

Mise en ligne : 26 avril 2024.
Dernière modification : 27 avril 2024.
www.entreprises-coloniales.fr

ENTREPRISES BOUSSIRON, Paris
SOCIÉTÉ MAROCAINE DES ÉTABLISSEMENTS BOUSSIRON
(1933)
SOCIÉTÉ NORD-AFRICAINE DES ENTREPRISES BOUSSIRON
(1939)
Chantiers marocains

Nouvelles Sociétés
(*Les Échos*, 28 août 1933)

Société marocaine des Établissements Boussiron. Société anonyme. Étude et exécution de tous travaux en béton armé et la réalisation de tous travaux publics ou particuliers. Siège à Rabat, place de France. Capital 125.000 francs. Premiers administrateurs, MM. Simon Boussiron, Jacques Fougerolle, René Faron.

Résultats d'adjudications
(*Le Journal général des travaux publics et du bâtiment*, 9 avril 1935)

— 5 juin. — Construction d'un pont route de Rabat au Tadla.
Sté marocaine des Établissements Boussiron. Siège social, rue de Tunis, n° 10, Rabat.
Adjudicataire.

ANNONCES LÉGALES ET JUDICIAIRES

Cabinet fiduciaire Roger BEAUDINOT
34, bd de la Gare, Casablanca.
SOCIÉTÉ NORD-AFRICAINE DES ENTREPRISES BOUSSIRON

Augmentation de capital
(*La Vigie marocaine*, 8 janvier 1942)

I. — Par résolutions prises en assemblée générale extraordinaire du 6 octobre 1941. les actionnaires de la Société Nord-Africaine des Entreprises BOUSSIRON, société anonyme marocaine au capital de 500.000 francs ayant son siège social, 336, rue de l'Aviation Française à Casablanca, ont décidé de porter le capital social à 1.500.000 francs par l'émission au pair de 2.000 actions de 500 francs chacune, à souscrire en numéraire.

II. — Aux termes d'un acte reçu le 17 novembre 1941 par M^e BIDEAU, gérant de l'étude de M^e BOURSIER, notaire à Casablanca (décédé), le mandataire authentique du conseil d'administration de la société a déclaré que les 2.000 actions nouvelles de 500 francs chacune, représentant l'augmentation du capital, avaient toutes été souscrites et

qu'il avait été versé par chaque souscripteur une somme égale au montant de sa souscription, soit ensemble 250.000 francs, en espèces et par compensation avec des créances certaines, liquides et exigibles sur la Société Nord-Africaine des Entreprises BOUSSIRON. À cet acte est demeuré annexé, dûment certifié, l'état prescrit par la loi.

.....
Pour extrait et mention.
Roger BEAUDINOT.

Cabinet fiduciaire
ROGER BEAUDINOT
34, bd. de la Gare, Casablanca
SOCIETE NORD-AFRICAIN DES ENTREPRISES BOUSSIRON

Transfert de siège social
(*La Vigie marocaine*, 23 février 1942)

Aux termes d'une délibération prise le 26 janvier 1942, le conseil d'administration de la Société Nord-Africaine des Entreprises Boussiron, société anonyme marocaine au capital de 1 million 500.000 francs, dont le siège social était à Casablanca, 336, rue de l'Aviation-Française, usant de la faculté prévue aux statuts, a décidé de transférer ledit siège 7, rue Savorgnan-de-Brazza, dans la même ville, et de modifier en conséquence l'article 4 des statuts.

.....
ROGER BEAUDINOT

Ingénieurs Arts et métiers
(*Guide du bâtiment et des travaux publics : Algérie, Maroc, Tunisie*, 1949)

COMMISSION

Présidents d'honneur et présidents honoraires:

FARON (René), Châlons (1893), ancien vice-président, officier d'Académie, médailles d'honneur coloniales et de la Mutualité, O + T.P.E. et I.C.F., administrateur, directeur Société Algérienne et Marocaine des États Boussiron, en retraite, dom. : 17, r. Richelieu, Alger. Tél. 323.07.

MAJESTUEUSE RÉALISATION FRANÇAISE
LE PONT DE SIDI EL AMERI A ÉTÉ INAUGURÉ
HIER APRÈS-MIDI PAR LE RÉSIDENT GÉNÉRAL
(*Le Petit Marocain*, 28 juin 1951)

RABAT, 27 juin. — Le général Juin, résident général, a inauguré cet après-midi à Jorf-El-Mellah le plus long pont du Maroc et sans doute d'Afrique du Nord : 220 mètres de long, 9 mètres de large. Cet ouvrage d'art est lancé au-dessus de l'Ouergha dont le régime est sujet à des sautes d'humeur redoutables comme ce fut le cas en janvier dernier.

Le pont de Jorf-El-Mellah a d'ailleurs reçu à cette occasion un terrible baptême de l'eau. Il est désormais parachevé, à l'abri de toute épreuve.

À son arrivée, le général Juin salue les officiels de la région venus l'accueillir, M. Husson, chef du territoire, M. Fouquet, responsable des travaux publics dans l'arrondissement, ainsi que les notables français et marocains de la région et M. Pujade-Renaud, administrateur délégué de l'entreprise Boussiron, qui a réalisé un ouvrage particulièrement délicat, entouré de ses collaborateurs.

Quand le Résident général descend de voiture, au milieu des you-you de la population marocaine, il est accompagné de M. Georges Girard, directeur des Travaux Publics, et son adjoint, M. Mathis, M. Claude des Portes, directeur adjoint du cabinet civil, M. Varlet, directeur par intérim de la Sécurité, M. André Goddart, président de la Chambre française d'Agriculture du Rharb et d'Ouezzane.

Le général Juin est, d'ailleurs, heureux, comme il le dira dans son discours, de saluer à son arrivée les colons de la région qui lui sont présentés par M. Tixron : M. Bonal, M. Ferrandez, d'Ouezzane, Petitjean et Fès, ainsi que M. Comte, d'Ouezzane.

Le résident général s'entretient aussi avec des agriculteurs marocains et les notables, puis le ruban tricolore qui barre l'entrée du pont est coupé par le général Juin.

Sous les tentes, M. Pujade-Renaud fait un discours technique relatant l'histoire et les caractéristiques de ce nouveau pont.

Prenant à son tour la parole, M. Girard dit les difficultés rencontrées et conclut que la longanimité est une vertu des travaux publics.

Bientôt, grâce à ce pont, la route de Che-Cha-Ouen et Ceute sera ouverte au grand trafic et déjà la région d'Ouezzane peut se réjouir de cette nouvelle voie de communication.

Le général Juin, après quelques phrases venues du cœur, félicite tous ceux qui ont travaillé à cette réalisation, depuis les plans jusqu'à la bonne fin et aussi bien dans l'entreprise privée que dans les services administratifs et jusqu'au chef de la région. Mais le résident général souhaite aussi que l'Ouergha demeure aussi dans son lit et il estime, en conclusion, nécessaire de régulariser le cours de ce fleuve capricieux dont cette année a vu une terrible colère.

« Le génie est une longue patience », termine le résident général et il lève son verre à la prospérité de la région.

Aérodrome de Rabat-Salé, inauguré le 25 septembre 1952.

Une piste d'envol de 2.520 mètres en voie d'achèvement à Meknès
(*La Vigie marocaine*, 4 novembre 1952)

Cet ouvrage, qui coûtera un milliard de francs, est conforme aux normes S.H.A.P.E. - Il permettra l'atterrissage des avions à réaction les plus récents et d'avions de plus de 60 tonnes

LE beau travail réalisé par les Américains eut la base aérienne de Port-Lyautey a fait l'admiration de toutes les personnes présentes à la récente cérémonie d'inauguration d'une nouvelle piste. Mais cet hommage légitime rendu à la technique et à la rapidité d'exécution de nos alliés ne doit pas nous faire oublier le travail gigantesque auquel se livrent les techniciens et les entreprises françaises pour équiper les diverses régions du Maroc en bases aériennes modernes, ne laissant rien à envier à celles de nos amis américains.

C'est ainsi qu'on a livré au trafic aérien, le 25 septembre dernier, la piste de Salé. Cet ouvrage, qui ne mesure pas moins de 2.400 mètres de long, est le premier de cette

dimension ayant été réalisé au Maroc avec les caractéristiques propres aux avions à réaction français.

La piste de Salé a été construite pour permettre l'atterrissage d'avions de 60 tonnes qui pourront s'y poser sans la moindre difficulté.

Sa construction a été décidée bien avant que ne soient connues les normes de terrain adoptées par l'organisme interallié S.H.A.P.E., ce qui explique que ses dimensions n'aient pas été encore plus grandes. Mais, en tout état de cause, c'est une belle réalisation française menée à bien par l'entreprise Boussiron, sur des crédits fournis par la métropole. Elle fait honneur à la fois à la technique et à l'entreprise françaises.

Un ouvrage gigantesque

Si la piste d'envol de Salé a été entreprise trop tôt pour être conforme aux normes S.H.A.P.E., il n'en est pas de même pour la grande piste actuellement en voie d'aménagement sur la base aérienne de Meknès. Ce gigantesque ouvrage nécessite l'ouverture d'un chantier à l'échelle des plus grandes réalisations américaines au Maroc, où le travail est conduit avec des méthodes identiques et il sera mené à bonne fin dans des délais bien propres à étonner les techniciens d'outre-Atlantique les plus blasés en matière de records.

La construction de la deuxième piste d'envol de la base aérienne de Meknès a été commandée à la fois pour doter ladite base d'un ouvrage susceptible de permettre l'atterrissage des avions les plus lourds et les plus modernes et aussi en raison de l'importance donnée à l'école de chasse de la capitale berbère.

*
* * *

Après ce bref préambule, entrons dans le vif du sujet et, pour ce faire, il n'est meilleure méthode que de parcourir d'un bout à l'autre la série de chantiers s'échelonnant sur un nombre respectable d'hectares entre l'ancienne piste au nord et l'extrémité des travaux au sud.

L'ensemble évoque un extraordinaire chaos et le profane que je suis ne parviendrait pas à comprendre l'ordre des travaux si l'ingénieur des Travaux publics qui a la charge de surveiller cette immense ruche n'avait cru bon de me mettre entre les mains d'un cicerone averti pour « éclairer ma lanterne ».

En jeep, à travers le chaos des chantiers

Le premier spectacle qui m'attend à l'entrée est un vaste camp de matériel où des engins mécanisés multiformes voisinent avec des roulottes formant un immense village camping où loge une partie du personnel d'une des entreprises. La Jeep sur laquelle nous avons pris place roule cahin-caha sur un réseau complexe de pistes où nous croisons sans cesse des dizaines de camions-bennes fonçant à toute allure et dans tous les sens. Le sol a été bouleversé partout de fond en comble et le décor tout autour de nous est semblable à un océan pétrifié de monticules au milieu desquels des engins-robots s'affairent dans un vacarme de moteurs et de grincements de boîtes de vitesse. Chacun soulève son nuage de poussière que laisse échapper le tuf éventré, arraché, transporté ou écrasé. Ici, c'est une bosse de terrain que l'on aplanit, plus loin un creux que l'on comble, ailleurs une tranchée que l'on creuse et, au milieu de ce désordre général, on a peine à croire que tout est ordonné et conduit par une idée directrice rationnelle.

Il en est pourtant strictement ainsi et tous ces travaux apparemment disparates concourent à niveler le terrain sur lequel on construira la piste. La division du travail entre [les sept entreprises principales chargées de cette réalisation](#) a été poussée à un tel

degré de perfection que chacune d'elles accomplit la tâche qu'on lui a dévolu sans gêner les entreprises voisines affairées à un autre travail.

Ici, c'est une tranchée de sept mètres de profondeur, s'étendant sur des centaines de mètres que l'on a déblayée et une nouvelle route qu'on a tracée pour détourner sur quatorze kilomètres une voie ferrée ainsi qu'une route à chars. Plus loin, c'est lit d'un oued que l'on comble sur onze mètres de profondeur et une largeur de trois cents mètres. Ailleurs, un cylindre tasse la fondation sur laquelle reposera un tronçon de piste et l'on aura une idée de l'importance des travaux entrepris, ainsi que de la cadence de leur exécution, quand nous aurons dit que plus d'un million de mètres cubes de terre ou de rocher ont été déplacés en cinq mois. Mais l'engin le plus étrange mis en œuvre ici est sans doute le « loader ». Il s'agit d'une sorte de mastodonte qui rabote le sol, prend la terre arrachée sur un tapis roulant intérieur qu'il amène à la partie supérieure arrière du « loader » et la déverse dans un camion benne en marche dans son sillage immédiat. Quand le camion est plein, il s'écarte et un autre prend sa place. On ne peut concevoir une plus judicieuse rationalisation du travail et le résultat l'atteste : un « loader » déplace 4.000 mètres cubes de terre par jour ...

Une débauche de matériel ultra-moderne

Pour donner une idée de l'activité intense qui règne sur ce chantier, il nous suffira d'énumérer le matériel employé par l'ensemble des entreprises : 10 semi-remorques Euclid, 12 tournascraper, 20 tracteurs de 80 à 120 chevaux, 10 scraper, 5 motorgrader, 10 pelles mécaniques, 1 cylindre à pneus de 45 tonnes, 20 camions de 8 à 15 tonnes, 12 cylindres de 7 à 13 tonnes, 1 station de bétonnage de 150 tonnes par jour, 1 distributeur à béton, 2 vibrofinisseuses, 1 couteau vibrant, 1 station d'enrobage de 150 mètres cubes par jour, 1 finisseur Barber Greene, groupe de concassage de 100 tonnes-heure, etc.

Tout ce matériel n'est pas de trop pour mener à bien la tâche entreprise dans les délais impartis. La piste d'envol aura, en effet, une longueur de 2.520 mètres et une largeur de 50 mètres. Quant à la piste de circulation, sa longueur développée atteindra 2.800 mètres et sa largeur 15 mètres. L'ensemble des travaux nécessitera 1.300.000 mètres cubes de terrassements dont 200.000 en terrain rocheux, 27.000 mètres cubes de béton de ciment et 145.000 m³ de béton de bitume. Les ouvrages d'art auront 1.500 mètres de long et représenteront 9.000 mètres cubes de béton. Enfin, 6.000 mètres de chaussées et 4.500 mètres de voies ferrées seront construites.

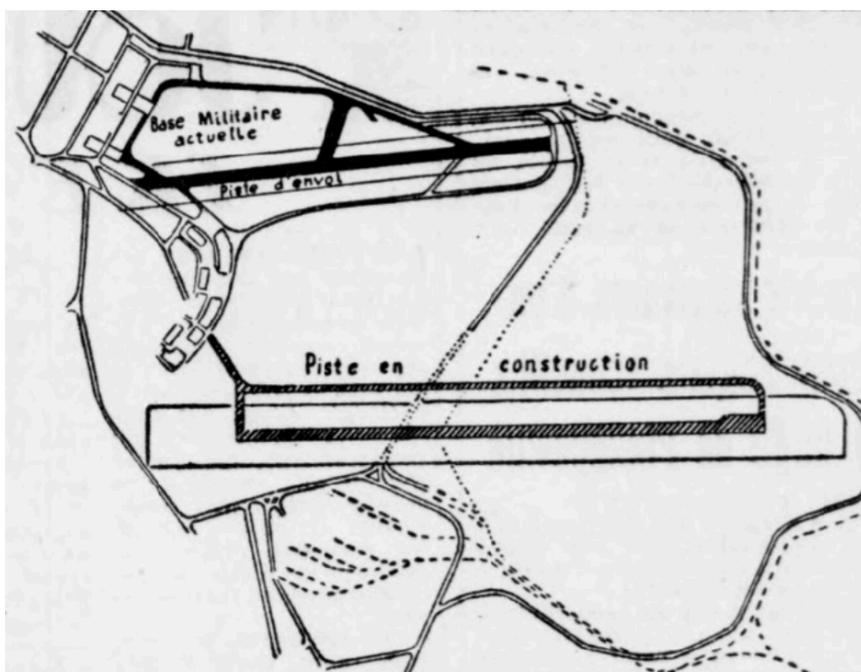
Un milliard de francs de travaux

Les travaux ont commencé le 22 avril 1952 et leur achèvement est prévu vers la fin de 1952. Ce résultat aura été atteint grâce à des travaux qui se sont poursuivis de jour et de nuit — la nuit sous les faisceaux d'un puissant réseau de projecteurs — et quatre à cinq cents ouvriers ont été occupés, dont un certain nombre d'entre eux travaillant à deux ou trois postes.

Signalons enfin que le coût de la nouvelle piste d'envol de Meknès et sa piste de circulation atteindra un milliard de francs environ. Les avions de 60 tonnes et même probablement ceux d'un poids supérieur pourront y atterrir en toute sécurité.

Tel est le beau travail réalisé dans un temps record par les techniciens et entrepreneurs français, sous la direction du « maître de l'ouvrage » : les Travaux publics, Circonscription de l'air.

Raymond LAURIAC.



La base aérienne de Meknès va s'enrichir d'une magnifique piste d'envol de 2.520 mètres, sur laquelle pourront atterrir des avions de plus de 60 tonnes et des avions à réaction du plus récent modèle français Le plan ci-dessus indique la situation de la nouvelle piste par rapport à l'ancienne et donne l'échelle des dimensions respectives ces deux ouvrages.

SOCIÉTÉ IMMOBILIÈRE BOUSSIRON (S.I.B.)
Société anonyme au capital de 12.000.000 de francs
Siège social à Paris, 10, boulevard des Batignolles (17^e)
(*Annonces de la Seine*, 15 octobre 1953)

Premiers administrateurs

— Société Nord-Africaine des Entreprises Boussiron, société anonyme au capital de trente six millions de francs, dont le siège est à Casablanca (Maroc), 7, rue Savorgnan ;
