

## COMPAGNIE AFRICAINE DE TRANSPORTS, Casablanca (groupe Épinat)

Épisode précédent :  
Transports Mazères.

[www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Transports\\_Mazeres.pdf](http://www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Transports_Mazeres.pdf)

La nouvelle attaque des djicheurs. — Deux Français et un de nos partisans tués. —  
L'émotion de nos colons  
(*Le Gaulois*, 22 octobre 1928)

Casablanca, 21 octobre.

De graves renseignements viennent de parvenir sur l'attaque que nous avons signalée hier, en Dernière Heure, d'un camion de la Compagnie africaine de transports, par un djich, entre Oued-Zem et Dar-Ould-Zidouls, au lieu-dit Konif.

Deux Français tués, un Espagnol blessé, un autre prisonnier, tel est le bilan tragique. Le coup était préparé de longue main ; c'est d'une véritable embuscade qu'il s'agit.

Le chauffeur du camion, nommé Sans, a été fusillé à bout portant par les bandits, après qu'il tentait vainement de résister à leur sauvagerie ; Français, âgé de trente ans et marié, il était père de quatre enfants.

Les autres Européens, qui se trouvaient : dans le camion comme voyageurs, étaient deux commerçants en céréales d'Oued-Zem, MM. Pomarès et Zubillaga, porteurs de sommes importantes destinées à l'achat de céréales ; le but des djicheurs était, de toute évidence, de les assassiner après les avoir dépouillés.

Des coups de feu multipliés ayant été entendus, les postes voisins détachèrent des cavaliers aussitôt. Pendant le combat, engagé par les moghzanis avec les djicheurs, M. Pomarès a été blessé, mais a pu être retrouvé, tandis que M. Zubillaga a été emmené par les djicheurs. On craint qu'ils ne l'aient tué depuis.

En outre, au cours de la poursuite du djich, organisée par le contrôle civil, M. Rozier, contrôleur civil adjoint à Oued-Zem, a été tué par une balle tirée par l'un des bandits. M. Pomarès est soigné à l'infirmerie d'Oued-Zem. Son état n'inspire pas d'inquiétudes, quoique la blessure du bras soit assez sérieuse.

Le camion, examiné, porte des traces de plusieurs balles, dont une perça le réservoir d'essence.

Aux moghzanis et aux membres du contrôle civil se joignirent nos partisans du territoire de Tadla, qui organisèrent, de leur côté, des patrouilles, battirent la campagne toute la nuit et engagèrent un combat avec le djich ravisseur, au cours duquel les agresseurs subirent de lourdes pertes. Un de nos partisans et un moghzani furent tués. Une des patrouilles ramena plusieurs chevaux appartenant aux djicheurs et les effets de leurs victimes.

Les bandits sont les mêmes que lors de l'enlèvement Steeg-Mallet

Les informations d'Oued-Zem font connaître que deux des bandits qui attaquèrent le lourd camion prirent également part à l'enlèvement de MM. Steeg et Mallet, il y a juste un an, jour pour jour. Le bandit fameux Bouze-Kri, des Beni-Mellal, serait au nombre des ravisseurs.

Ils ont réussi à gagner la dissidence, avec leur prisonnier, échappant à la poursuite des goumiers et moghzanis.

On trouva, près du poste de Targhizt deux chevaux fourbus qui correspondent, comme signalement à ceux des deux bandits qui gagnèrent la montagne, Le blessé, M. Pomarès, a fait connaître qu'au cours de l'interrogatoire que lui firent subir les bandits avant sa délivrance, ces derniers lui déclarèrent : « Il nous faut dix Européens prisonniers, et vous êtes les premiers. »

Ils discutèrent ensuite le partage des 25.000 francs volés.

Les derniers renseignements obtenus semblent situer le lieu exact où les djicheurs se seraient réfugiés. Toutes les mesures ont été prises pour capturer les bandits.

M. Steeg a quitté Rabat pour Oued-Zem

Rabat, 21 octobre.

Ce matin, à huit heures, M. Steeg a quitté Rabat pour Oued-Zem.

À son passage à Casablanca, le résident a pris avec lui M. Cherrier, contrôleur chef de la région.

Les dispositions nécessaires pour hâter le châtement des rebelles et la délivrance de leur captif seront prises d'urgence, à Oued-Zem, par le résident lui-même.

Une réclamation des colons de la région

Casablanca, 21 octobre.

L'Association des colons des régions de Tadla et d'Oued-Zem prépare une note qui sera remise M. Steeg pour réclamer une politique plus nette et plus vigoureuse, capable enfin d'assurer la sécurité par trop compromise.

---

Un camion automobile est attaqué sur une route en pays siba au Maroc  
LE CHAUFFEUR EST TUÉ, UN PASSAGER CAPTURÉ, UN AUTRE BLESSÉ  
(*L'Écho d'Alger*, 22 octobre 1928)

Rabat, 21 octobre. — Des bandits indigènes ont attaqué, hier, vers midi trente, un camion des transports Mazères se rendant, par la piste d'Oued-Zem, vers Souk-el-Arba-du-Ski, dans les circonstances suivantes :

Vers le vingt-cinquième kilomètre, à partir d'Oued-Zem, à un passage difficile, le chauffeur Sans qu'accompagnaient deux commerçants espagnols, MM. Zutuaga et Pomarès, obligé de ralentir, se trouva en présence de deux indigènes montés sur des ânes qui lui barraient la route, malgré ses avertissements répétés. À quelque distance, deux cavaliers indigènes étaient postés. Ils attendaient le moment propice pour attaquer les voyageurs.

Au moment où le camion stoppait devant l'obstacle, les deux cavaliers, placés à courte distance, tirèrent une balle qui traversa le réservoir à essence et alla se loger dans le pied gauche de M. Pomarès, assis près du chauffeur. M. Sans accéléra; mais la perte d'essence ne lui permit pas d'aller bien loin, et les trois occupants du camion furent bientôt assaillis par les bandits. Sans armes, ils essayèrent de leur échapper en prenant la piste ; mais ils furent bientôt rejoints.

Armés de fusils modernes, les deux cavaliers tinrent en respect les trois voyageurs. Dans l'impossibilité d'emmener les trois captifs, après s'être consultés, ils décidèrent de se débarrasser de l'un d'eux, M. Sans, en le fusillant à bout portant. Craignant de subir le même sort, les deux Espagnols livrèrent aux brigands les 25.000 francs dont ils étaient porteurs.

Nantis du butin, les deux cavaliers firent mettre en croupe les deux Espagnols et prirent la fuite par la plaine.

L'alarme fut donnée par le chauffeur d'un autre camion Mazères, revenant de Souk-el-Arba-du-Ski, qui vit sur la route le cadavre de son camarade Sans. Aussitôt, toutes les dispositions furent prises pour donner la chasse aux bandits. Plusieurs autos parties d'Oued-Zem. siège du contrôle civil, filèrent à leur recherche. Le contrôleur civil, son adjoint, le caïd de la région et plusieurs moghaznis prirent place dans les autos Ils furent aperçus à une courte distance par les bandits et c'est à ce moment que M. Pomarès, se rendant compte que du secours arrivait, faussa compagnie à l'un des cavaliers, qui tira sur lui un coup de feu, le blessant au bras.

Au même instant, l'autre bandit, se sentant en danger, tira un coup de fusil dans la direction de l'auto poursuivante. L'un des occupants, le premier adjoint au contrôleur civil, fut atteint en pleine poitrine et expira aussitôt. Il fut ramené à Oued-Zem immédiatement. »

Le rescapé, M. Pomarès, fut recueilli quelques instants plus tard et ramené à l'infirmerie d'Oued-Zem, où il put donner des détails sur ce malheureux drame.

D'après les conversations qu'il a entendues, les brigands se seraient réfugiés sur le territoire des Beni-Amir.

Dès qu'il eut connaissance de ce douloureux événement, M. Steeg se rendit à Oued-Zem, accompagné du contrôleur civil de la Chaouia.

Des dispositions ont été prises immédiatement pour que M. Zutuaga soit délivré et les bandits châtiés.

Le résident général a demandé que la croix de la Légion d'honneur soit conférée au contrôleur civil adjoint, mort victime du devoir.

#### NOS PARTISANS ENGAGENT UN COMBAT AVEC LES DJICHEURS QUI SUBISSENT DE LOURDES PERTES

Casablanca, 21 octobre. — Un des bandits qui ont pris part à l'attaque d'un camion Mazères, sur la route d'Oued-Zem, a pu être arrêté. Comme on croit connaître le lieu de la retraite des autres malfaiteurs, des ordres ont été donnés partout pour les cerner. On espère les prendre et délivrer leur prisonnier.

Nos partisans du territoire de Tadla ont organisé de leur côté, des patrouilles qui ont battu la campagne toute la nuit et ont engagé un combat avec le djich ravisseur, au cours duquel les agresseurs ont subi de lourdes pertes.

Un de nos partisans et un moghazani ont été tués. Une des patrouilles a ramené plusieurs chevaux appartenant aux djicheurs et les effets de leurs victimes. -

#### LE DJICH QUI A FAIT LE COUP SE COMPOSAIT DE QUINZE HOMMES AU NOMBRE DESQUELS ÉTAIT BOUZERKRI

Une enquête immédiatement ouverte par le parquet de Casablanca et la Sûreté rurale, aidée de contrôleurs civils, sur les lieux mêmes de l'agression, a permis d'établir que le djich se composait de 15 hommes. L'itinéraire suivi par eux a pu être retracé et l'on sait que, aujourd'hui vers 4 heures, ils ont franchi la limite de la zone insoumise à Fom Naceur. Le fameux bandit Bouzekri, des Beni Mellal, serait au nombre des ravisseurs. Une blessure à la main qu'il a reçue au cours d'une embuscade tendue contre lui, aurait permis de l'identifier.

M. Pomarès a été transporté à l'hôpital de Casablanca dans un état grave.

#### M. STEEG S'EST RENDU A OUED-ZEM

M. Steeg, accompagné des membres de sa maison militaire et des autorités du contrôle civil de Casablanca, arrivé à midi à Oued-Zem, a pris immédiatement contact avec les autorités locales, ainsi qu'avec le commandant du territoire de Tadla dont les troupes poursuivent leurs recherches.

On apprend qu'au moment où ils franchissaient la limite de la dissidence, les djicheurs n'avaient plus M. Zutuaga avec eux. On craint que celui-ci n'ait été tué ou enseveli dans un silo par les bandits.

On annonce d'Oued-Zem que deux des bandits qui participèrent à l'enlèvement d'hier sont les mêmes qui enlevèrent MM. Steeg et Maillet.

Au cours de l'interrogatoire que les bandits firent subir à M. Pomarès, ils lui déclarèrent : « Il nous faut dix prisonniers, vous êtes les deux premiers ».

---

TERRITOIRES DU SUD  
COLOMB-BÉCHAR  
(*L'Écho d'Alger*, 23 juillet 1929)

Fêtes du 14 juillet. — Les fêtes du 14 juillet se sont déroulées dans une atmosphère de gaieté et tous les habitants ont tenu à pavoiser pour commémorer l'élan libérateur de nos aïeux de 1789.

Le samedi soir, à 9 heures, une retraite aux flambeaux a parcouru les principales artères du village. Le comité des fêtes avait organisé un bal avec le précieux concours du jazz de la Légion étrangère.

Le dimanche, les salves d'artillerie réglementaires étaient tirées. Puis, à 11 heures, un concours de manille avait lieu au café tenu par notre ami Mestre. La bouteille d'anisette « Phénix » a été gagnée par l'équipe Burle-Schœfter.

Chez l'ami Suan, les fervents de la belote, après une partie intéressante, voyaient la victoire acquise par les as incontestés Antorelli-Koubi.

Au billard, l'équipe Dupont-Koubi triompha aisément, devant de nombreux amateurs.

L'après-midi, vers 5 heures, deux courses de bicyclettes étaient courues sur le parcours avenue Poincaré. Nous avons assisté à une rude empoignade entre les jeunes Mestre et Benitak, où, finalement, ce dernier plus entraîné, enleva la première place de quelques mètres.

À 6 heures, plusieurs jeux étaient organisés dans la grande cour de notre salle de fêtes, à la grande joie des tout-petits.

Le tir, tenu par M. Pastor, était envahi par les amateurs de beaux cartons.

À 9 heures, un bal était donné, pour clôturer cette belle journée. Nous avons eu le plaisir de remarquer que toutes nos gentilles concitoyennes, qui avaient boudé pour le bal du samedi, s'y étaient donné toutes rendez-vous, et leur toilette de bon goût contribuait pour une large part au succès de la fête.

Et pour terminer, nos félicitations à notre sympathique ami, M. Pérez, adjoint spécial, qui s'est surpassé en besogne, ainsi que M. Escaude [Escande].

Le comité des fêtes remercie sincèrement M. le capitaine Rocheton, de la Légion, qui a mis la musique à sa disposition ; M. Bonnet, chef de service à la maison de transports Mazères, pour l'éclairage, ainsi que M. Souquet.

.....

Nous ajoutons qu'en raison des fortes chaleurs, la revue a été supprimée.

---

L'insécurité dans les territoires du Sud  
(L'Afrique française, janvier 1930)

.....  
Un accord avec la Compagnie africaine de transports, qui monopolise dans cette région le transport par camions, aboutit à la fabrication par cette Compagnie de nombreuses autos-mitrailleuses légères, aptes à la circulation sur pistes, qui rendirent les plus grands services.  
.....  
\_\_\_\_\_

SÉNAT  
ANNÉE 1930  
SESSION ORDINAIRE  
Annexe au procès-verbal de la séance du 13 mars 1930.

\_\_\_\_\_

Rapport fait au nom de la commission des finances, chargée d'examiner le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant fixation du budget général de l'exercice 1930.

Ministère de la Guerre et Défense des territoires d'Outre-mer.  
par M. Albert Mahieu, sénateur.

.....  
Rien ne servirait, d'autre part, d'avoir des troupes de valeur si le matériel mis à leur disposition ne répond pas aux nécessités de leur service. La constitution de moyens d'action puissants, rapides et vraiment modernes, peut seule permettre des réductions d'effectifs et assurer la sécurité des régions peu sûres en prévenant les attaques des djichs ou des rezzous. Outre l'aviation, sont indispensables à cet effet les véhicules automobiles de transport et de combat : chars de combat, autos-mitrailleuses et camions blindés, aménagés, le cas échéant, suivant des types spéciaux et dotés de postes de T. S. F. nombreux et même mobiles.

C'est par la mise en œuvre de matériels de cette nature que l'on arrivera à réduire les zones de dissidence et à assurer efficacement la sécurité, tout en évitant un déploiement coûteux d'effectifs et surtout des sacrifices en vies humaines.

Actuellement, nos troupes au Maroc et dans les territoires du Sud disposent d'autos-mitrailleuses datant de la fin de la guerre, de modèles périmés et très différents. L'Administration de la Guerre signale que ces véhicules « ne rendent pas les services qu'on pourrait en attendre parce qu'ils sont trop lents pour marcher à l'allure des camions et trop peu nombreux ».

Les camions en service sont de modèles divers, donc sans homogénéité, et l'Administration a pris provisoirement en location des camions blindés appartenant à la « Compagnie africaine de transports ».

En résumé, nos sections d'automobiles et de camions sont constituées par des véhicules de modèles divers, incapables de marcher à la même vitesse, et dépourvues des aménagements de combat indispensables pour protéger un convoi, pour se porter rapidement sur un point menacé, en un mot pour attaquer ou se défendre en formation serrée.

Depuis les événements d'Aït-Yacoub, on a élaboré un programme en vue de la mise en service, à bref délai, de matériel nouveau, adapté au rôle spécial à remplir : « voitures de combat blindées et armées, aptes à circuler sur piste pour faire régner la sécurité sur les lignes de communication et assurer l'escorte des convois automobiles rapides, — voitures plus légères blindées et armées, mais aptes à circuler en tous

terrains, même en dehors des pistes, — camions blindés, destinés au transport rapide de petits détachements, ainsi que du ravitaillement. »

Mais pour l'application, en ce qui concerne le Maroc, du programme ci-dessus, arrêté postérieurement au dépôt du projet de budget de 1930, aucun crédit n'est prévu.

Le Département de la Guerre a été seulement autorisé à engager une dépense de 17 millions de francs. Sur ce chiffre 6 millions seront payés au titre de l'exercice 1929. Il reste à prévoir pour 1930 un crédit de 11 millions.

Votre Commission des finances ne peut qu'insister auprès du ministre de la Guerre pour que soit réalisée, dans le plus bref délai possible, la mise en service de matériels motorisés, blindés, pouvant marcher à une vitesse convenable et en nombre suffisant pour faire face aux éventualités imprévues.

Chaque unité mobile doit être constituée avec du matériel homogène, muni des derniers perfectionnements, pour éviter les « petits paquets » qui sont à la merci des pillards.

Ici encore l'Algérie, le Levant et le Maroc peuvent contribuer à la dépense car il s'agit pour eux d'assurer leur sécurité dans le travail.

Ajoutons, enfin, que le Gouvernement vient de placer sous un commandement unique l'ensemble de ces territoires, qu'ils appartiennent à l'Algérie ou au Maroc. Cette unité de commandement paraît susceptible de faciliter de façon heureuse la mise en œuvre des moyens de sécurité dont l'armée dispose dans ces contrées.

.....

---

La sécurité sur les pistes des confins algéro-marocains est assurée

---

Reprise du trafic commercial avec Bou-Denib  
(*L'Écho d'Alger*, 4 avril 1930)

Colomb-Béchar, 3 avril. (De notre correspondant particulier). — Les événements tragiques qui se sont déroulés en 1929 dans les confins algéro-marocains ont démontré nettement l'impérieuse nécessité de mettre un terme absolu aux exploits de banditisme.

Après le lâche assassinat du général Claverie [Clavery] et des officiers au Djebel-Arlal, en décembre 1929, l'émouvante attaque de Djihani en octobre dernier, où nos braves légionnaires et une poignée de Mokrasnis, se conduisirent héroïquement en tenant tête à une harka de 150 fusils, une décision du ministère de la Guerre décidait d'instituer un commandement unique et de mettre à sa tête le colonel Girod [Giraud].

Ce grand chef militaire a pris son poste le 1<sup>er</sup> mars à Bou-Denib. Le jeudi 6 mars, il était déjà à Colomb-Béchar, pour se mettre en rapport avec le colonel Cateroux [Catroux], commandant du Territoire à Aïn-Séfra, et le chef de bataillon Trinquet, commandant supérieur du cercle de Colomb-Béchar.

D'ores et déjà, le problème angoissant de la sécurité sur les pistes, paraît être résolu.

Des mesures énergiques seront prises pour assurer le ravitaillement et le trafic commercial avec Bou-Denib.

C'est en effet, depuis les tragiques têtes de Pâques de 1928, où les deux infortunés chauffeurs Pealini et Daygues [*sic* : Perlini et Daigre], de la maison de transports Mazères, furent lâchement assassinés à l'Oued-Zelmou, que les relations commerciales se firent de plus en plus rares. Craintes justifiées, par de nouvelles attaques des dissidents, qui, malheureusement se sont toujours faufileés à travers les mailles du filet, habilement tendu par l'autorité militaire.

Avant ces tristes événements, notre vie économique était florissante. Le réseau ferroviaire de l'État qui dessert Oran-Colomb-Béchar, a connu des chiffres considérables

de tonnage. Colomb-Béchar était tête de ligne de ravitaillement des confins marocains. Des marchandises, même périssables, étaient consommées à Bou-Denib, 48 heures après le départ du train d'Oran. Des ordres partant de Paris pour Bou-Denib ne mettaient que 5 jours pour arriver à leur destination.

Toutes ces importantes facilités de transports et de communications mises en relief, permettent de supposer que l'importante ligne de l'État Oran-Colomb-Béchar, sera comme auparavant utilisée d'une manière intense.

C'est pourquoi, à partir du 1<sup>er</sup> avril, 3 rotations automobiles mensuelles seront assurées. Les 5, 15 et 25, départ sur Bou-Denib. (Renseignements officiels donnés par M. Bonnet, chef de service au garage de la C.A.T.)

La sécurité sur les pistes des confins algéro-marocains sera le signe précurseur de la pacification du Tafilalet sans effusion de sang.

---

#### DISTINCTION HONORIFIQUE (*L'Écho d'Alger*, 26 juillet 1930)

Dans la dernière promotion marocaine du 14-Juillet, nous avons relevé, comme chevalier du Ouissam Alaouite le nom de M. Grisoni Félix, directeur à Oued-Zem, de la Compagnie africaine de transports (Ex-transports Mazères).

Depuis plus de 10 ans au Maroc, M. Grisoni, un enfant d'Alger, a su, par son amabilité et sa courtoisie légendaires, ne s'attirer que des sympathies.

Nos bien cordiales félicitations.

---

#### Le Maroc actuel

---

#### SOUVENIRS par Jean GIRARD

(*Les Annales coloniales*, 2 septembre 1930)

Jeune militaire, nous avons eu la chance, le bonheur de connaître le beau Maroc du début de l'occupation française.

.....

#### TRANSPORTS

Comment aujourd'hui voir, sentir, goûter la poésie du bled à la vitesse de 90 kilomètres à l'heure, qui est celle que se permettent abusivement les autobus de la C.T.M. ?

Le code de la route, calqué sur celui de la Métropole, impose bien aux entrepreneurs de transports en commun une vitesse,, horaire maxima de 45 kilomètres ; mais il est des gens au-dessus des lois. Royalement subventionnée pour démolir routes et gens, aucun abus, aucune catastrophe (il serait impossible de les dénombrer) n'émurent jamais ni la presse locale, ni l'administration trop facilement tentée de considérer cette compagnie privilégiée comme un service d'État.

Peut-être rencontrerons-nous, au cours de ce voyage d'études, un « vieux Marocain » qui nous dira l'histoire fabuleuse de ce petit mécanicien intelligent et adroit qui débarqua un beau jour (pour lui) au Maroc pour se faire attribuer sur le champ le monopole des transports sur toutes, avec une subvention annuelle de trois millions de francs, supprimant du coup une foule de petits transporteurs. C'était l'heureux temps où M. le maréchal Lyautey, grâce à un budget fort élastique, d'un trait de plume

enrichissait qui avait l'heur de lui convenir ! L'histoire-type est celle de Jean Mazères, neveu de M. Barthou <sup>1</sup>, qui grappilla de multiples millions sur le budget des transports militaires. Il fallait bien lui permettre de boucher un trou de xxx millions à la Compagnie Algérienne ! On pourra écrire cette édifiante aventure de Jean Mazères, maintenant passé au royaume des ombres. Elle me paraît bien tentante à faire dans ces colonnes.

.....

---

*Annuaire des entreprises coloniales, 1931*<sup>2</sup> :

Compagnie africaine de transports

Siège social, 229, avenue Pasteur, Casablanca.

S.A. fondée le 9 mars 1922, au capital de 5 millions de fr.

Objet. — Tous transports, civils, militaires ou commerciaux.

Conseil. — MM. Mauris <sup>3</sup>,

J. Epinat,

de Saint-Aulaire <sup>4</sup>,

Pierre Grand <sup>5</sup>,

Berti <sup>6</sup>,

Léon Barthou <sup>7</sup>,

Eug. Barès <sup>8</sup>,

Th. Gab <sup>9</sup>.

---

## PETITES ANNONCES

---

<sup>1</sup> Louis Barthou : de nombreuses fois ministre entre 1894 et 1934, date de sa mort dans l'attentat contre le roi Alexandre de Yougoslavie à Marseille :

[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)

Cousin de la mère de Jean Mazères.

<sup>2</sup> Archives Serge Volper.

<sup>3</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. Président du comité de direction 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)

<sup>4</sup> Charles de Saint-Aulaire (1866-1954) : ministre plénipotentiaire au Maroc lors de l'établissement du protectorat, ambassadeur à Londres (1920-1924), il pantoufle comme président de la Pétrofina et de Paris Foncier, administrateur de la Holfra (Oustric) et d'affaires chérifiennes (Union maritime et coloniale, Manutention marocaine, Compagnie générale de transports et tourisme au Maroc). Collaborateur et éphémère président (1933-1934) du *Figaro*.

[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)

<sup>5</sup> Pierre Grand : ingénieur, administrateur délégué d'Auto-Hall, successeur du Dr Veyre à la présidence de l'Automobile-Club du Maroc (1921-1924). Administrateur de la Cie générale de transports et de tourisme au Maroc (C.T.M.), de la Société de la Foire internationale de Casablanca (1937), et, autour de 1945, de l'Omnium nord-africain.

<sup>6</sup> Victor Berti (1874-1959) : collaborateur de Renault à la Dette marocaine (1904), commissaire général de l'exposition franco-marocaine de 1915, il entre vers 1920 à la Banque commerciale du Maroc qu'il représente dans diverses affaires. Il siège avec Epinat à Auto-Hall et à la Cie générale de transports et tourisme au Maroc. Voir Qui êtes-vous ?

[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)

<sup>7</sup> Eugène Barès, de Pau : marié en 1886 à Clémence Bartou, sœur de Louis et Léon. Décédé en janvier 1934 à Pau.

<sup>8</sup> Léon Barthou (1868-1943) : frère cadet de Louis Barthou, avocat comme lui, il le suit comme chef de cabinet dans divers ministères. Administrateur de l'Union commerciale indochinoise et africaine et de la Société des bains de mer de Monaco :

[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)

<sup>9</sup> Théophile Gabe (et non : Gab)(Oloron-Sainte-Marie, 21 août 1877-Casablanca, 25 septembre 1953) : fils de Jacques-Étienne Gabe, négociant, et de Mme, née Dufau. Conseiller municipal d'Oloron-Sainte-Marie en 1910, administrateur de l'Omnium nord-africain en 1945.

À VENDRE  
(*L'Écho d'Alger*, 15 janvier 1931)

PRESSES à bandage OLIER à main et à moteur, excellent état. Prix très intéressant.  
Écrire : Compagnie africaine de transports, Casablanca (Maroc).

---

EL GLAOUI  
(*La Revue coloniale*, février 1931)

Pendant son court passage au ministère de la Guerre, M. Barthou a trouvé le temps d'accorder la médaille militaire à son ami El Hadj Thami ben Mohamed Mezouari El Glaoui, pacha de Marrakech. C'est le *Journal officiel* du 27 janvier qui nous en informe. À cette date, le ministère, dont faisait partie M. Barthou était démissionnaire depuis cinq jours et le ministère Laval constitué depuis la veille.

Les titres exceptionnels invoqués pour justifier cette nomination exaltent en termes magnifiques la bravoure et les talents guerriers du Glaoui. Un témoin des hauts faits du pacha de Marrakech, le grand journaliste Gustave Babin, a écrit naguère ce qu'il savait à cet égard. La collection de *l'Ère française* nous renseignera exactement sur les hauts faits, publics et privés, du Glaoui et sur les motifs désintéressés qu'ont tant de parlementaires influents dans les conseils du gouvernement de s'attacher aux affaires du Glaoui.

Quant à M. Barthou, il s'est toujours passionnément intéressé aux entreprises marocaines; ses proches parents également, tel feu Jean Mazères, son neveu, qui considérait le budget des transports militaires et à juste titre comme son bien propre. Encore aujourd'hui, M. Léon Barthou frère du récent ministre de la Guerre, administre au Maroc la Compagnie africaine de transports, de concert avec MM. Épinat, Berti et le comte de Saint-Aulaire, ce dernier administrateur de la banque Oustric.

---

LA MARCHÉ PACIFIQUE  
Camionneurs civils, centaures du désert  
par Pierre BONNARDI  
(*La Liberté*, 14 avril 1932)

Sous la protection de la blindée — ou seuls —, les mécaniciens du Sud roulent... -On dit qu'ils gagnent bien leur vie, ce qui est assez logique lorsqu'on met un si bel entrain à la risquer. Leur charte-partie est piquante. Ils s'engagent à se rendre là où on les envoie. Ils sont responsables de tout : matériel et cargaison. On leur donne deux francs cinquante du kilomètre et l'essence à un prix raisonnable. S'ils cassent un ressort, tant pis pour eux. Tant pis pour eux si leurs pneumatiques éclatent. S'ils perdent leur temps en route, c'est leur argent qu'ils perdent. De toute évidence, un pareil service serait impossible si l'intérêt et la responsabilité du conducteur ne se conjuaient étroitement.

Camionnage sur la terre vierge

Je ne médis point de l'armée en affirmant, avec mes propres souvenirs de soldat, qu'un camion confié à un militaire serait soumis sur piste à des épreuves qui lasseraient un tank. En cas de dégâts matériels, un soldat s'en tire avec un état, et ses chefs avec des états récapitulatifs. Autant imaginer que le désert serait jonché de châssis tordus et de carrosseries en détresse, et faire garder les vaches par ceux dont c'est le talent.

Tenu de payer les réparations, l'homme freine aux dos d'âne, aborde prudemment les cassis, avance malgré tout parce que son existence quotidienne dépend de sa machine.

Et il arrive.

Or, il est d'une extrême importance

Qu'il arrive, et à l'heure dite. Le ksour attend les remèdes ou les semences, la troupe attend le ravitaillement. Le camion mène son train suivant les commodités du sol, évite les embûches de la piste, ne se laisse pas mordre par les cailloux ou étouffer par le sable ; il roule la nuit ou le jour et s'en revient souvent avec une citation.

Comme j'ai l'honneur de vous le dire. Cités à l'ordre de l'armée comme des combattants ; et c'est justice.

Près de la liste funèbre sont affichés dans les postes les ordres du jour du commandement. On y lit des passages de ce genre :

« Malgré les difficultés inhérentes à l'état des pistes, à la fatigue du matériel, au danger des ravitaillements poussés jusqu'aux premières lignes, les convois ont, jour et nuit, sans une défaillance, transporté sur l'avant vivres et munitions. »

Et encore :

« Le transport sans un à-coup des trois brigades mixtes de l'Ouest et du Centré sur Taza et Guercit, constitue un véritable record à l'entreprise...

« Le général commandant supérieur... rend hommage aux qualités d'assurance, à l'esprit de sacrifice de ces modestes artisans du succès... »

C'est signé Naulin et daté du 9 octobre 1925, au Q.G. de Fez.

#### Des hommes

Vous vous rappelez, je pense, qu'en ce temps-là un certain Abd el Krim...

Quand je vous disais que nous avions devant nous DES HOMMES.

Ces hommes-là, on leur doit un peu la libération du Tafilalet. Sachez que le soir du 15 janvier, le général Giraud rêvait de déplacer ses batteries. Il avait pour cela des raisons qui ne sont pas discutables, mais il n'osait espérer que des archanges descendraient du ciel pour le satisfaire. Dans ce sable ! Sans piste !

Il s'en ouvrit aux civils.

— Pourquoi pas ? répondirent nos chevaliers de l'aventure.

Et, le matin du 16, lorsque sonna l'heure H, les canons se trouvaient au point que le général avait indiqué. Les camions avaient chargé le groupe d'artillerie, les servants compris, avaient foncé vers le sud et mis la batterie en place. Le capitaine d'artillerie, stupéfait, jure que « les conducteurs, animés d'un allant et d'un entrain remarquables, ont fait preuve du plus grand dévouement joint à un certain mépris du danger qui n'a pas été sans faire l'admiration de tous ».

Voyez-vous ça ! On leur a donné à tous, en outre, le Mérite chérifien. Ils ne l'avaient pas volé !

#### Arrivés trop tôt

J'ai gardé pour la fin une histoire assez savoureuse. On m'excusera de ne donner ni date, ni noms, ni précisions géographiques. Elle n'en est pas moins authentique.

On s'était heurté toute une journée à un groupe de dissidents lorsque le service des renseignements affirma que la résistance, sanglante s'il en fut, était terminée et que la place se rendrait le lendemain matin.

— Fort bien, dit le commandement.

Voulez-vous dire à vos civils que nous aurons, demain à neuf heures, assuré la reddition et que nous voudrions recevoir notre ravitaillement aussitôt

— Parfait !

L'officier chargé des relations avec les civils transmet le désir du commandement et les civils lui offrent une place dans une de leurs voitures.

Le lendemain matin, trente minutes avant l'heure dite, ces sacrés camions qu'on avait lancés sur la terre vierge, dans la nature, sans plus de piste qu'aux premiers âges, étaient à leur poste d'arrivée.

Les indigènes du ksar, leur fusil à la main, les regardaient avec stupeur.

— Où est l'armée française ?

— On commence à voir de la poussière, cria un guetteur de la tour d'angle. Ils seront là dans une heure

— Eh bien ! on les attendra, dit le chef du convoi.

— Pardon, dit l'officier. Le commandement ne sera pas content quand il nous verra là. Nous aurons l'air d'avoir conquis le village avant lui. Si vous voulez m'être agréable, monsieur, et m'épargner un sérieux retard dans l'avancement, vous ramèneriez votre convoi *derrière l'armée*.

Que vouliez-vous que fît le civil ?

Il fit demi-tour et s'en alla à l'arrière-garde, ménageant ainsi tout ensemble l'amour-propre du grand chef et l'ambition du jeune officier.

\*  
\* \* \*

En vérité, de nouveaux centaures peuplent ces déserts et leurs oasis. Ce sont les conducteurs de camions courbés sur leur volant et les yeux rivés au sol inconnu qui se hérissent comme une herse, se cabrent ou se dérobent avec la perfidie de la mer. De nouveaux centaures dont un grand chef a pu dire par un ordre général :

« Ils auront droit, quand sonnera l'heure de la victoire, à une large part de la reconnaissance du pays. »

---

#### ENGAGEMENT AU MAROC (*Le Figaro*, 11 décembre 1932)

CASABLANCA, 10 décembre. — Dans la région du Djebel-Sarho, une nouvelle agression d'un groupe de pillards s'est produite, le 8 décembre, contre un camion de ravitaillement de la Compagnie africaine de transports, sur la piste récemment aménagée entre les Tazarines et Lecraa.

Le chauffeur européen et quatre tirailleurs marocains qui convoyaient le camion ont été tués. L'intervention rapide de nos éléments de sécurité provoqua la fuite des assaillants. Un sous-officier français a été légèrement blessé.

---

#### Nouvelles du Maroc MARRAKECH REND HOMMAGE AUX DEUX CHAUFFEURS VICTIMES D'UN DJICH (*L'Écho d'Alger*, 20 décembre 1932)

(de notre correspondant particulier)

Marrakech, 19 décembre. — Ce matin en présence du général Catroux, de personnalités civiles et militaires et d'une foule considérable ont eu lieu les obsèques des deux chauffeurs de la Compagnie Africaine de Transports, Jean Cerri et Célestin

Liègre, tués par un djich au cours d'une opération de ravitaillement des avant-postes du Djebel Sarho sur la piste de Benl Mellal à Tazzarine.

Le général Catroux, commandant le territoire de Marrakech, M. Laurent <sup>10</sup>, directeur de la C.A.T. ont prononcé les éloges funèbres des victimes.

---

Choses et gens de Colomb-Béchar  
par L. Céart  
(Archives de l'Institut Pasteur d'Algérie, 1933)

.....  
En fait, Colomb se trouve construit tout entier dans un espace losangique compris entre la lisière ouest de la palmeraie et l'ancienne seguia des Aït Atta. Par sa rue MAZÈRES <sup>11</sup>, il s'appuie sur les premiers dattiers, par son avenue CLAVERY, sur le village des Mokhazenis, la Chabbat, qui, elle-même, enjambe l'oued mort.

---

Légion d'honneur  
Ministère de la guerre  
(Excelsior, Le Phare de la Loire..., 13 janvier 1933)

Officier  
Jean Épinat, président-délégué de la Société [Compagnie] africaine de transports.

---

MASSACRES IMPÉRIALISTES AU MAROC  
Plus de 2.000 tués  
Pénétration pacifiste égale colonisation sanglante  
(Rouge-Midi, 20 mai 1933)

Plus de deux mille tués du côté français dans la dernière opération de la guerre du Maroc (celle du Djebel-Sarho), tels sont les chiffres que vient de publier un journal marocain. Si l'on ajoute que ce journal est du type le plus conformiste, ce chiffre prend une signification particulière.

Ajoutons que les hôpitaux marocains regorgent de blessés et que tout ce que le Maroc et le Sud-Algérien comptent de troupes, c'est-à-dire plus de trente mille hommes, opèrent dans les secteurs dissidents.

Nous savons de source absolument sûre, et en dépit des communiqués mensongers du gouvernement et du résident général à Rabat (l'homme de gauche Lucien Saint),

---

<sup>10</sup> Maurice Laurent (1904-1997) : Polytechnique, 1923. Marié en 1934 à Geneviève Dussourt. Contrôleur en chef de la Chaouïa, puis directeur dans le groupe Épinat : administrateur de la Société marocaine de machines agricoles, administrateur de la Cie générale de transports et tourisme au Maroc (CTM), président de l'aéro-club de Casablanca, administrateur de l'Omnium nord-africain...

<sup>11</sup> L'entreprise des Transports de la guerre MAZÈRES, aujourd'hui Compagnie africaine de transports (C.A.T.), possède à Colomb une agence dont l'activité, considérable il y a une dizaine d'années, avait diminué d'une façon sensible, à la suite de plusieurs attentats dirigés contre ses convois entre Bou-Denib et Colomb et, surtout, depuis 1928. L'organisation du Territoire des Confins algéro-marocains lui a redonné un regain de vie ; mais il est probable que son importance diminuera à nouveau, quand la voie ferrée de pénétration par la vallée de la Moulouya aura pu être prolongée de Bou Denib jusqu'au Tafilalet pacifié.

que la tentative d'encerclement du massif du Djebel-Sarho par les unités régulières n'a en aucunement le caractère l'une « pénétration, pacifique » mais bien celui d'un désastre sanglant.

Chaque jour, la liste des tués s'allongent. Le jeudi 4 mai, la « Vigie Marocaine » publiait discrètement l'entrefilet suivant :

Un détachement de réguliers et supplétifs de la région de Meknès, qui effectuait une liaison par le col Tizi M'Issouat (au sud de la région d'Anefgou) avec les postes du Tadla, tenant le plateau des Lacs, s'est heurté, dans la journée du 1<sup>er</sup> mai, à de forts contingents Ait Hadidou, dissidents venus de l'Assif Tilmi. Après un vif engagement dans un terrain particulièrement difficile, le détachement a pu disperser ses assaillants et rentrer dans nos lignes sans être inquiété.

On signale, de notre côté, deux officiers tués et un officier blessé, dix légionnaires et tirailleurs indigènes tués et quinze blessés.

La situation est calme dans tout le secteur depuis le 1<sup>er</sup> mai.

Ces informations soul toujours données isolément, sans aucun commentaire, aucun renseignement sur le plan général d'offensive.

La grande conspiration du silence est de règle stricte ; le soin que l'on met à éviter d'attirer l'attention prouve que les pertes sont au-dessus de toute évaluation.

L'état-major n'a pas cessé de mener au Maroc une véritable guerre avec un « front » sur lequel tombent chaque jour des dizaines le tués et des centaines de blessés, tant français qu'indigènes.

Mous affirmons que les massacres des confins ne sont, à tous points de vue, d'aucune utilité. Ils n'ont lieu que parce que ces contrées servent d'échiquier à une soldatesque criminelle encouragée par toutes sortes d'entreprises commerciales et industrielles qui trouvent dans ces opérations l'occasion de fournir un important matériel. La lettre adressée à la section S.F.I.O. de Rabat par un correspondant, en témoigne :

Ce qui est odieux, c'est que tous es massacres pouvaient être évités, le service des Renseignements avait tous les atouts et tous les moyens (argent y compris) pour traiter honorablement. Mais à quoi servirait une armée aussi formidablement outillée que celle du Maroc si on pacifiait purement et simplement ? Et où seraient les énormes bénéfices (dizaines de millions) escomptés et actuellement réalisés par de grosses sociétés qui ont partie liée avec les troupes d'occupation.

Exemple : la C.A.T. (Cie africaine de transports), sœur de la C.M.T. [CTM], qui a le monopole de tous les transports quels qu'ils soient et même a en compte les blindées, dont le déplacement revient à 30 francs le kilomètre.

Où seraient le prestige de toute la cliquet galonnée, où seraient les profits qu'elle retire de l'état de guerre (en argent, en nature, en honneurs) ?

Une preuve qu'on fait la guerre pour la guerre, c'est qu'en février, trois [cents ?] environ des insoumis, ayant demandé à parlementer, le général Giraud leur a fait répondre : tous ou personne. À cause de cela, dès aujourd'hui, légionnaires, tirailleurs, goumiers et partisans vont encore tomber comme des mouches... pour s'emparer d'un piton aride et inhabitable, comme le sont d'ailleurs les 4/5 du Sud-Marocain.

Spécifions que le parti S.F.I.O. (parti autorisé au Maroc alors que notre parti communiste est interdit) se garde bien de donner à ces faits la moindre publicité. Des élections ont eu lieu le 7 mai dans tout le protectorat ; le programme de la liste socialiste ne contenait pas un seul mot sur les crimes des confins, pas plus que sur les opérations en général.

Retour du Maroc, Henri Guernut, de la Ligue des droits de l'Homme, eut le front de déclarer, il y a deux mois : « La pénétration pacifique n'est pas une chimère, c'est une réalité encourageante ».

Nous avons personnellement assisté à des conférences de René Guérin, propagandiste de la « Ligue des Combattants de la Paix », qui, ayant dénoncé la guerre passée et la guerre future (ce qui n'est pas compromettant), passait sous le plus complet silence la guerre du moment, celle qui, à quelques kilomètres, fauchait soldats et Marocains.

Notre parti à nous est féroce ment traqué au pays du Sultan. Ses courageuses campagnes lui ont valu la haine de la bourgeoisie impérialiste. Il n'en mène pas moins la vraie lutte. Et si on lui refuse tout moyen d'action, il sait et saura, malgré toutes les difficultés, renseigner les travailleurs de France, et en particulier de la région méditerranéenne, sur les crimes de notre impérialisme et de ses complices.

P. FERND.

N.D.L.R. — Nous publierons dans notre prochain numéro, la fin du reportage : *Rouge-Midi* au Maroc.

---

## LA PACIFICATION DU MAROC Chez les géants de l'Atlas

I

Des ksour du Dadès aux pitons de D'Imdghrass  
par René JANON  
(*L'Écho d'Alger*, 6 août 1933)

(De notre envoyé spécial)

Au P.C. du général Catroux, commandant le groupe mobile de Marrakech, par 3.000 mètres d'altitude.

.....

### LES HOMMES DE LA ROUTE

Cette route, dans quelques années, sera sans doute l'une des grandes voies touristiques du Maroc. En attendant que des cars pullman bondés de touristes étrangers et de citadins dominicoles la parcourent, elle supporte chaque jour, depuis quelque temps, le trafic de centaines de véhicules lourdement chargés et qui transportent jusqu'aux limites dernières des tribus soumises les ravitaillements en matériel et en denrées de plusieurs milliers d'hommes : engins de combat et aliments, chevaux, mulets et chars d'assaut, renforts et convois sanitaires.

Il arrive qu'on aperçoive, au fond du ravin, un de ces camions automobiles et le char d'assaut qu'il transportait ou bien, fichée contre la muraille rocheuse, pliée en accordéon, une camionnette de soukier, d'épicier civil qui a mal pris son tournant.

Quelquefois l'accident est volontairement provoqué. Qu'un des poids lourds de la Compagnie africaine de transports ait une avarie irréparable en tête du convoi, on le décharge, on répartit son fret entre les véhicules qui suivent et, plutôt que d'interrompre le ravitaillement indispensable aux 10.000 hommes qui attendent un peu plus haut dans les montagnes, on fait basculer la machine dans le précipice pour dégager la route trop étroite.

Quinze cents ouvriers civils indigènes, recrutés dans les ksours du Dadès et les oasis du pays des M'Gouna, et deux bataillons de la Légion étrangère, torse nu, travaillent sur la piste, derrière les éléments les plus avancés de notre occupation. Quinze ou vingt appareils compresseurs d'air du génie alimentent autant de pics pneumatiques qui

creusent des trous de mine dans un vacarme étourdissant. D'heure en heure, une explosion multiple ébranle toute la montagne, comme un coup de canon, arrache quelques bons mètres cubes de roche dure au ravin et fait résonner les pays en dissidence de l'écho formidable de la vigoureuse progression de la paix française par la route.

.....

---

NÉCROLOGIE  
(*L'Écho d'Alger, Excelsior*, 4 janvier 1934)  
(*Comœdia*, 5 janvier 1934)

Nous apprenons la mort : de M. Eugène Barès, beau-frère de M. Louis Barthou, ancien président du Conseil, décédé à Pau.

---

Promenades vers le Sud  
par Vincent BERGER  
(Conférence faite le 20 juin 1934, à Casablanca)  
(*Revue de géographie marocaine*, avril 1934)

.....

Casablanca-Tindouf : 1.100 kilomètres.

Le 26 mars dernier, il fallait, par voie de terre, dix jours pour les parcourir.

Le 3 avril, vingt-quatre heures.

Voilà le résultat de la marche foudroyante du général Giraud sur l'oasis saharienne, décidée brusquement à la suite de la réussite éclatante des dernières opérations sur l'Anti-Atlas et le Bani, qui nous ont conduits aux limites nord du Rio-de-Oro, et qui viennent de régler définitivement la pacification du Maroc français.

Mardi 3 avril, 9 heures du matin, coup de téléphone d'Agadir : « Allo ! Ici Schwob, directeur de la Compagnie Africaine de Transports. Je pars cette nuit pour Tindouf. Si le voyage vous intéresse, j'ai une place dans ma voiture. »

Si le voyage m'intéresse ! Le temps de régler quelques affaires, de me procurer les cartes de la région, de prendre l'équipement du bled, un altimètre, une boussole, un kodak, et, à 2 heures de l'après-midi, je démarrais de Casablanca.

Sur Agadir, voyage sans histoire.

Je trouvais M. Schwob au milieu de ses préparatifs de départ. La Compagnie africaine de transports, dont il est le directeur pour le Sud du Maroc, est une société plus connue sous le nom de C. A. T. et qui assure les transports militaires dans les territoires de l'avant ou les zones d'opérations. Cette collaboration de l'entreprise privée et de l'administration militaire donne depuis plusieurs années des résultats remarquables, et les chauffeurs C. A. T. sont particulièrement appréciés des officiers et de la troupe dont ils partagent la vie rude, mouvementée et courageuse, devant un ennemi insaisissable et souvent dangereux. La C. A. T., comme l'armée, a eu ses victimes. Les chauffeurs sont tombés comme des soldats, dans l'Oriental, dans l'Atlas, au Sagho.

Aujourd'hui dans la période glorieuse, nous devons leur réserver la place qu'ils ont durement méritée.

.....

---

Valeurs marocaines  
(*Le Journal des finances*, 26 avril 1935)

.....  
En dehors des valeurs cotées officiellement, on négocie encore, soit sur le marché hors cote, soit à l'Office de compensation des valeurs marocaines, à Casablanca, les actions d'un certain nombre de sociétés chérifiennes de plus ou moins grande importance donnant également des résultats assez réguliers.

.....  
On négocie encore parfois à l'Office de compensation les titres de sociétés similaires de moindre envergure : Africaine de Transports, Transports de Rabat-Salé, etc.

---

MARCHES DE FOURNITURES. — GUERRE. — PERTE D'UN CHARGEMENT  
DE CARTOUCHES AU COURS D'UN TRANSPORT. — ABSENCE de CAS FORTUIT.  
(*Recueil des arrêts du Conseil d'État*, 1937)

(17 mars. — 20.535. Compagnie africaine de transports.  
MM. Giscard d'Estaing, rapp.; Detton, comm. du gouv. ; M<sup>e</sup> Céciice et Regray, av.).

VU LA REQUÊTE et le mémoire présentés pour la « Compagnie africaine de transports », dont le siège est. à Casablanca (Maroc)..., et tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler deux décisions du ministre de la Guerre, en date des 20 mars 1931 et 10 sept. 1931, qui ont mis à sa charge une somme de 125.228 fr. 51, représentant la valeur d'un chargement de cartouches perdu au cours d'un transport:

Vu les lois des 18 avr. 1900, art. 24 ; 13 mars 1922, 7-14 oct. 1790 et 24 mai 1872 ;

Sur la fin de non-recevoir opposée par le ministre de la Guerre : — Considérant qu'il est constant qu'à la date à laquelle la « Compagnie africaine de transports » a adressé sa réclamation contre la décision du 20 mars 1931 du ministre de la Guerre, le délai prescrit pour déférer ladite décision au Conseil d'État statuant au contentieux n'était pas expiré ; que, dès lors, la société précitée est recevable à se pourvoir devant le Conseil d'État, comme elle l'a fait, dans le délai prévu pour l'exercice du recours contentieux, dont le point de départ a été, dans ces conditions, la date de la notification de la décision du 10 sept. 1931, par laquelle le ministre a rejeté la réclamation précitée ;

AU fond : — Considérant, en premier lieu, que la société requérante n'établit pas que l'incendie de son camion et du chargement de ce dernier soit imputable à un cas fortuit, et qu'elle ne saurait donc invoquer les dispositions de l'art. 28 du cahier des charges communes du service des transports de la guerre au Maroc, qui met la responsabilité du cas fortuit à la charge de l'État ;

Considérant, en second lieu, que si les prescriptions des art. 10 et 11 du cahier des charges précité relatives à l'établissement préalable d'une lettre de voiture, et à la date de la remise du matériel à transporter n'ont pas été réalisées en l'espèce, la non-observation de ces prescriptions a été sans influence sur les conditions d'exécution du transport litigieux ; qu'il résulte, d'autre part, de l'instruction que l'autorité militaire n'a imposé aucune sujétion spéciale à la société requérante à l'occasion dudit transport ; qu'ainsi, ce dernier a été effectué dans les conditions prévues par le cahier des charges ;

Cons. qu'aux termes de l'art. 26 dudit cahier, « l'entrepreneur est responsable dans tous les cas autres que ceux visés par les art. 28 et 29 ci-après » :

Considérant que la compagnie requérante, qui — ainsi qu'il a été précédemment exposé — n'a pas établi l'existence d'un cas fortuit et qui n'invoque aucune des autres circonstances énumérées par lesdits articles, n'est dès lors pas fondée à demander

l'annulation des décisions attaquées, par lesquelles d'ailleurs le ministre de la Guerre s'est borné à mettre à sa charge la moitié de la somme que les dispositions de l'art. 42 du cahier susmentionné l'autorisaient à lui imputer ;...  
(Rejet).

---

CASABLANCA  
LES SPORTS

La manifestation sportive des clubs corporatifs de dimanche dernier  
(*Le Petit Marocain*, 13 avril 1938)

[Maurice] Laurent, administrateur-directeur de la CAT.

---

Casablanca  
UNE VILLA EST CAMBRIOLÉE  
(*Le Petit Marocain*, 24 novembre 1938)

Des malfaiteurs ont cambriolé la villa habitée par M. Théophile Gabe, 17, rue La Fontaine.

Après avoir pénétré dans la cuisine, en brisant un carreau de la fenêtre, ils passèrent dans les autres pièces. Tout fut fouillé.

Les cambrioleurs emportèrent des effets et objets divers, en particulier un revolver. La police mobile a ouvert une enquête.

---