois heures du continent européen, des passagers et des marchandises promis à la voie de mer, au départ de Casablanca ?

Est-il besoin d'une longue explication pour montrer l'avantage qu'auront toujours les marchandises du Maroc occidental à se faire charger au grand port marocain, si heureusement construit malgré les conditions adverses ? Quant aux passagers, les inconvénients inhérents à tout trajet international les conduiront en France soit par la voie directe de mer, soit par Oran. Le chemin de fer de Fez à Tanger n'en demeure pas moins un instrument de progrès de nature à faciliter et à augmenter les relations de l'Espagne avec le Maroc, tout en unifiant les communications intermarocaines.

Quant à l'argument tiré du désir qu'a l'Angleterre de retarder l'exécution de la voie ferrée pour conserver la maîtrise du détroit, il apparaît d'autant moins fondé que cette voie est en pleine exécution et que les trains y circulent déjà sur plus de la moitié de son parcours. Pour l'instant, 157 kilomètres sont en exploitation ou à la veille de l'être. Sur 200 kilomètres situés en zone française, divers tronçons ont été livrés au trafic depuis 1923 et le public est admis dans les trains depuis Fez jusqu'au Lebou qu'il traverse à Souk-el-Djemaa, en touchant successivement Meknès et Petitjean. La voie est posée sur les 15 kilomètres de la section, tangéroise. Dans la zone espagnole, on est un peu plus en retard. Sauf à El Ksar et Kébor où les travaux sont à peu près terminés sur une vingtaine de kilomètres, il n'y a guère que les travaux d'infrastructure qui soient achevés.

Il reste environ 70 kilomètres de rails à placer. Ce sera fait d'ici la fin de l'année, car on espère pouvoir y masser toute la main-d'œuvre laissée disponible par l'achèvement du reste de la ligne.

Il y a donc tout lieu d'espérer que la mise en exploitation du Tanger-Fez sera définitive au cours de 1927.

(*Les Annales coloniales*, 22 juillet 1926)

Sur la ligne Tanger-Fez, près la gare de Meknès, en allant sur Fez, un train mixte, partant de Casablanca à 21 heures, est allé se jeter, par suite d'erreur d'aiguillage, sur un train de céréales rangé sur une voie de garage. Les wagons passèrent sur la locomotive. On compte actuellement sept tués et vingt blessés dont dix grièvement, parmi lesquels un artilleur français et un postier convoyeur.

COMPAGNIE FRANCO-ESPAGNOLE DU CHEMIN DE FER DE TANGER À FEZ

Société anonyme marocaine au capital de 15.000.000 de francs

Siège social : Meknès

Administration centrale : Paris, 280, bd St-Germain.

Représentant attribué à Madrid : Cie générale espagnole d'Afrique, Serbano, 25 d°

(Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie,

*Annuaire des valeurs de l'Afrique du Nord*, 1926-1927, p. 133)

Conseil d'administration

composé de 15 membres dt 9 frs et 6 espagnols, nommés pour 6 ans,  
propriétaires de 100 act.

GRIOLET (Gaston), 97, av. Henri-Martin, Paris ; pdt ;  
URQUIJO (marquis de), 55, calle de Alcala, Madrid ; v.-pdt ;  
ATTHALIN (André), 11 *bis*, r. de Bellechasse, Paris ;  
CAVIEDÈS (marquis de), 69, r. de la Victoire, Paris ;  
CELIER (Alexandre)<sup>12</sup>, 35, r. de Babylone, Paris ;  
CROZIER (Philippe)[SG], 131, bd Malesherbes, Paris ;  
FIGUERAS (D.J.), 81, calle de Alcala, Madrid ;  
LOS GAITANES (comte de), 33, calle de Lista, Madrid ;  
GANDÉRAX (Étienne), 136, bd Haussmann, Paris ;  
HEURTEAU (Émile), 17, r. de Clichy, Paris ;  
MAURIS (Léon)<sup>13</sup>, 27, r. Marbeuf, Paris ;  
ROZPIDE (Pablo), 25 *bis*, calle de Serrano, Madrid ;  
SAINT-RENÉ TALLANDIER (Georges), 11, r. Sédillot, Paris ;  
SATRUSTEGUI (baron de), 47, calle de Serrano, Paris.

Commissaires aux comptes

GODARD (Louis)[dir. Cie gén. Maroc], 15, r. Vavin, Paris.  
AMILLO (Javier), 55, calle de Alcala, Madrid.

Comité de direction

HEURTEAU, pdt ;  
ATTHALIN (André)  
CAVIEDÈS (marquis de)

---

<sup>12</sup> Alexandre Celier (1881-1952) : inspecteur des finances, directeur du Mouvement général des fonds, administrateur (1921), administrateur-directeur général (1926), vice-président-directeur général (1930), vice-président (1935), président (1939) du Comptoir national d'escompte de Paris. Son représentant au conseil d'une quinzaine de sociétés dont la Cie générale du Maroc :

[www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Qui\\_etes-vous-1924-Maroc.pdf](http://www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Qui_etes-vous-1924-Maroc.pdf)

<sup>13</sup> 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. Successeur de Denis Pérouse dans diverses affaires :

[www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Qui\\_etes-vous\\_1924-Maroc.pdf](http://www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Qui_etes-vous_1924-Maroc.pdf)

Direction  
PORCHÉ (Georges), 102, bd de Versailles, St-Cloud (S.-et-O.) ; dir. gén. ;  
RIBERA (Eugenio), 10, principe Vergara, Madrid ; dir. adj.

Directeur des services au Maroc  
M. le colonel THIONNAT [*sic* : THIONNET <sup>14</sup>], à Meknès.

Secrétaire général  
M. LACOIN (Gaston) <sup>15</sup>, 6, r. du Pré-aux-Clercs, Paris.

---

*(Les Documents politiques, février 1927)*

Le conseil actuel [1927] comprend :

MM. Griolet, Atthalin (Banque de Paris et des Pays-Bas) ; A. Celier (Comptoir national d'escompte) ; Émile Heurteau (Forges et aciéries de la Marine et Homécourt) ; Robert Masson (Crédit Lyonnais) ; Philippe Crozier (Société Générale) ; Georges Saint-René-Taillandier (Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie) ; Denis Pérouse [† novembre 1925] (Chargeurs réunis) ; Étienne Ganderax ; et pour l'Espagne : MM. le marquis d'Urquijo, le marquis de Caviedes, José Figueras, Pablo Rozpide, le baron de Satrustegui et J. L. de Ussia.

La longueur du chemin de fer est ainsi détaillée : section tangéroise (zone internationale), 15 kilomètres ; zone espagnole, 91 kilomètres ; zone française, 203 kilomètres.

---

Inauguration prochaine  
*(Les Annales coloniales, 21 février 1927)*

Un événement de plus grande importance encore sera l'inauguration officielle à la fin de septembre, du chemin de fer Tanger-Fez qui reliera le Maroc du Nord au Sud et consacrera définitivement l'œuvre de paix poursuivie au Maroc par la France, d'accord avec le gouvernement chérifien et les autorités espagnoles.

---

COMPAGNIE FRANCO-ESPAGNOLE DU CHEMIN DE FER DE TANGER À FEZ  
*(B.A.L.O., 14 mars 1927)*

STATUTS DE LA SOCIÉTÉ CIVILE DES PORTEURS D'OBLIGATIONS 7 p. 100 DE CINQ  
CENTS FRANCS (6<sup>e</sup> série d'obligations française)  
DE LA COMPAGNIE FRANCO-ESPAGNOLE DU CHEMIN DE FER DE TANGER À FEZ,  
DÉPOSÉS AUX MINUTES DE M<sup>e</sup> BOSSY, NOTAIRE À PARIS, LE 11 MARS 1927

.....  
Les premiers administrateurs seront :

---

<sup>14</sup> Auguste Jean Marie Thionnet : né le 8 septembre 1871 à Mainsat (Creuse). Fils de J.-B. Thionnet, maçon, et de Marie Murlon. Chevalier de la Légion d'honneur du 29 décembre 1910 : capitaine du génie hors classe à la Côte d'Ivoire. Puis au Maroc oriental en guerre. Décédé le 11 juin 1935 à Meknès.

<sup>15</sup> Gaston Lacoïn : administrateur des Abattoirs municipaux et industriels du Maroc et des Lièges de la Mamora.

MM. Charles Bourdeau d'Antony, 12, rue Alexandre-Parodi, Paris ;  
Henry Camerlynck <sup>16</sup>, 13, rue Soufflot, Paris ;  
Compagnie générale du Maroc, 280, boulevard Saint-Germain, Paris.

---

ÉMISSIONS ET INTRODUCTIONS  
(*Armée et marine*, 27 mars 1927)

Le Chemin de fer de Tanger à Fez va émettre prochainement aux environs de 440 francs 200.000 obligations 7 % net de 500 francs.

---

Autour du Tanger-Fez  
(*Les Annales coloniales*, 1<sup>er</sup> septembre 1927)

Nous avons annoncé dans notre numéro du 27 août que le conseil des ministres du gouvernement espagnol avait autorisé l'émission des obligations du Chemin de fer de Tanger à Fez.

Cette opération est assurée par un groupe financier espagnol différent du groupe financier français qui continue à patronner les émissions du Tanger-Fez pour assurer l'achèvement de la ligne et son électrification.

---

LETTRE DE MARSEILLE  
(*Les Annales coloniales*, 6 octobre 1927)

Trafic très important avec le Maroc. Aux départs, signalons l'Abda et l'Anfa, qui ont quitté notre port le 1<sup>er</sup> octobre pour Casablanca. À bord du premier paquebot avaient pris passage, notamment : ... colonel Thionnet, directeur de la Cie du chemin de fer de Tanger à Fez

---

La Compagnie du Tanger-Fez  
(*Les Annales coloniales*, supplément sur le Maroc, 10 décembre 1927)

La Compagnie franco-espagnole du chemin de fer de Tanger à Fez a, depuis peu de mois, achevé la mise en exploitation de sa ligne.

Cet événement marque un intéressant progrès dans l'outillage et, par la même dans le développement du Maroc. Facteur de sécurité, moyen de transport et d'échange, la voie ferrée ne peut manquer de stimuler l'activité commerciale du pays et d'accroître le prestige de la France et son influence dans l'Afrique du Nord.

D'autre part, la nouvelle voie, qui est la plus directe, entre la France et le Maroc, réduit, presque à le supprimer, le trafic maritime : la traversée du détroit de Gibraltar pourra, en effet, s'effectuer en deux heures, alors qu'il faut trois jours par mer pour se rendre soit de Bordeaux, soit de Marseille, à Casablanca. Lorsque les correspondances

---

<sup>16</sup> Henry Camerlynck (1898-1983) : docteur en droit, attaché à la Banque de Paris et des Pays-Bas qu'il représenta au conseil de plusieurs sociétés marocaines d'obligataires, puis comme administrateur de la Banque de Madagascar (1941), etc. Voir encadré :

[www.entreprises-coloniales.fr/madagascar-et-djibouti/Bq\\_Madagascar+Comores.pdf](http://www.entreprises-coloniales.fr/madagascar-et-djibouti/Bq_Madagascar+Comores.pdf)

des trains et des bateaux auront été ajustées, il sera possible, en toute saison de se rendre de Paris à Fez, Rabat ou Casablanca, via Tanger, en un peu plus de 48 heures, à Marrakech en moins de 60 heures ; les lettres, les envois postaux parviendront à la même allure.

Si l'on songe qu'à moins d'expédier son courrier par avion, trois ou quatre jours sont actuellement nécessaires pour franchir cette distance et que les voyageurs et services postaux ne disposent de bateaux réguliers que deux ou trois fois par semaine, on se rend aisément compte du très important résultat obtenu.

Ce progrès sera également sensible aux touristes qui, en outre d'un accès aussi facile que rapide vers le Maroc, disposeront, à l'intérieur même du pays, de moyens de communication confortables et sûrs. Le matériel des chemins de fer marocains est en effet, construit d'après les types les plus récents adoptés par les réseaux métropolitains : les voitures des voyageurs sont à couloirs et à intercommunication, et une entente avec la Compagnie internationale des wagons-lits [CIWLT] assure, dans les principaux trains, un service de wagons-restaurants et de wagons-lits. Quant aux locomotives, elles sont de types tout modernes et puissantes.

Il n'est pas douteux, dans ces conditions, que le tourisme prenne un important essor au Maroc car ce pays, de l'aveu de tous ceux qui l'ont parcouru, présente, au point de vue touristique, un intérêt tout particulier tenant à ce que les êtres et les choses qu'on y voit aujourd'hui, n'ont pas encore subi l'atteinte du temps, et qu'il permet au voyageur de revivre, non pas en imagination, mais dans la plus tangible réalité, le Moyen Âge et même les temps bibliques.

Les régions rurales n'ont pas, en effet, subi de changement sensible depuis 19 siècles : dans le même décor, qu'éclaire une admirable lumière, on continue d'y mener la même vie ; les villages sont faits de tentes, tissées avec la laine des moutons ou le poil des chameaux, et groupées en cercle pour former une enceinte qui facilite la garde du bétail ; les hommes suivent les troupeaux en quête de pâture, tout est simple. À ce spectacle, on se sent dégagé des servitudes sociales, des complications qu'entraîne le progrès. La table est frugale : la nourriture se compose de lait et de fromage, d'œufs et de poulets, de minces galettes de farine de blé, de couscous, que relèvent quelques olives et du safran.

Au point de vue politique, le Moyen Âge dure toujours, et c'est sous son emprise, ou plutôt sous sa loi, que continuent de vivre les habitants des villes ; Les murailles à créneaux qui ferment l'enceinte de la cité, avec leurs chemins de ronde et leurs tours, ne sont pas seulement le vestige d'une civilisation disparue, elles restent le signe visible d'une réalité sociale qui s'est perpétuée jusqu'à ce jour.

Nous voilà bien loin de la vie que l'on mène en Europe ; aussi, quelle moisson de souvenirs et d'impressions ne peut-on pas faire en quelques jours, après un trajet confortable dans des voitures de luxe, qu'entraînent de puissantes locomotives !

À peine a-t-il quitté la ville de Tanger, et franchi la Montagne Rouge, le voyageur se sent transporté dans un pays d'une extrême nouveauté : À ses pieds, un tapis aux vives couleurs se déroule à mesure qu'il avance, tandis que, sur les murs des villes et sur les toits des maisons de chaume, de nombreuses cigognes, tout comme en Alsace, montent la garde auprès des nids, et que dans les prairies paissent les troupeaux, de blancs oiseaux à aigrette, semblables à des mouettes, s'ébattent sans songer à s'enfuir.

Une fois dépassée la ville d'El Ksar, la plus importante après Larache, de la zone espagnole, la fertile vallée du Sébou s'étend à perte de vue.

La ligne franchit le fleuve à Mechra Bel Ksirl.

La plaine s'étend à perte de vue jusqu'à la station de Petitjean à partir de laquelle on remonte la vallée de l'Oued R'dom, très accidentée, très pittoresque, aux aspects imprévus, notamment à la traversée des gorges de Bab-Tisra.

Dans le lointain, l'élégante silhouette d'une montagne, le Zerhoun, se profile, et, dans son proche voisinage, la ville si curieuse de Moulay-Idriss.

C'est là que passait la voie romaine ; c'est là que s'élevait la ville de Volubilis, citadelle avancée des légions romaines.

La ligne décrit des courbes nombreuses, traverse quelques tunnels, franchit des torrents, s'élève. Meknès apparaît en panorama, grandiose, avec ses minarets innombrables, qui prennent de si belles teintes au soleil couchant.

De nombreuses exploitations rurales appartenant à des Européens émaillent le paysage, car la région de Meknès est devenue un centre important de colonisation.

Il ne reste plus que 60 kilomètres à franchir pour parvenir à Fez, établie dans une vallée verdoyante, infiniment curieuse avec sa population grouillante, le dédale inextricable de ses rues tortueuses, ses mosquées et ses médersas, ses marchés permanents et ses marchés en plein air.

---

ÉTUDES FINANCIÈRES  
Société marseillaise  
(*Le Temps*, 9 avril 1928)

.....  
la Société marseillaise a, comme au cours des exercices précédents, orienté sa clientèle ... vers les obligations des grandes industries locales, comme la Compagnie Fraissinet, [ou des entreprises nord-africaines](#), [Énergie électrique du Maroc](#), [Chemins de fer Tanger-Fez](#).  
.....

---

LA VIE ÉCONOMIQUE  
Tarifs trop élevés  
(*Les Annales coloniales*, 28 avril 1928)

Notre confrère, la *Dépêche marocaine*, nous explique pourquoi nos colons n'utilisent pas le Tanger-Fez et lui préfèrent la voie de Casablanca :

Voici ce que paie une tonne de ciment transportée à Fez, soit par Tanger, soit par Casablanca :

- 1° Pour l'aconage ; 24 fr. 31 à Tanger, 10 fr. 65 à Casablanca ;
- 2° pour le camionnage ; 25 francs à Tanger, 8 francs à Casablanca ;
- 3° Pour les droits de portes [sic] : 24 francs à Tanger, 7 fr. 30 à Casablanca ;
- 4° Pour les frais de transports : 155 fr. 20 de Tanger à Fez, 133 fr. 96 de Casablanca à Fez.

Cette marchandise payera donc 228 fr. 51 par tonne si on l'expédie de Tanger, et seulement 159 fr. 90 par tonne si on l'expédie de Casablanca. Différence : 68 fr. 61 par tonne, soit 41,5 p. 100.

Naturellement, nul ne songera, dans ces conditions, à confier au chemin de fer de Tanger à Fez une expédition de marchandises pauvres, et notre confrère d'ajouter :

« Le Tanger-Fez est un jouet que nous payons assez cher, mais dont il nous est interdit de nous en servir. »

---



---

SOCIÉTÉ ANONYME MAROCAINE  
au capital de 15.000.000 de francs  
(*Le Journal des débats*, 10 décembre 1928)

Cette compagnie procède au placement de 223.736 obligations 5 % de 1.000 francs nominal, dont le produit sera exclusivement affecté au remboursement de la totalité des titres restant en circulation des bons décennaux 7 % 1926 de 500 francs (cinquième série d'obligations françaises) et des obligations 7 % 1927 de 500 francs (sixième série d'obligations françaises), qui seront acceptés en paiement du prix des obligations nouvelles au même titre que les espèces.

Ces nouvelles obligations 5 % sont amortissables dans une période de 30 années au plus, commençant le 1<sup>er</sup> janvier 1929, au pair ou par rachats en Bourse au-dessous du pair.

Leur prix de placement est fixé à 950 francs par obligation, jouissance du 1<sup>er</sup> janvier 1929.

Le montant des coupons et le remboursement des titres de cette septième série d'obligations françaises seront nets d'impôts présents et futurs, tant en France qu'au Maroc.

Aux termes de l'approbation donnée en conformité de l'article 7 de la convention de concession du 18 mars 1914, l'intérêt et l'amortissement, nets de tous impôts, de ces obligations, sont garantis par le gouvernement français, dans les conditions fixées par les articles 24 et 26 de ladite convention de concession.

Les demandes seront servies, quels que soient le ou les modes de libération utilisés et sans aucun droit de priorité pour les porteurs de bons et d'obligations appelés au remboursement, au fur et à mesure de leur arrivée, jusqu'à concurrence du nombre de titres disponibles à chacun des 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 dépôts, Banque de l'Union Parisienne, Banque Nationale de Crédit, Crédit algérien, Société Générale de Crédit Industriel et Commercial, dans tous leurs sièges, agences et succursales en France, en Algérie et en Tunisie.

La notice exigée par la loi a paru dans le *Bulletin des annonces légales obligatoires*, à la charge des sociétés financières, en date du 3 décembre 1928, numéro 49. Les formalités nécessitées par l'application de la loi du 31 mai 1916 ont été remplies.

---

*Annuaire Desfossés*, 1929, p. 414 :

Chemin de fer Tanger-Fez

Administrateurs français : MM. Gaston Griolet, André Atthalin, A. Célier, Étienne Ganderax, Georges Saint-René-Taillandier, R. Masson, L. Mauris, Philippe Crozier, H. Bréaud <sup>17</sup>.

Administrateurs espagnols : MM. le marquis de Urquijo, Rafa Angulo marquis de Caviedes, de Satrustegui, de Los Gitanes, D. J. Figueras, de la Mortera.

---

<sup>17</sup> 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 aux Chemins de fer du Maroc 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.

---

À LA CHAMBRE  
NOMINATION DE RAPPORTEURS  
Tanger-Fez  
(*Les Annales coloniales*, 16 février 1929)

M. Engerand a été nommé rapporteur du projet de loi (n° 1050) portant approbation des avenants à la convention et au cahier des charges du 18 mars 1914, relatifs à la concession du chemin de fer de Tanger-Fez et autorisant le commissaire résident général de la République française au Maroc à conclure avec la Compagnie franco-espagnole du chemin de fer de Tanger à Fez, sous réserve de l'approbation du ministre des Finances et, en ce qui concerne les zones espagnoles et tangéroises du Maroc d'accord avec les autorités de ces zones, tous avenants portant modification aux tarifs insérés dans les articles 40, 46, 54 et 55 du cahier des charges sus visé, ainsi qu'aux conditions d'application de ces tarifs et aux imputations prévues par les articles 16 et 17 et la convention pour la constitution du fonds de réserve.

---

Les chemins de fer au Maroc  
par Louis LE BARBIER  
(*Les Annales coloniales*, 1<sup>er</sup> juin 1929)

Il est facile et agréable de se donner, vis-à-vis des tiers, un vernis d'homme instruit, en compulsant et en démarquant les travaux des autres. Lorsque l'on avoue la chose, on a droit au pardon du lecteur. Ce sera notre cas, espérons-nous aujourd'hui.

Nous allons donc avouer que le fond du présent article est tiré de l'ouvrage que vient de publier sous le même titre, M. Méchin, ingénieur des ponts et chaussées.

Ce qui est le plus intéressant, à notre avis, dans ce travail, ce ne sont pas les renseignements statistiques qu'il contient, quoiqu'il ne soit pas inutile de savoir par exemple que le nombre de kilomètres actuellement en exploitation est de 700 et qu'il en reste 600 à construire. C'est le coup d'œil jeté en arrière arrière, qui est d'hier, et qui montre toutes les difficultés qui résultaient pour nous de l'application des conceptions qui avaient déterminé les accords d'Algésiras. Si nous n'avions pas pu nous en affranchir, le Maroc n'existerait pas.

L'Allemagne en reconnaissant par le traité du 4 novembre 1911, et d'avance le protectorat français au Maroc, avait eu soin de stipuler que l'on ne construirait aucune voie ferrée avant que celle internationale du Tanger à Fez ne fût faite ; elle avait stipulé, de plus, que nous ne pourrions établir que des voies militaires de 0 m. 60. Elle croyait bien ainsi avoir paralysé nos efforts, et, en vérité, elle ne se trompait guère. On en eut la preuve avec le Tanger-Fez.

Il y eut, pour cette ligne, des retards inouïs, causés par la discussion des projets, la lenteur de l'exécution des travaux et des majorations de dépenses incroyables. Les adjudications devaient avoir lieu devant une commission tellement compliquée qu'elle ne parvenait pas à se mettre d'accord. Il y avait deux représentants chérifiens, deux diplomates, l'ingénieur des travaux publics de Tanger, un représentant de la Banque d'État.

Les décisions étaient longues à intervenir.

Les formalités d'expropriation furent si embrouillées que l'on ne put jamais les appliquer dans la pratique. Il y eut, enfin, quantité d'incidents grotesques comme celui-ci que raconte M. Méchin :

« Un tâcheron utilisait des wagonnets Decauville appartenant à la Compagnie. Comme celle-ci voulait les reprendre, le tâcheron les entoura d'un carré de fils de fer barbelés, planta à chaque sommet un drapeau italien, et déclara annexer le territoire correspondant à l'Italie. Il monta la garde avec des amis munis de fusils, et il exigea que les agents de la Compagnie venus chercher le matériel saluent le drapeau italien et lui laissent le matériel. Il fallut l'intervention et plusieurs démarches du ministre de France, auprès de son collègue italien, qui fut heureusement raisonnable, pour terminer l'incident. »

Et ceux-ci se répétèrent souvent pendant la durée des travaux. On conçoit que, dans ces conditions, on ne pouvait guère avancer.

Il en aurait été de même pour tout le réseau marocain, si la guerre de 1914 n'avait pas affranchi la France des prétentions allemandes, Nous eûmes heureusement les coudées franches, et, grâce à la sagesse du système qui fut adopté, nous avons pu faire besogne utile. On sait que les chemins de fer marocains furent concédés à une société dont les principaux membres furent les deux Compagnies françaises : le P.-L.-M. et le P.-O., la Compagnie Générale du Maroc, et la Compagnie Marocaine. Les deux compagnies ferroviaires purent fournir facilement et vite le personnel et le matériel ; la Compagnie Générale du Maroc, grâce à ses appuis financiers, aida puissamment la marche de l'entreprise, et la Compagnie Marocaine, déjà intéressée dans les travaux du port de Casablanca et dans de nombreuses exploitations marocaines, fut aussi d'un précieux concours.

Mais le petit chemin de fer à voie de 0 m. 60 que nous avaient imposé les Allemands, et qui, sous la direction du général Calmel, fut installé rapidement, rendit des services bien autrement importants que ne l'avaient cru ceux qui, en nous l'imposant, avaient cru nous paralyser. Non seulement sans lui nous n'aurions pas pu mener à bonne fin la guerre du Rif, mais encore, pendant la guerre, il rendit, au commerce, tout comme à la guerre, de très importants services.

Voici d'ailleurs ce qu'en dit M. Méchin : « On connaît maintenant de façon plus précise les conditions nécessaires (courbes, rampes, matériel de voie) pour assurer un trafic donné. On sait dans quels cas la voie de 0 m. 60 doit être préférée à la voie métrique ou à une route. Sans doute l'adoption d'une voie d'un mètre pour les chemins de fer militaires aurait été préférable, mais si imparfait que soit cet outil, la voie de 0 m. 60 a néanmoins rendu au Maroc des services tout à fait remarquables, très supérieurs à ce que l'on pouvait espérer. »

Il était intéressant de faire connaître ces conclusions que les initiés savaient déjà, mais que le grand public ignore trop.

---

#### COMPAGNIE FRANCO ESPAGNOLE DU CHEMIN DE FER DE TANGER À FEZ (*Les Annales coloniales*, 4 mars 1930)

Réunis en assemblée ordinaire, tenue extraordinairement le 28 février, les actionnaires ont autorisé le conseil à procéder, en une ou plusieurs fois, à toute époque qu'il jugera convenable et dans les conditions qu'il décidera, à l'émission d'obligations françaises, pour un montant effectif maximum de 300 millions de francs, étant entendu que le produit en pourra être utilisé à due concurrence au remboursement anticipé de séries d'obligations françaises en circulation.

Cette autorisation annule les autorisations d'émettre des obligations françaises qui ont été accordées au conseil par délibérations des assemblées des 14 mai 1920 et 21 juin 1929, dans la mesure où ces autorisations n'ont pas été utilisées, toutes autorisations données au conseil d'émettre des obligations espagnoles étant au contraire intégralement maintenues.

---

COMPAGNIE FRANCO-ESPAGNOLE DU CHEMIN DE FER DE TANGER À FEZ  
(*Les Annales coloniales*, 19 juillet 1930)

Les 76.671 obligations de 1.000 fr. seront émises à 975 francs.

---

CHEMIN DE FER DE TANGER À FEZ  
(*L'Africain*, 12 décembre 1930)

Les 76.671 obligations de 1.000 francs 4 % (9<sup>e</sup> série), émises à 975 francs, de la Compagnie franco-espagnole du chemin de fer de Tanger à Fez, sont admises depuis le 6 décembre à la cote officielle.

---

*Annuaire Desfossés*, 1931, p. 419-420 :

Chemin de fer Tanger-Fez

Administrateurs français : MM. Gaston Griolet, André Atthalin, A. Célier, Étienne Ganderax, Georges Saint-René-Taillandier, R. Masson, Philippe Crozier, O. Henry-Gréard<sup>18</sup>, M. Margot.

Administrateurs espagnols : *idem*.

---

Une petite répercussion  
de la révolution espagnole  
au Maroc  
par Louis LE BARBIER  
(*Les Annales coloniales*, 13 août 1931)

Comme les neuf dixièmes et demi des centres urbains du monde entier, Tanger souffre du manque d'ouvrage pour certaines catégories de travailleurs. Les entrepreneurs et les ouvriers du bâtiment sont dans ce cas. Ils n'ont rien à faire, et leur plainte est d'autant plus aiguë qu'ils voient dans la zone du protectorat français le chiffre des travaux effectués mensuellement, pour l'Administration et surtout pour les particuliers, atteindre des totaux astronomiques. [...]

Le coupable, si coupable il y a, est un haut personnage moral dont personne n'a parlé : en l'espèce, la révolution espagnole, et voici comment.

En réalité, pour sortir du malaise actuel, les corps du bâtiment de Tanger, point ne serait besoin de bien vastes entreprises. Si on exécutait simplement les deux gares prévues pour le chemin de fer du Tanger-Fez, on serait sorti d'embaras. Or, l'avant-projet des gares Tanger ville et maritime a été établi le 25 juin 1930, et remis le 3 juillet aux deux zones intéressées pour approbation. Le 29 juillet, l'Assemblée législative a donné bon accord ; le 7 août, la zone française a répondu favorablement. La zone espagnole n'a pas encore fait connaître sa décision.

Le Tanger-Fez a adressé à l'Administration le 12 novembre le projet définitif de la gare maritime, lequel a été transmis le 14 novembre aux deux régions. Le 11 décembre,

---

<sup>18</sup> Octave Henry-Gréard (1880-1959) : directeur général du P.-O. Président du Tanger-Fez après guerre. Voir encadré ci-dessous.

la zone française a donné son approbation ; la zone espagnole n'a pas encore répondu. L'Administration a insisté, rien ne pouvant se faire sans l'avis favorable des Protectorats. L'Administrateur est intervenu auprès du ministre d'Espagne et du comité de contrôle, qui a accepté de s'intéresser à la question. Son président a été à Tétouan et a vu M. le général Sanjurjo, qui a été fort aimable, mais il n'y a eu aucune suite. Les démarches faites à Madrid par la commission du comité de défense ont été stériles en résultat jusqu'à présent. Le mois dernier, le comité a télégraphié à M. Lerroux, ministre des Affaires étrangères d'Espagne, qui a répondu qu'il transmettait à la Direction des colonies, seule qualifiée ; et toujours, telle sœur Anne qui ne voyait rien venir, les Tangérois n'aperçoivent que le soleil qui poudroie et les poussières qui tournoient.

Il est vrai que depuis quelque temps, les Espagnols ont eu d'autres préoccupations que les gares de Tanger. Il y a eu la révolution, les élections, quelques troubles, et la réunion des Cortès. Mais il n'en est pas moins vrai que, à Tanger, on commence à trouver le temps long. On se rappelle l'époque, pas si lointaine encore, où l'Espagne réclamait à grands cris la direction effective et uniquement à elle confiée de Tanger et de son hinterland : on compare avec les lenteurs actuelles, et on est d'assez mauvaise humeur, ce qui se conçoit.

Et les prophètes de mauvais augure, il y en a toujours et partout, se rappelant les hostiles dispositions des partis actuellement au pouvoir, à l'égard du Maroc, se demandent avec inquiétude si cette première répercussion des événements d'Espagne au Maroc ne sera pas suivie de plusieurs autres, plus graves peut-être.

---

Compagnie franco-espagnole du chemin de fer de Tanger à Fez  
(*Les Annales coloniales*, 11 mars 1932)

Émission de 64.000 obligations 5 % de francs 1.000 nominal ayant pour but le règlement de travaux entrepris par cette Compagnie.

---

(*Les Annales coloniales*, 9 avril 1932)

Les actions « Chemins de fer de Tanger à Fez » gagnent 20 fr. ; l'ordre du jour de l'assemblée ordinaire du 12 mai comporte en plus de l'examen des comptes le remplacement d'administrateurs français et espagnols et l'autorisation d'émettre des obligations espagnoles dont le montant serait de l'ordre de 15 millions de pesetas.

---

CHEMIN DE FER DE TANGER À FEZ  
(*Les Annales coloniales*, 14 juin 1932)

L'assemblée générale, tenue à Madrid, a pris connaissance des résultats obtenus au cours de l'exercice 1931 et présentant un solde créditeur de 1.078.457 francs. Les dividendes ont été fixés à 32 francs brut par action non remboursée au 31 décembre 1931 et à 12 francs par action remboursée. Un acompte de 15 fr. net ayant été déjà versé aux actions non remboursées, il sera payé, à partir du 1<sup>er</sup> juillet 1932, sous déduction des impôts 17 fr. aux actions non remboursées et 12 fr., aux actions remboursées. Une somme de 100.137 fr. a été affectée à la réserve spéciale appartenant aux actionnaires. MM. Cellier, Margot et Saint-René-Taillandier ont été réélus administrateurs.

Le rapport du conseil donne des indications intéressantes sur les éléments du trafic et les causes de leur variation. Les marchandises transportées accusent un accroissement de 16 %, passant de 363.623 tonnes à 421.768 tonnes ; par contre, le nombre de voyageurs a diminué de 12,8 % de 1930 à 1931 et de 25,6 % de 1929 à 1931, le parcours kilométrique est passé à 641.972 en 1931 contre 699.358 en 1930, et le tonnage kilométrique brut à 277.014.170 contre 279.546.206.

Les recettes applicables à chaque section s'établissent ainsi : section française, 19 millions 244.784 fr. ; section espagnole, 894.804 pesetas, et section tangéroise, 297.846 fr., et les dépenses s'élèvent respectivement à 16.038.083 fr., 1.794.179 pesetas, et 562.051 fr.

Le fléchissement de la peseta non compensé par les majorations de tarifs est la cause du déficit constaté sur la section espagnole et tangéroise. Aussi la Compagnie a-t-elle été obligée de demander à la fin de l'année, à l'autorité zonière, une nouvelle majoration des tarifs exprimés en pesetas : aucune décision n'est encore intervenue sur ce point.

---

CIE FRANCO-ESPAGNOLE DU CHEMIN DE FER DE TANGER À FEZ  
(*Les Annales coloniales*, 15 octobre 1932)

Les porteurs d'obligations françaises 4 p. 100 de 1.000 fr. (8<sup>e</sup> série), réunis en assemblée générale, viennent de ratifier la nomination des premiers administrateurs de la société civile désignés par l'article 7 des statuts : MM. Charles Bourdeau d'Antony<sup>19</sup>, Henry Camerlynck [fondé pouvoir BPPB] et la Compagnie générale du Maroc.

---

*Annuaire Desfossés*, 1933, p. 440 :  
Chemin de fer Tanger-Fez

Administrateurs français : MM. E. Moreau, pdt ; marquis de Urquijo, v.-pdt ; André Atthalin, A. Célier, Étienne Ganderax, Georges Saint-René-Taillandier, R. Masson, Philippe Crozier, O. Henry-Gréard, M. Margot, G. de Biedma, R.A. de Caviedès, de Los Gaitanes, D. J. Figueras, de la Mortera, duc de Maura.

---

CHEMINS DE FER DE TANGER À FEZ  
(*Les Annales coloniales*, 18 février 1933)

Les porteurs d'obligations 4 et 5 % sont convoqués en assemblée générale le 24 février, à 15 heures, boulevard Saint-Germain, 280, à Paris.

L'ordre du jour comporte : ratification de la nomination des premiers administrateurs.

---

CHEMIN DE FER DE TANGER À FEZ  
(*Les Annales coloniales*, 4 mars 1933)

---

<sup>19</sup> Charles Bourdeau d'Antony : secrétaire du conseil d'administration et du comité de direction des Chemins de fer du Maroc. En outre, administrateur des obligataires de l'Énergie électrique du Maroc.

Les assemblées des porteurs d'obligations des neuvième, dixième et onzième séries viennent de ratifier la nomination de MM. Harang, Diaz et Camerlynck, comme administrateurs.

Les obligataires appartenant à la douzième série ont, de leur côté, ratifié la nomination de MM. Diaz, Camerlynck et Patinot.

\*  
\* \*

Les recettes brutes du 28 octobre au 17 novembre 1932 se sont chiffrées à 1 million 044.400 francs.

---

COMPAGNIE FRANCO-ESPAGNOLE DU CHEMIN DE FER DE TANGER À FEZ  
(*Les Annales coloniales*, 10 juin 1933)

Cette société, ayant son siège à Meknès (Maroc), a cessé, à partir du 15 mai 1930, d'être abonnée au timbre pour 150.000 obligations, 44 série française, n° 1 à 150.000, d'une valeur nominale de 500 francs.

---

COMPAGNIE FRANCO-ESPAGNOLE DU CHEMIN DE FER DE TANGER À FEZ  
(*Les Annales coloniales*, 24 juin 1933)

Réunis en assemblée générale ordinaire sous la présidence de M. Moreau, président du conseil d'administration, les actionnaires ont approuvé les comptes de l'exercice 1932.

L'assemblée a donné *quitus* de leur gestion d'administrateur à M. José-Manuel Figueras et à M. Raphaël Angulo, démissionnaires.

MM. Sagot et Amillo ont été nommés commissaires aux comptes.

L'assemblée générale a fixé à 32 francs bruts pour les actions non remboursées au 31 décembre 1932 et à 12 francs bruts pour les actions remboursées au 31 décembre 1932. le dividende afférent à l'exercice 1932.

Un acompte de 15 francs net ayant été déjà versé aux actions non remboursées, il sera payé, à partir du 1<sup>er</sup> juillet 1933, sous déduction des impôts exigibles, 17 fr. aux actions non remboursées et 12 francs aux actions remboursées.

Il a été décidé, en conséquence, de prélever une somme de 24.677 fr. 01 sur la réserve spéciale appartenant aux actionnaires pour faire face à ces attributions.

---

LE PORT DE TANGER  
(*Le Temps*, 1<sup>er</sup> décembre 1933)

Son activité est restée inférieure aux prévisions et la mise en exploitation du chemin de fer Tanger-Fez n'a pas eu jusqu'ici sur le trafic des marchandises l'influence escomptée.

---

Au Maroc, après la tempête

(*Les Annales coloniales*, 31 janvier 1936)

Un arrêt des pluies apporte quelque répit aux régions atteintes par les crues, mais la voie de chemin de fer Tanger-Fez a été coupée en zone espagnole près d'El Ksar et la route d'Ouezzan, submergée en plusieurs endroits, est assez gravement endommagée.

---

*Annuaire Desfossés*, 1937, p. 456 :

Chemin de fer Tanger-Fez

Administrateurs français : MM. André Laurent-Atthalin, pdt ; marquis de Urquijo, v.-pdt ; Philippe Crozier, J. Artèche, G. de Biedma, R. Carande, A. Célier, Étienne Ganderax, O. Henry-Gréard, M. Margot, R. Masson, duc G. de Maura, Georges Saint-René-Taillandier, J.-L. Ussia y Cubas (comte de Los Gaitanes), L. Wibratte.

Commissaire des comptes : Gendre, marquis de Bolarque.

---

La Compagnie franco-espagnole du chemin de fer de Tanger à Fez  
(selon Augustin Hamon,  
*Les Maîtres de la France*, t. 3, Éditions sociales internationales, 1938).

Comme administrateurs, ce sont des administrateurs des grands réseaux français et des représentants des grandes banques. [...] À côté de six Espagnols <sup>20</sup>, siègent MM. Émile Moreau, président ; André Laurent-Atthalin, Alexandre Celier, Philippe Crozier, Étienne Ganderax, Octave Henry-Gréard, Maurice Margot, Robert Masson, Georges Saint-René-Taillandier.

On constate en lisant cette liste de noms que les mêmes personnalités françaises gèrent ces deux compagnies de chemins de fer marocains [Les Chemins de fer du Maroc et le Tanger-Fez].

---

*Annuaire Desfossés*, 1940, p. 479 :

Chemin de fer Tanger-Fez

Administrateurs français : MM. Émile Moreau, pdt hon. ; André Laurent-Atthalin, pdt ; marquis de Urquijo, v.-pdt ; Philippe Crozier, J. Artèche, G. de Biedma, Ruiz Senen, A. Célier, Étienne Ganderax, O. Henry-Gréard, M. Margot, R. Masson, duc G. de Maura, Georges Saint-René-Taillandier, J.-L. Ussia y Cubas (comte de Los Gaitanes), L. Wibratte.

Commissaire des comptes : Gendre, marquis de Bolarque.

---

CHEMIN DE FER DE TANGER À FEZ  
(*Le Journal*, 16 novembre 1941)

Les coupons des obligations, dont le service était suspendu depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1937, vont être à nouveau payés.

---

*Annuaire Desfossés*, 1945, p. 501 :

---

<sup>20</sup> Quatre d'entre eux appartiennent à la classe nobiliaire : duc de Maura [famille juive? Ministre de Primo de Rivera jusqu'au 14 avril 1931. Fils du meilleur Premier ministre d'Alphonse XIII. Frère de Miguel Maura (d'après Hugh Thomas, *GE*)], comte de Los Gaitanes, marquis de Urquijo, José Gil de Biedma [Desfossés 1956/1879]. Les deux autres sont Julio Artèche et Ramon Carande.



Chemin de fer Tanger-Fez  
Administrateurs français : J. Fontan y Lobé, v.-pdt ; J. Boyer, J. Gomez Duran, O. Henry-Gréard, J. M. de Lapuerta y de Las Pozas, M. Margot, V. Martorell Otzet, R. Masson, F. Ruiz Palu, V. Ruiz Senen, L. Wibratte.  
Commissaire des comptes : S. Iniguez Martinez et Thomachot.

Amédée Paul Octave HENRY-GRÉARD, pdt

Né le 29 août 1880 à Sèvres.  
Fils d'Edmond-Paul Henry-Gréard, conseiller à la Cour des comptes, et de Mme, née Gréard.  
Petit-fils d'Octave Gréard, académicien.  
Marié à Juliette Jagerschmidt. Dont Lucienne (Mme Maurice Mayet, ingénieur électricien) et René, professeur à Sciences po.

X-Mines. Docteur en droit.  
Ingénieur à l'exploitation du P.-O. (1911) Successeur en 1929 d'Henri Bréaud à la direction générale. Représentant du P.-O. :  
aux Chemins de fer du Maroc,  
[www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Ch.\\_de\\_fer\\_Maroc.pdf](http://www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Ch._de_fer_Maroc.pdf)  
au Tanger-Fez (administrateur, puis président),  
à l'Énergie électrique du Maroc,  
[www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Energie\\_electrique\\_Maroc.pdf](http://www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Energie_electrique_Maroc.pdf)  
Directeur général des réseaux du P.-O. et de la Cie du Midi fusionnés (1934-1938),  
puis administrateur de la Compagnie des chemins de fer du Midi.

Administrateur des Mines de houille de Marles,  
des Mines de fer de Saint-Rémy-sur-Orne,  
pdg du Chemin de fer Damas-Hamah et prolongements,  
[www.entreprises-coloniales.fr/proche-orient/Damas-Hamah+prolong.pdf](http://www.entreprises-coloniales.fr/proche-orient/Damas-Hamah+prolong.pdf)  
Administrateur de la Cie des Salins du Midi et des Salines de Djibouti,  
de la Cie générale de TSF,  
des Papeteries Navarre,  
de la Régie autonome des transports parisiens (RATP),  
membre du conseil de surveillance des Grands Magasins Au Printemps,  
PDG de la Cie française des câbles téléphoniques,  
Président de la Société générale des chemins de fer économiques,  
Président des Chemins de fer du Maroc-Oriental.  
[www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Ch.\\_fer\\_Maroc\\_Oriental.pdf](http://www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Ch._fer_Maroc_Oriental.pdf)

Commandeur de la Légion d'honneur du 26 juillet 1933.  
Décédé le 22 décembre 1959 à Paris.

*Annuaire Desfossés*, 1948, p. 534 :  
Chemin de fer Tanger-Fez  
Administrateurs français : M. O. Henry-Gréard, pdt ; J. Diaz de Villegas, C. Letondot, M. Lorain, J. Boyer, J. Gomez Duran, J. M. de Lapuerta y de Las Pozas, M. Margot, F. Ruiz Palu, VL. Wibratte, Ch. Brincard, P. Ardoin, G. Mercier, C. Serrano-Lopez.  
Commissaire des comptes : S. Iniguez Martinez et Thomachot.

AEC 1951-813 — Cie franco-espagnole du chemin de fer de Tanger à Fez  
Siège social : MEKNÈS.  
Administration centrale : 280, boulevard Saint-Germain, PARIS (7<sup>e</sup>),

Capital. — Société anon. marocaine, fondée le 26 juin 1916, 15 millions de fr. en 18.000 actions françaises et 12.000 actions espagnoles libérées de 400 fr.

Objet. — Études définitives, construction, exploitation de la ligne du chemin de fer de Tanger à Fez.

Conseil. — MM. É[mile] Moreau [BPPB], présid. d'hon. ; O[ctave] Henry-Gréard [C<sup>ie</sup> du Midi], présid. ; J. Diaz de Villegas y Bustamante, vice-présid. ; Paul Ardoin, admin.-direct. gén. ; J[acques] Boyer [CNEP], Ch. Brincard [Crédit lyonnais], Cerdo Pons, J. Gomez Duran, J. de Lapuerta y de Las Pozas, G. Letondot [BUP], M. Lorain [Sté générale], M. Margot [PLM], G[ustave] Mercier [anc. de l'Union d'électricité, adm. P.-O.], F. Ruiz Palu, C. Serrano Lopez, L. Wibratte <sup>21</sup>, admin.

---

CIE FRANCO-ESPAGNOLE DU CHEMIN DE FER DE TANGER À FEZ  
(L'Information financière, économique et politique, 1<sup>er</sup> décembre 1954)

L'assemblée spéciale des actionnaires français s'est tenue à Paris le 24 novembre. Elle a élu administrateurs de la compagnie à M. René Martin, en remplacement de M. Wibratte, décédé, et M. Léon Semac, en remplacement de M. Ardoin, démissionnaire.

---

Cie franco-espagnole du chemin de fer de Tanger à Fez  
[Desfossés 1956/361]

S.A., 26 juin 1916.

15 membres : 9 Français et 6 Espagnols.

Henry-Gréard (Octave)<sup>[x/00]</sup>[dgh Cie du Midi, Pap. Navarre], 334 (Cie du Midi), 340 (ph Sté gén. ch. fer éco/CFTA), 361 (pdt Tanger-Fez), 363 (CF Maroc oriental), 377 (pdg CF Damas-Hamah), 1223 (CSF), 1225 (pdg Cie frse câbles télégraph.), 1484 (Salins du Midi), 2121 (CS Au Printemps).

Diaz de Villegas y Bustamante (José), 361 (v.-pdt Tanger-Fez).

Auberger (Albert)<sup>[xx/00]</sup>, 117 (Crédit sarrois), 329 (PLM), 361 (Tanger à Fez), 434 (v.-pdt STEMI), 465 (pdt HPLM), 499 (CDF), 548 (Fils Charvet), 689 (v.-pdt Pechelbronn).

Boyer (Jacques)[fils de Paul-Albert, dir. CNEP], 107 (BAO), 164 (CNEP), 199 (UIC), 361, (Tanger-Fez) 377 (Damas-Hamah), 514 (SNI), 540 (v.-pdt Centrale p. l'indus.), 1319 (Indoch. élect.), 1881 (Tabacs Portugal).

Brincard (baron Charles-Henri)[fils de Georges, pdt du Créd. lyonnais, et de M.-Th. Germain. Ép. Béatrice de Liedekerke], 361 (Tanger-Fez), 850 (Châtillon-Commentry et Neuves-Maisons), 999 (Cie d'applic. mécaniques<SKF), 1722 (Cie générale du Maroc).

Cerdo Pons (J.), 361 (Tanger-Fez).

Gomez Duran (J.), 361 (Tanger-Fez).

Lapuerta y de Las Posas (J.-M. de), 361 (Tanger-Fez).

Letondot (Charles)<sup>[0/x0]</sup>[BUP], 122 (Banque des pays de l'Europe centrale), 137 (dg Banque de l'Union parisienne), 223 (pdg Bq hypo. fr.-argentine), 361 (Tanger-Fez), 416 (Tramways et éclairage élec. de Shanghai), 540 (Centrale p. l'industrie), 569 (Mnière du Congo frs), 1044 (Mécano), 1126 (Chausson), 1342 (Gaz et eaux), 1743 (Sté française p. le comm. avec les colonies et l'étr.), 2013 (Primistères).

Lorain (Maurice), 121(BFCE), 166 (CALIF), 184 (Fse de bq+dépôts), 186 (Sté générale), 280/1 (pdg Immobilière parisienne et départementale), 361 (Tanger à Fez), 540 (Centrale p. l'industrie), 2208 (Chaix).

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).

---

<sup>21</sup> 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 les Chemins de fer du Maroc et l'Énergie électrique du Maroc : [www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Qui\\_etes-vous\\_1924-Maroc.pdf](http://www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Qui_etes-vous_1924-Maroc.pdf)

Mercier (Gustave)<sup>[x /oo]</sup>[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).

Ruiz Palu (F.), 361 (Tanger-Fez).

Séméac (L.)<sup>[0 /oo]</sup>, 359 (dg Ch. fer Maroc), 361 (Tanger-Fez), 363 (dg Ch. fer Maroc or.), 665 (Bou Arfa).

Serrano Lopez (C.), 361 (Tanger-Fez).

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).

Iniguez Martinez (S.), 361 (comm. cptes Tanger-Fez).

Poustis (R.), 361 (comm. cptes Tanger-Fez).

Objet : la ligne de Tanger à Fez : 315 km dont 204 p. la section frse. L'exploitation des voies de quai du port de Tanger.

Capital : 15 MF divisé en 30.000 actions de 500 fr. libérées de 400 fr. et nominatives, dont 18.000 souscrites en France et 12.000 en Espagne. Les titres français sont seuls cotés.

Les gouvernements français et espagnol se sont engagés respectivement à verser annuellement, à titre de subvention, le montant de l'intérêt à 5 % et de l'amortissement des actions.

en 1.000 fr.	Recettes	Total de bilan
1939	18.868	
1940	40.138	
1941	46.258	
1942	53.970	
1943	127.547	
1944	109.367	
1945	111.351	
1946	157.428	
1947	226.596	
1948	384.145	
1949	458.031	
1950	578.583	1.281.603
1951	720.406	1.523.651
1952	885.706	1.637.816
1953	941.942	1.793.715
1954	941.305	1.944.031

COMPAGNIE FRANCO-ESPAGNOLE DU CHEMIN DE FER DE TANGER ET FEZ  
(*L'Information financière, économique et politique*, 19 mai 1956)

Les recettes de 1955 ont augmenté de 8,50 % par rapport à 1954.

Au cours de l'année, les travaux de construction de la sous-station électrique d'Aïn-Kerma ont été entrepris.

---

WW 1979 :

AVON (*Auguste*, François, Louis), banquier. Né le 5 septembre 1898 à Paris [Décédé le 26 février 1979 à Paris]. Fils de François Avon, entrepreneur, et M<sup>me</sup>, née Hortense Perrin. Mar. 16 avril 1925 à M<sup>lle</sup> Anne Defrance (1 enf. : Philippe). Études : École commerciale à Paris. Carr. : employé, puis administrateur-directeur général de la Banque belge pour l'étranger (1922-1948), président-directeur général (1951-1970), puis président honoraire de Diamant Boart France, président-directeur général (1957-1970) puis administrateur-président d'honneur et membre du comité de direction (depuis 1970) de la Société cotonnière franco-tchadienne, administrateur du Port de Tanger, [de la Compagnie franco-espagnole du chemin de fer de Tanger à Fez](#). Décor. : officier de la Légion d'honneur, Croix de guerre 14-18, Officier de l'ordre de la Couronne, chevalier de l'ordre de Léopold, commandeur de l'ordre national du Tchad. Adr. : prof., 6, bd Haussmann, 75009 Paris [siège de la Banque de l'union parisienne] ; privée. 7 rue Puvis-de-Chavannes, 75017 Paris.

---