

LA MANUTENTION MAROCAINE, Casablanca

S.A., février 1916 p. une durée de 25 ans.

CONSTITUTION

(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 14 février 1916)

La Manutention marocaine, au capital de 1 500.000 fr. divisé en 3.000 actions de 500 fr. — Objet : Exploitation d'entreprises se rattachant aux ports de mer. — Siège à Paris, 21, r. Auber. — Conseil d'administration : MM. de Barbarin, Bargmann, Dal Piaz, Estier, de Freycinet, Guérard, Hersent, Mesnier, Paquet, de Pellerin de Latouche. Pérouse, Savon et Tanon. — Statuts déposés chez M^e Dufour, notaire à Paris, et extrait publié dans le *Droit* du 11 février.

Port de Casablanca

(*France-Maroc*, juillet 1920)

La Manutention marocaine a été mise en demeure d'exécuter un programme de nature à augmenter le rendement des services qu'elle assure.

Manutention Marocaine

(*La Journée industrielle*, 15 septembre 1920)

Cette société anonyme, dont le siège est à Paris, 21, rue Auber, vient de réaliser l'augmentation de son capital, porté de 1.500.000 fr. à 3 millions, par l'émission, au pair, de 3.000 actions de 500 francs.

Chambre de commerce de Casablanca

(*La Journée industrielle*, 28 août 1921)

Dans sa dernière séance, la chambre de commerce a examiné la question de l'outillage du port contre l'incendie, à la suite du sinistre qui a détruit récemment le magasin d'essence de la Manutention Marocaine.

.....

Informations maritimes

Construction d'un chaland

(*Le Sémaphore algérien*, 30 septembre 1921)

À Casablanca, la Manutention marocaine a commandé à la maison Galinari frères, de cette ville, un chaland en bois de 120 tonnes, dont les dimensions sont les suivantes : longueur : 25 mètres, largeur : 5 m., profondeur : 2 mètres.

AEC 1922/496 — La Manutention marocaine, 21, rue Auber, PARIS (9^e).

Capital. — Sté an., f. le 13. janv. 1916, 1.500.000 fr. en 3.000 act. de 500 fr. —
Divid. : 1916, 15 fr. ; 1917, 20 fr. ; 1918, 25 fr. ; 1919, 25 fr. ; 1920, néant..

Objet. — Travaux de manutention dans le port de Casablanca.

Conseil. — MM. [Denis] Pérouse [pdt Chargeurs réunis...], présid. ; [John] Dal Piaz [Cie gén. transatl] et [Louis] Paquet, v.-présid. ; [Albert] Tanon, admin. dél. ; [Maurice] de Barbarin [Paquet], [Louis] Bargmann [adm. délégué des Docks et entrepôts de Marseille, etc.], Duréault ¹, [Henri] Estier [STIM], H[enry] de Freycinet [Schneider/Cie marocaine], [Horace] Guérard [Bq comm. maroc.], [Georges] Hersent, [Henri] Savon, [Félix] Gorchs-Chacou [SCAC], Berti ², [Alfred] de Vial ³, admin.

Maroc
La vie économique
(*Les Annales coloniales*, 5 décembre 1922)

Par dahir du 11 novembre 1922, publié au Bulletin officiel du Protectorat du 21 novembre 1922, est approuvé le contrat passé à Paris le 29 juillet 1922, entre le directeur général des travaux publics, agissant, au nom du gouvernement chérifien, et M. Tanon, administrateur délégué de la Manutention marocaine, société anonyme ayant son siège à Paris, 21, rue Auber, agissant au nom et pour le compte de ladite société relatif à la concession de l'acconage et autres opérations au port de Casablanca, ainsi que le cahier des charges y annexé.

LA MANUTENTION MAROCAINE
S.A. frse au capital de 1,5 MF.
Siège social : Paris, 21, r. Auber
(Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie,
Annuaire des valeurs de l'Afrique du Nord, 1922-1923, p. 465)

CONSEIL D'ADMINISTRATION
composé de 8 membres au moins et de 15 au plus, propriétaires de 20 actions.
PÉROUSE (Denis), 92, av. des Champs-Élysées, Paris ; pdt ;
TANON (Albert), 69, r. de Prony, Paris ; adm. délégué ;
BARBARIN (Maurice de), 39, cours Pierre-Puget, Marseille ;

¹ Henri Duréault (1858-1942) : ancien préfet, membre du conseil de surveillance (1916), puis président du conseil d'administration (1925) des Chargeurs français. Voir encadré :

www.entreprises-coloniales.fr/empire/Chargeurs_francais.pdf

² Victor Berti (1874-1959) : collaborateur de Regnault 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 représenta dans diverses affaires. Voir Qui êtes-vous ?

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

³ Alfred de Vial : agent général de la Cie générale transatlantique à Bordeaux, administrateur de l'Union commerciale de Bordeaux-Bassens, vice-président de la Chambre de commerce de Bordeaux. Voir nécrologie ci-dessous.

BARGMANN (G. [*sic* : *idem Annuaire 1924-1925. Mais c'est plutôt Louis : voir Qui êtes-vous ? 1924 et Annuaire valeurs AFN, 1926-1927*]), château de Boulaire, Méru (Oise) ;

DAL PIAZ (John), 5, r. de Téhéran, Paris ; pdt ;
HERSENT (Georges), 20, av. Émile-Deschanel, Paris ;
GORCHS-CHACOU (Félix)[SCAC], 19, r. Saint-Pierre, Neuilly-sur-Seine ;
DURÉAULT (Henri), 38, r. Scheffer, Paris ;
PAQUET (Paul), 39, cours Pierre-Puget, Marseille ;
SAVON (Henri), 11 *bis*, r. Roquépine, Paris ;
ESTIER (Henri), 10, av. de Messine, Paris ; v.-pdt ;
FREYCINET (Henri de), 54, r. de Londres, Paris ;
GUÉRARD (Horace), 8, r. de Rome, Paris ;
BERTI (Victor), 27, bd Raspail, Paris ;
VIAL (A[Ifred] de), 15, quai Louis-XVIII, Bordeaux.

COMMISSAIRES AUX COMPTES

NERVO (Jean de), 22, av. Friedland, Paris ;
SALLES, 6, r. Auber, Paris.

SECRÉTAIRE GÉNÉRAL

YVAN (Edmond), 67, r. de Tocqueville, Paris.

Objet : Exécution de la concession d'acconage du port de Casablanca, toutes ops d'embarquement, débarquement et maritimes quelconques ou commerciales en France ou au Maroc.

Capital. — 1,5 MF en 3.000 act. de 500 fr.

Répartition des bénéfices. — 5 % à la rés. légale, 6 % d'intérêt aux act. ; sur le surplus : 15 % au conseil. Le solde aux actions, sauf réserves spéciales décidées par l'assemblée.

Port de Casablanca (France-Maroc, mai 1923)

M. Tanon, le sympathique administrateur-délégué de la Manutention marocaine, vient d'être promu officier de la Légion d'honneur.

C'est la juste récompense de ses longs efforts et d'une vie laborieuse et probe.

Le port de Casablanca (*Les Annales coloniales*, 2 août 1923)

.....
Pour l'alimentation des navires en charbon, le nouveau contrat avec la Manutention marocaine prévoit explicitement ce mode de ravitaillement et le charbon peut être stocké sur chalands.

.....
Ajoutons qu'en juin 1923, le total des marchandises manutentionnées dans le port de Casablanca s'est élevé à 31.636 tonnes, dont 31.455 tonnes par la Manutention marocaine et 181 tonnes par l'entreprise du port.

Le Port de Casablanca
(*Les Annales coloniales*, 11 avril 1924)

.....
La Société de la Manutention marocaine, sous la ferme et habile direction technique
du commandant Bergeon, parvient à manutentionner une moyenne de 1.240 tonnes
par jour.
.....

LA MANUTENTION MAROCAINE
S.A. frse au capital de 3 MF.
Siège social : Paris, 21, r. Auber — Gutenberg 31-48
Registre du commerce : Seine, n° 71.674
(Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie,
Annuaire des valeurs de l'Afrique du Nord, 1924-1925, p. 465)

CONSEIL D'ADMINISTRATION
composé de 8 membres au moins et de 15 au plus, propriétaires de 20 actions.
PÉROUSE (Denis), 92, av. des Champs-Élysées, Paris ; pdt ;
TANON (Albert), 2, square Alboni, Paris ; adm. délégué ;
GIRAUD (Hubert)[SGTM], 24, cours Pierre-Puget, Marseille ;
BARGMANN (G.), château de Boulaine, Méru (Oise) ;
DAL PIAZ (John), 5, r. de Téhéran, Paris ; pdt ;
HERSENT (Georges), 20, av. Émile-Deschanel, Paris ;
GORCHS-CHACOU (Félix)[SCAC], 19, r. Saint-Pierre, Neuilly-sur-Seine ;
DURÉAULT (Henri), 38, r. Scheffer, Paris ;
NUNZI, 43, r. Lafayette, Paris ;
SAVON (Henri), 9, r. du Général-Langlois, Paris ;
ESTIER (Henri), 34, av. de Messine, Paris ; v.-pdt ;
FREYCINET (Henri de), 54, r. de Londres, Paris ;
GUÉRARD (Horace), 8, r. de Rome, Paris ;
BERTI (Victor), 27, bd Raspail, Paris ;
VIAL (A[lfred] de), 15, quai Louis-XVIII, Bordeaux.

COMMISSAIRES AUX COMPTES
NERVO (Jean de), 41 *bis*, bd de La Tour-Maubourg, Paris ;
SALLES, 6, r. Auber, Paris.

SECRÉTAIRE GÉNÉRAL
YVAN (Edmond), 67, r. de Tocqueville, Paris.

Lettre de Bordeaux
(*Les Annales coloniales*, 19 mai 1925)

Le 17 mai 1925.
.....

Les principales entrées sont les suivantes : ... le paquebot Hadi, courrier du Maroc, ayant quitté Casablanca le 10, est monté sur notre rade le 13 courant dans la soirée. A bord 127 passagers de 1^{re} classe, 50 de seconde, 89 de troisième, 93 soldats libérables. Parmi les passagers de cabine, citons : M. Delpit, ingénieur en chef des travaux publics au Maroc ; M. Lanterrois [*sic* : *Lantenois* ?], ingénieur en chef des services des mines ; M. Berjeon, directeur de la Manutention marocaine à Casablanca. Ce paquebot rapporte un chargement de 300 tonnes de diverses marchandises comprenant notamment 800 colis de primeurs et 50 chevaux réformés.

.....

Manutention Marocaine
(*La Journée industrielle*, 30 mai 1925)

Les actionnaires de cette société, réunis hier en assemblée ordinaire, au siège de Paris, 28, rue de Madrid, sous la présidence de M. Denis Pérouse, président du conseil d'administration, ont approuvé les comptes et le bilan de l'exercice 1924 faisant ressortir un bénéfice net de 466.221 fr. 75.

Le dividende a été fixé à 12 %, soit 60 fr. brut par action et 52 fr. 80 net

Manutention des céréales
(*Les Annales coloniales*, 30 juillet 1926)

Lorsque la Manutention marocaine effectuera, pour les céréales déposées sur les terre-pleins d'usage public en vue de leur embarquement, les opérations nécessaires, elle percevra, outre la taxe uniforme de 3 francs par tonne, une seconde taxe également uniforme de 0 fr. 25, quelle que soit la distance de transport. Cette taxe annule et remplace pour les céréales la taxe de 0 fr. 10 par tonne et par hectomètre stipulée à l'article 1^{er} de l'arrêté du 24 juin 1925.

Lorsque les céréales en provenance des terre-pleins d'usage public seront chargées immédiatement sur navire ou barcasse sans stationnement dans la zone concédée à la Manutention marocaine, la taxe de 3 francs sera réduite à 0 fr. 50, la taxe de 0. fr. 25 étant maintenue.

NÉCROLOGIE
Louis Paquet
(*Les Annales coloniales* et autres, 28 octobre 1926)

On annonce la mort de M. Louis Paquet, directeur de la compagnie de navigation qui porte son nom*, vice-président de la Manutention marocaine et administrateur de la Société marocaine des charbons et briquettes.

LES GRANDS TRAVAUX DIT MAROC

LE PORT DE CASABLANCA
(*La Journée industrielle*, 23 décembre 1926)

(De notre correspondant particulier)

.....
À l'exception des installations phosphatières, l'établissement et l'exploitation de l'outillage actuel du port de Casablanca ressortissent à la Manutention marocaine, une société anonyme au capital de 3 millions, créée en 1919. Elle est liée au protectorat par un contrat approuvé par un dahir du 11 novembre 1922. Elle exerce dans un périmètre déterminé et dans des conditions définies au contrat de concession le monopole du remorquage, de l'aconage, du transport à terre, du chargement et du déchargement des navires accostés, du magasinage et de la fourniture d'eau douce. La Manutention marocaine assure la liaison entre les compagnies de navigation et les industriels commerçants ou leur transitaire, elle livre aux premières ou reçoit d'elles les marchandises sous palan, elle délivre ces marchandises aux destinataires sur remise des bons à délivrer des compagnies de navigation après paiement des droits de douane et des taxes d'aconage.

Le port de Casablanca possède 51.800 mètres carrés de terre-pleins appartenant à la Manutention marocaine et 6.000 mètres carrés situés sur la grand jetée. Les magasins et hangars couvrent une surface de 19.000 mètres carrés. L'outillage comprend 25 grues à vapeur de 1 t 500 à 25 tonnes, 5 grues électriques de 1 t 500 à 3 tonnes. Le matériel flottant d'aconage se compose de 10 remorqueur et canots à vapeur et de 64 chalands et barcasses de 25 tonnes à 160 tonnes. Les bateaux trouvent à Casablanca un stock de charbon de soute avec chargement par chalands, ainsi qu'un approvisionnement d'eau douce par bouches pour les navires accostés ou par bateaux-citernes. Une cale de halage avec slip et treuil permet la mise à sec et la réparation des navires de 800 tonnes de déplacement. La base de sauvetage possède un remorqueur de 400 tonneaux et un canot de sauvetage.

La voie de 0 m. 60, la voie des phosphates et la voie raccordée à la ligne Casablanca-Fez assurent la liaison du port avec l'intérieur. Des accords existent entre la Manutention marocaine, la Compagnie des chemins de fer du Maroc et les Chemins de fer militaires permettant la livraison directe de certaines marchandise à quai sur wagons de ces compagnies.

Le point d'embarquement des phosphates provisoirement aménagé sur la grande jetée se trouve sur la jetée transversale.

.....

LA MANUTENTION MAROCAINE

S.A. frse au capital de 3 MF.

Siège social : Paris, 28, r. de Madrid

(Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie,

Annuaire des valeurs de l'Afrique du Nord, 1926-1927, p. 451)

CONSEIL D'ADMINISTRATION

composé de 8 membres au moins et de 15 au plus, propriétaires de 20 actions.

DAL PIAZ (John), 5, r. de Téhéran, Paris ; pdt ;

PAQUET (Louis), 37, cours Pierre-Puget, Marseille ; v.-pdt ;

ESTIER (Henri), 10, av. de Messine, Paris ; v.-pdt ;

TANON (Albert), 2, sq. Alboni, Paris ; adm. délégué ;

YVAN (Edmond), 67, r. de Tocqueville, Paris ; adm.-secr. gén. ;

BARGMANN (Louis), château de Boulaine, par Méru (Oise) ;

BERTI (Victor), 27, bd Raspail, Paris ;

BOUFFÉ (Gaston)[SCAC], 43, bd Beauséjour, Paris ;
 DURÉAULT (Henri), 38, r. Scheffer, Paris ;
 FREYCINET (Henri de), 54, r. de Londres, Paris ;
 HERSENT (Georges), 20, av. Émile-Deschanel, Paris ;
 NUNZI (Antoine)[Cie Paquet], 42, r. La-Fayette, Paris ;
 SAINT-AULAIRE (de) ⁴, 33, av. Rapp, Paris ;
 SAVON (Henri), 5, r. du Général-Langlois, Paris ;
 VIAL (A[lfred] de), 15, quai Louis-XVIII, Bordeaux.

COMMISSAIRES AUX COMPTES

NERVO (Jean de), 41 *bis*, bd de La Tour-Maubourg, Paris ;
 GILLES, 6, r. Auber, Paris.

Capital. — 3 MF en 6.000 act. de 500 fr.

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1925

ACTIF	
Premier établissement	10.783.635 08
Matériel divers	212.558 68
Dépôts de garantie	59.754 35
Caisses et banques	647.091 46
Portefeuille-titres	2.362.120 15
Matières consommables	180.843 29
Bénéfices divers et comptes d'ordre	2.342.685 97
	<u>16.588.688 98</u>
PASSIF	
Capital	3.000.000 00
Gouvernement chérifien	7.971.245 58
Réserve légale	87.536 74
Compte de réserve (conventionnel)	466.124 36
Compte de renouvellement	1.859.785 35
Amortissement	1.175.000 00
Provision pour affaires diverses	144.507 28
Créditeurs divers et comptes d'ordre	1.237.791 28
Compte de report	101.080 67

⁴ 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, Transports et tourisme, Compagnie africaine de transports). Collaborateur et éphémère président (1933-1934) du *Figaro*.

Résultat exercice 1923	545.617 72
	<u>16.588.688 98</u>

PROFITS ET PERTES 1925

DÉBIT	
Dépenses d'exploitation	7.810.456 65
Frais d'administration centrale	333.167 65
Dotation compte de renouvellement	518.963 22
Dotation compte de réserve	200.546 61
Amortissement	250.000 00
Bénéfices	545.617 86
	<u>10.165.727 86</u>
CRÉDIT	
Recettes d'exploitation	10.027.330 60
Intérêts divers	124.892 99
Majoration sur dépenses de premier établissement	13.564 27
	<u>10.165.727 86</u>

Relèvement de taxes (*Les Annales coloniales*, 17 février 1927)

La Manutention marocaine, société concessionnaire de l'acconage et autres opérations au port de Casablanca, est autorisée à relever temporairement de 20 % toutes les taxes actuellement perçues en vertu de son contrat de concession de l'acconage et autres opérations au port de Casablanca, à l'exception des taxes d'assurances contre l'incendie et des taxes de stationnement des marchandises.

L'excédent des recettes produit par ce relèvement des taxes sera employé dans les conditions fixées par le gouvernement chérifien, par application des paragraphes 1, 2, 3 et 4 de l'article 20 du contrat de concession du 11 novembre 1922, et les trois quarts du solde disponible provenant de ces recettes supplémentaires, employés à constituer un fonds de réserve spécial.

CASABLANCA (*Le Courrier maritime nord-africain*, 5 mars 1927)

La Manutention marocaine, qui a le monopole de l'acconage à Casablanca, sollicite la liberté des manutentions maritimes en dehors du monopole défini qu'elle exploite actuellement.

Ces manutentions consisteraient au stevedoring, tant à l'embarquement qu'au débarquement (arrimage et désarrimage entre autres) en concurrence avec les manutentionnaires libres du port.

La chambre de commerce a bien voulu consulter les intéressés avant de donner son avis sur cette très délicate question. L'unanimité s'est faite heureusement pour limiter le concessionnaire actuel à son monopole sans nouvelle extension, qui serait un nouveau monopole, de fait tout au moins. Espérons que les Travaux publics tiendront compte de cet avis, les monopoles d'acconage étant suffisamment nuisibles comme cela dans notre pays neuf.

Droit Maritime

Abordage

NAVIRE SURPRIS PAR LA TEMPÊTE ET QUI ACCOSTE VOLONTAIREMENT À QUAI.
ÉCRASANT DES ALLÈGES POUR OBTENIR SÉCURITÉ. — RESPONSABILITÉ.
(*Le Courrier maritime nord-africain*, 23 avril 1927)

Il y a lieu de mettre à la charge du navire les dommages survenus à des allèges qui ont été écrasées par le mouvement d'un navire surpris par la tempête et qui est venu volontairement accoster à quai en écrasant ces allèges pour obtenir la sécurité.

TRIBUNAL DE PREMIERE INSTANCE DE CASABLANCA

Jugement du 27 octobre 1927

Manutention marocaine

contre Compagnie de navigation Paquet

Le tribunal :

Sur la compétence :

Attendu que l'exception concernant la compétence *ratione loci* n'a pas été soulevée *in limine litis*, que les exceptions auxquelles le mémoire du défendeur du 28 août 1926 fait allusion n'ont trait qu'à la recevabilité et au bien-fondé de la demande, mais non à la compétence ;

Attendu que cette exécution est donc tardive ;

Sur le fond :

Attendu qu'il est constant d'après les explications des parties qui paraissent d'accord sur la matérialité des faits, et qu'il résulte, du rapport du commandant Mitrecey, du vapeur « Maréchal-Lyautey », ainsi que du rapport des experts, que le 21 décembre 1925, dans la matinée, une tempête soufflait par rafales depuis deux jours ;

Attendu que le « Maréchal-Lyautey » était amarré au coffre Est des courriers dans le port de Casablanca, son ancre bâbord mouillée avec un maillon 1/2 de chaîne, les barcasses de la Manutention marocaine amarrées à tribord et dans lesquelles des marchandises étaient déjà déchargées ;

Attendu, qu'à un moment donné, la manille du coffre d'amarrage vint à se briser sous la violence d'une rafale et que le navire chassa sur son ancre, que l'ancre tribord fut alors mouillée, mais inutilement ;

Attendu que, pour rétablir la position du vapeur, le capitaine fit porter une amarre au coffre Ouest des courriers et, qu'au moment où il commençait à virer sur cette amarre et les deux ancres, l'amarre cassa sous le coup du vent ;

Attendu que le « Maréchal Lyautey » se trouvait alors en danger de dériver sur un des navires en rade ou à la côte manquant d'espace pour manœuvrer en toute sécurité sous la tempête ;

Attendu que le capitaine, d'accord avec le pilote qui était à bord, prit la résolution d'accoster au quai des pétroliers, et de telle sorte que les barcasses et allèges qui étaient

amarrées à tribord puissent amortir le choc du navire contre les ouvrages de maçonnerie ;

Attendu que cette manœuvre eut pour résultat d'écraser les barcasses et allèges, de couler les marchandises dont elles étaient chargées, mais en même temps de donner au navire une sécurité relative et momentanée, alors que les plus graves avaries étaient à redouter pour lui et les navires en rade, s'il ne l'avait pas heureusement exécutée ;

Attendu que les experts constatent également dans leur rapport que la manille du coffre Est des courriers était en son état établie de dimension suffisante et telle qu'elle pouvait donner toute sécurité ;

Attendu que les mêmes experts attribuent sa rupture à la violence du vent qui soufflait en tempête sur un navire de grandes dimensions, dont la superstructure offrait une surface considérable à l'effort des rafales ;

Attendu que les experts n'incriminent en rien, d'autre part, les mesures de précautions prises par le commandant Mitrecey en vue de maintenir son navire au mouillage ;

Qu'il s'agit donc bien d'un cas imprévu résultant des forces de la nature, dont on ne peut vaincre la violence ;

Attendu, en conséquence, que c'est un cas fortuit qui, survenant dans les circonstances ci-dessus rapportées, a causé le départ du « Maréchal-Lyautey » ;

Attendu que ce cas fortuit se continuait, et se renouvelait même, quand les amarres portées au coffre Ouest se sont rompues à leur tour ;

Que la tempête était telle à ce moment que, d'après les experts, si la manille du coffre Est ne s'était pas d'abord brisée, puis l'amarrage porté par le coffre Ouest, les bittes du bord auraient elle-mêmes cédé, des indices graves de rupture ayant été relevés en ce qui les concerne ;

Attendu que, dans cette situation, et si le « Maréchal-Lyautey » avait suivi sa dérive, il ne paraît pas douteux qu'il était exposé aux plus graves avaries et risquait en même temps de mettre en danger les navires de la rade ;

Attendu que, dans cette hypothèse, les dommages survenus au « Maréchal Lyautey » étant la conséquence directe du cas fortuit seraient restés à la charge de l'armateur qui aurait pu avoir à supporter la perte de son navire ;

Attendu qu'en face de telles éventualités, le capitaine a préféré limiter son risque en tentant d'accoster le quai des pétroliers, mais en exposant à l'écrasement des barcasses devenant un sacrifice réfléchi et prémédité en vue d'éviter des avaries plus considérables et peut-être un désastre véritable ;

Attendu que cette perte ne peut plus être en conséquence envisagée comme la suite directe et inévitable du cas fortuit plus haut relevé ;

Attendu, au contraire, que le capitaine du « Maréchal-Lyautey » en a fait en quelque sorte la rançon de la sécurité de son propre vapeur ;

Qu'ayant de la sorte disposé de la chose d'autrui dans l'intérêt de son navire et de sa cargaison, il n'est pas douteux qu'il soit dû réparation entière du dommage qu'il a ainsi causé à cette chose ;

Attendu que cette réparation s'impose d'autant plus que la manœuvre exécutée par le « Maréchal-Lyautey » au détriment prévu des barcasses de la Manutention marocaine a réussi à stabiliser momentanément le vaisseau et à le tirer d'un péril immédiat ;

Attendu que les experts évaluent à cent deux mille cinq cent vingt quatre francs cinquante centimes la perte subie de ce chef par la Manutention marocaine et qu'ils en font une juste appréciation ;

Sur la responsabilité de la Direction générale des travaux publics :

Attendu que le recours en garantie de la Compagnie Paquet est recevable quoiqu'il ait été exercé après le dépôt du premier mémoire utile ;

Attendu, en effet, que les détails du Dahir de procédure civile à cet égard n'ont d'autre but que d'éviter des retards dans le jugement de l'action principale ;

Attendu, au fond, que, d'après les motifs plus haut exposés, la dérive du vapeur « Maréchal-Lyautey » est due à un cas purement fortuit résultant de la rupture de la manille du coffre Est des courriers, dans des conditions telles que la responsabilité des Travaux publics ne puisse être envisagée ;

Que le recours de la Compagnie de Navigation Paquet contre l'Administration des Travaux publics est mal fondée et en conséquence,

Par ces motifs :

Statuant en matières commerciales, contradictoirement et en premier ressort ;

Déclarer tardive l'exception d'incompétence soulevée par la Compagnie de navigation Paquet ;

Et sans arrêter ni avoir égard aux fins, moyens de prétentions et conclusions de celle-ci étant à rencontre de la société demanderesse que l'Administration des Travaux publics, et dans lesquels elle est déclarée mal fondée, l'en déboute ;

La condamne à payer à la Manutention marocaine la somme de cent deux mille cinq cent vingt-quatre -francs cinquante centimes pour les causes ci-dessus avec intérêts de droit à titre de dommages-intérêts supplémentaires ;

La condamne aux dépens ;

Dit et ordonne que les frais, droits doubles et demande d'enregistrement doivent rester à la charge de celles des parties à qui la loi impose ;

Dit et juge qu'il n'y a lieu à exécution provisoire ;

Président : M. Tersen.

Juge rapporteur : M. Desaniericq.

Avocats: M^e [Joseph] Bonan, pour la Manutention marocaine, et M^e Proal, pour la Compagnie Paquet.

Communication de M^e Bonan, avocat au barreau de Casablanca, bâtonnier de l'Ordre.

La Manutention marocaine
(*La Journée industrielle*, 10 mai 1927)
(*Le Courrier maritime nord-africain*, 23 mai 1927)

L'assemblée ordinaire, tenue le 9 mai, sous la présidence de M. Dal Piaz, a approuvé les comptes de l'exercice 1926, qui font apparaître un bénéfice net de 263.661 francs.

L'assemblée a voté la distribution d'un dividende de 10 %, soit 50 fr. brut par action. Une somme de 58.573 fr. a été reportée à nouveau.

Société chérifienne de remorquage et d'assistance
(*Le Courrier maritime nord-africain*, 26 mars 1928)

Cette société vient d'être constituée à Casablanca, 54, avenue de la Marine, au capital de un million en actions de 1 000 francs.

.....
Le premier conseil d'administration est ainsi composé : MM. ...Albert Tanon, Edmond Yvan, ... la Manutention marocaine...

Chambre de commerce et industrie de Casablanca
Extrait du procès-verbal de la séance du 29 février 1928

(*Le Courrier maritime nord-africain*, 9 avril 1928)

Projet d'arrêté du directeur général des Travaux publics portant application des taxes à percevoir par la Manutention marocaine, pour manipulation de marchandises à bord des navires. — Lecture est donnée, les agents maritimes et les représentants des compagnies de navigation entendus, d'un projet d'arrêté de M. le directeur général des Travaux publics, sur l'objet duquel M. l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, chef de la circonscription du Sud, sollicite l'avis de notre compagnie.

Par cet arrêté, la Manutention marocaine serait autorisée à effectuer, sous monopole, à bord des navires, les diverses opérations que comportent la mise en cale des marchandises à embarquer et la prise en cale des marchandises à débarquer ; ces opérations, non prévues à son contrat de concession, seraient les suivantes :

a) Au débarquement. — Le désarrimage des marchandises dans la cale du navire, la confection des palanquées; la manœuvre des treuils et mâts de charge, la mise en barcasse de la marchandise (à partir de ce moment commence l'opération d'acconage proprement dite, assurée par la Manutention marocaine en vertu de son monopole),

b) À l'embarquement. — La prise dans les barcasses des palanquées confectionnées par la Manutention Marocaine en tant qu'acconier, le hissage des marchandises, leur mise en cale et leur arrimage, la manœuvre des treuils et des mâts de charge.

Un échange de vues a lieu aux fins de connaître si l'autorisation qui serait accordée à la Manutention marocaine de pratiquer à bord des navires les opérations d'arrimage et de désarrimage, ne simplifierait pas, pour les usagers, en cas d'avaries, la recherche des responsabilités.

Il apparaît que cette façon de procéder n'apporterait aucun changement aux errements actuels.

La chambre examine alors si le fait, par la Manutention marocaine, de pratiquer les opérations pour lesquelles elle sollicite une autorisation n'amènerait pas un abaissement sensible des tarifs au profit du commerce local. Il semble que ce soit peu probable et, en tous cas, très risqué, aussi bien pour les agents maritimes que pour les usagers. Rien n'empêcherait, en effet, la Manutention de travailler momentanément, sinon à perte, du moins à bénéfices très réduits, pour ruiner la concurrence, et de pratiquer ensuite tels tarifs qu'il lui plairait. On se trouverait alors devant un monopole de fait dont notre compagnie a le devoir, dès maintenant, de prévoir le danger.

La discussion étant close, le président met aux voix le projet d'arrêté présenté par l'administration.

Ce projet est repoussé.

Il sera répondu, dans ce sens, à M. l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, chef de la circonscription du Sud.

En cours de discussion, la Chambre de commerce de Casablanca ayant été amenée à prendre connaissance des tarifs de la Manutention marocaine, elle s'étonne de ne pas avoir obtenu de réponse à une lettre adressée, le 20 décembre 1927, par son président à M. l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, lui demandant de vouloir bien, étant donné d'une part les bénéfices réalisés par la Manutention marocaine et, d'autre part, la diminution du coût du combustible, envisager un abaissement du tarif des taxes appliquées dans le port de Casablanca par le concessionnaire.

Celui-ci surtaxe « provisoirement » de 20 pour cent toutes ses opérations autorisées par le monopole détenu, depuis le 1^{er} février 1927, en raison de la hausse des combustibles (?).

Marins indigènes de Casablanca
(*Le Courrier maritime nord-africain*, 21 mai 1928)

La Société de géographie du Maroc publie, dans son dernier *Bulletin*, une étude documentée et fort objective de M. Dumas sur la population maritime indigène de Casablanca. Entre pêcheurs, marins et barcassiers, mille cinquante indigènes vivent de la mer, dont six cents pêcheurs, cent marins, trois cents barcassiers, cinquante canotiers.

Leur nombre, loin d'avoir été diminué par notre outillage mécanique, a été provoqué, au contraire, par notre arrivée en ce pays.

Autrefois, en effet, l'absence de port, l'insécurité du rivage, rendaient extrêmement précaire le travail à la mer. Ainsi, on comptait une vingtaine de pêcheurs autrefois à Casablanca. Il y en a aujourd'hui, parmi les indigènes, six cents.

La montée sociale est assez lente cependant et l'étude de M. Dumas nous renseigne précisément à ce sujet. Sur l'effectif de six cents indigènes adonnés à la pêche, il en compte trois cents qui pêchent au bord de la côte, sans barque ; cinquante possèdent des barques à rames et six des barque plus grandes pour la sardine. Outre les équipages, peu nombreux, employés par ces barques, une centaine d'indigènes sont au service de patrons marins européens. Il y a donc seulement cinquante-six patrons pêcheurs indigènes, possédant, pour la plupart, un armement très primitif encore. Pourtant, une évolution se manifeste dans le monde des patrons pêcheurs indigènes. Ils viennent volontiers au moteur et font transformer leurs barques. C'est un excellent signe, car, en outre d'un meilleur rendement et d'une moindre fatigue, le moteur rehausse la condition sociale, flatte son propriétaire, attire par conséquent vers la mer des initiatives que le travail des rames eut découragé.

Cette attirance a d'autant plus de valeur ici que le pays d'offre pas, comme sur nos côtes, une réserve bien fournie de population maritime, avec vocation des enfants continuant les traditions de mer. La population maritime ici ne se maintiendra donc pas par descendance. Même chez les patrons pêcheurs, on note peu de tendance à emmener leurs fils sur mer dès le jeune âge. Le recrutement, l'appel de la mer devront être constants.

On remarque cependant, déclare M. Dumas, que l'enrôlement pour la pêche trouve toujours des postulants indigènes. Il pense que c'est le personnel flottant de la Manutention marocaine qui fournit ces pêcheurs d'occasion. L'indigène, en effet, s'assimile très aisément. Du moment qu'il a ramé dans le port sur les barcasses de la Manutention, il se trouve prêt à n'importe quelle profession maritime qui puisse lui rapporter de l'argent. En outre, les métiers de la mer étant libres au Maroc, aucune formule d'inscription maritime comme en France n'établissant sa démarcation administrative entre terriens et marins, le recrutement de la mer s'en trouve très facilité.

Il faut s'en réjouir, car nous avons grand intérêt à développer ici l'industrie de la pêche. On objectera que son développement rationnel consisterait moins dans l'augmentation du nombre des petits pêcheurs que de l'adoption de grands bateaux à grand rendement. Mais il ne faut pas mépriser la petite industrie, l'artisanat, qui a beaucoup plus de souplesse que les concentrations capitalistes. Des essais de grande industrialisation de la pêche à Casablanca ont donné certains déboires. La formule actuelle, composée de quelques unités à vapeur de petit tonnage et d'une flottille de patrons pêcheurs, semble bonne. Elle mériterait seulement d'être élargie, car le contingent de poisson est insuffisant.

« D'après un rapport que j'ai eu sous les yeux, écrit M. Dumas, la consommation journalière à Casablanca, pour les sept premiers mois de 1926, a été de 3.685 kg.

À notre avis, 6.000 kg pourraient être écoulés journalièrement pour la consommation de la population. M. Alcavar, de Fez, se disait certain de vendre chaque jour 2.000 kg de poissons ; il ne parvient pas à se ravitailler à Casablanca, où les apports sont presque toujours inférieurs à la demande.

De plus, Casablanca fournit en partie Rabat (10.000 kg en janvier), Kénitra, Meknès, Fez, Taza, Marrakech (7 à 8.000 kg par mois). »

Il y a donc une marge de production et on peut espérer que cette marge attirera de nouvelles initiatives. Le poisson est, en effet, un aliment excellent pour ce pays, où la viande fatigue vite l'organisme. Or, il est très abondant et pourrait, s'il était pêché en quantité suffisante, être vendu à des prix très abordables, ce que l'on ne constate plus malheureusement. La raison, c'est-qu'il n'y a pas assez de pêcheurs. Et cependant, la pêche peut nourrir et bien nourrir son homme. On a vu des pêcheurs gagner 700 francs par semaine au moment d'une bonne campagne. Je tiens du rais Hadj Thami qu'un indigène licencié de la Manutention alla s'embaucher sur une barque de pêche. Allah l'ayant favorisé, il gagna en quelques jours 10 douros. Aussi certains indigènes, qui n'avaient qu'un canot, ont pu se constituer un petit capital avec lequel ils sont devenus patrons d'un bateau sardinier d'une valeur de 5.000 francs. D'autres sont en train de faire transformer leur barque à avirons en bateau à moteur

D'autre part, l'industrie des conserves de poissons réclame également des appoints de plus en plus nombreux. Et M. Dumas n'est pas d'avis de faire venir spécialement des équipages de France, car, dit-il, l'importation de plusieurs centaines de familles soulève, au premier examen, des problèmes politiques et sociaux dont la difficulté n'est pas niable.

Il faut donc chercher dans le pays même, dont les côtes s'allongent sur plusieurs centaines de kilomètres. D'après M. Dumas, la solution serait dans l'éducation des indigènes. Cependant, cette formule, essayée en divers sens, notamment dans le Sud, n'a pas donné de résultats bien probants. L'auteur conclut, d'ailleurs, sur une formule plus simple lorsqu'il estime « que l'indigène, à la condition de le comprendre, est un personnage très adaptable. Le tout est de ne pas vouloir ce qu'il ne peut pas donner, ou mieux, de vouloir ce qu'il peut vendre ».

En effet, l'attrait de l'argent reste, là comme ailleurs, le principal levier des vocations.

NÉCROLOGIE

M. HENRI ESTIER

par Marcel Ruedel

(*Les Annales coloniales*, 24 mai 1928)

.....
Faut-il rappeler ici que M. Henri Estier était président du conseil d'administration de l'Union commerciale indochinoise et africaine, de la Société [coloniale] des Grands Magasins [Hanoï, Saïgon], vice-président de la Banque des Pays du Nord, de la Manutention marocaine, administrateur du Crédit foncier d'Algérie-Tunisie, de la Compagnie de navigation mixte, de l'Entreprise maritime et commerciale [ex-Makanghia] et de nombreuses autres sociétés.

.....

CASABLANCA

LA CRISE DE MAIN-D'ŒUVRE AU PORT

(*Le Courrier maritime nord-africain*, 20 août 1928)

Une réunion qui avait pour but d'envisager les moyens susceptibles d'améliorer les conditions de manutention et d'embarquement des marchandises au port de Casablanca, s'est tenue, le 10 août, à la Chambre de commerce.

Y assistaient : le bureau de la Chambre de commerce et les membres de la commission du port, le commandant du port ; M. Bara, ingénieur des Travaux publics ;

le directeur de la Manutention marocaine, des représentants des exportateurs et des agents maritimes.

Après échange de vues, le directeur de la Manutention marocaine donne l'assurance d'intensifier, après entente avec la Douane, le chargement direct des marchandises, des camions sur bateaux ou barcasses. Les exportateurs faciliteront ce travail en prévenant à l'avance la Manutention marocaine de l'importance du tonnage journalier à embarquer. Les exportateurs prendront également, dans la mesure du possible, toutes mesures utiles pour que les compagnies de navigation qui doivent embarquer soient désignées à la Manutention.

Enfin, le Service des Travaux publics envisagera les possibilités d'embarquement sur une partie de la jetée transversale.

L'embouteillage du port de Casablanca (*Les Annales coloniales*, 17 octobre 1928)

Par une lettre adressée au directeur général des Travaux publics, la Chambre de commerce de Casablanca proteste contre la carence de la Manutention marocaine à laquelle est dû l'embouteillage actuel du port de Casablanca.

La Manutention marocaine, lisons-nous dans cette lettre reproduite par la *Vigie marocaine*, avait affirmé, par une lettre du 5 avril, à l'Association des exportateurs, que ses possibilités d'embarquement s'élèveraient à 3.650 tonnes par jour auxquelles il faudrait ajouter les possibilités d'embarquement à quai évaluées à 500 tonnes par poste.

Or, les chiffres donnés font ressortir une moyenne de 1.700 à 1.800 tonnes aux embarquements et cette lenteur dans les opérations de chargement est la cause principale de l'encombrement actuel des quais.

La cadence de chargement dans le port de Casablanca oblige le commerce d'exportation à payer des frets de plus en plus élevés, risquant de porter atteinte, à bref délai, au bon renom de notre port.

Il est, en effet, inadmissible que le port de Casablanca, avec son outillage, ses quais et les facilités qu'il présente, ne puisse faire à l'exportation plus de 1.600 tonnes par jour ; seule une organisation défectueuse de la société concessionnaire semble en être la cause.

La crise de la main-d'œuvre a certes créé, cet été, des difficultés, mais il n'en est pas moins vrai que la Manutention, malgré ses engagements, se refuse à faire certaines opérations de manipulation par manque de main-d'œuvre alors que ces mêmes opérations sont cependant effectuées par le commerce qui arrive à se procurer cette main-d'œuvre.

La Chambre de commerce et d'industrie espère donc que l'Administration prendra d'urgence toutes mesures susceptibles d'amener un décongestionnement immédiat des magasins et des terre-pleins, et se préoccupera sans délai de réaliser, en même temps que la construction des nouveaux quais, tout un programme d'outillage et de perfectionnement du matériel nécessaire à assurer le développement du port de Casablanca.

Ajoutons que la Chambre syndicale des transitaires s'est associée pleinement à cette protestation considérant que l'embouteillage actuel du port de Casablanca à l'importation, est dû, non pas à une négligence du Commerce dans le retrait de ses marchandises, mais bien pour une large part à une organisation défectueuse, ne permettant souvent la reconnaissance et la mise à disposition *intégrale* des marchandises, que plusieurs jours après le départ du navire.

Que ce délai prohibitif se trouve encore aggravé par l'Administration des Douanes, dont le personnel actuel est, depuis longtemps, *complètement insuffisant* pour répondre normalement à la marche du trafic.

NÉCROLOGIE
Marcel Audibert
(*Les Annales coloniales*, 12 novembre 1928)

Nous apprenons le décès à Casablanca de M. Marcel Audibert, chef de service des transports à la Manutention marocaine.

Le trafic de la Manutention marocaine
(*Les Annales coloniales*, 16 février 1929)

Un dahir du 16 janvier 1929 autorise temporairement la Manutention marocaine, société concessionnaire de l'acconage et autres opérations du port de Casablanca, à ne pas appliquer la réduction des taxes stipulées à son contrat pour tenir compte de l'augmentation du trafic bord à quai, et à imputer les recettes supplémentaires ainsi encaissées au fonds de réserve spécial.

(*La Journée industrielle*, 31 mars 1929)

La Manutention Marocaine. — Capital porté de 3 à 6 millions, par l'émission au pair de 6.000 actions nouvelles de 500 francs.

Jours fériés
(*Les Annales coloniales*, 23 avril 1929)

Par arrêté viziriel du 20 mars 1929, considérant que le trafic du port de Casablanca, sensiblement régulier actuellement, peut permettre l'arrêt des opérations d'acconage certains jours de fêtes sans qu'il puisse en résulter des dommages pour le commerce ; que, d'autre part, il est équitable que le personnel de la Manutention marocaine jouisse d'un repos ces jours-là, les opérations d'acconage effectuées par la Manutention marocaine dans le port de Casablanca seront arrêtées en principe les jours de fêtes suivants :

- 1° Fêtes musulmanes : Aïd es Srir, Aïd el Kébir, Mouloud ;
- 2° Fêtes européennes : Pâques, 14 juillet, 11 novembre, Noël.

Exception sera faite pour les navires devant être expédiés d'urgence à la demande du consignataire ou de l'armement.

Les opérations d'acconage effectuées les jours fériés précités donneront lieu à une surtaxe fixée à 100 % de la taxe d'acconage, à la charge du consignataire ou de l'armement.

COURRIER DU MAROC
LES ÉVÉNEMENTS ET LES HOMMES
Un panier suspect
(*Les Annales coloniales*, 23 juillet 1929)

L'agent Bouchaib ben Lahssen, de service rue du Dispensaire, à Casablanca, avisait un indigène qui portait un panier fort lourd.

Surpris de cette charge, l'agent interpella l'individu et demanda à voir le contenu du panier où il trouva des coussinets représentant un poids de 40 kilos de bronze. L'homme, un nommé Bouchaib ben Barn, reconnut les avoir volés à la Manutention marocaine. Le voleur sera déféré au pacha par le commissariat du 2^e arrondissement.

LA VIE ÉCONOMIQUE
Le port de Casablanca
(*Les Annales coloniales*, 5 octobre 1929)

.....
Le souci d'économie de main-d'œuvre, qui préoccupe tout particulièrement M. Lucien Saint, résident général, va trouver une large application dans le port de Casablanca, plus spécialement en ce qui concerne le matériel de manutention. La Société d'acconage dite « La Manutention marocaine » s'est munie de nouveaux remorqueurs, de 3 grues automobiles de 1 tonne 500 à 5 tonnes, d'un portique roulant de 35 mètres de portée et de 25 tonnes de force ; de 12 tracteurs automobiles et de 30 remorques, destinés aux transports par voie routière sur les quais, de 6 gerbeuses pour fermer mécaniquement les piles de sacs ; de 22 trottoirs roulants de 10 mètres de long chacun, de 3 transporteurs avec bras articulés, pour les céréales.

L'activité du port de Casablanca en 1929
(*Les Annales coloniales*, 25 février 1930)

.....
Le tonnage manipulé à Casablanca en 1929 se chiffre par 3.047.071 tonnes...et se décompose ainsi :

Marchandise manipulées par la Manutention marocaine : 1.063.265.

LA VIE ADMINISTRATIVE
À travers le « Bulletin officiel »
(*Les Annales coloniales*, 24 janvier 1931)

Arrêté du directeur général des Travaux publics portant tarif spécial n° 10 pour les opérations d'exportation effectuées par la Manutention marocaine pour les minerais (autres que les minerais de fer) embarqués sur navires bord à quai.

Arrêté du directeur général des Travaux publics portant tarif spécial n° 11 pour les opérations d'embarquement effectuées par la Manutention marocaine pour les

marchandises suivantes : chaux et ciments en sacs d'origine locale, embarquées sur navire bord à quai.

(*Les Archives commerciales de la France*, 8 juin 1931)

PARIS. — Modification. — Société dite LA MANUTENTION MAROCAINE, 28, Madrid. — Transfert du siège, 36, av. Hoche. — 5 mars 1931. — *Droit*.

LETTRE DE MARSEILLE

(*Les Annales coloniales*, 13 juin 1931)

8 juin 1931

.....
Sur la ligne du Maroc et de l'Afrique Occidentale, signalons le départ le 2 juin, du ... *Dienné*, qui a quitté Marseille le 6 juin pour Tanger et Casablanca, avec de nombreux passagers, dont MM. Lucien Mayer et Méquillet-Claudé, administrateur délégué et directeur des Grands Moulins de Paris ; Haegel, Heymann et Schneider, des Grands Moulins de Marseille et de Strasbourg ; le commandant Bergeon, directeur de la Manutention marocaine, etc.

NÉCROLOGIE

Les obsèques de M. Alfred de Vial
(*Le Journal des débats*, 30 juillet 1931)
(*Le Figaro*, 30 juillet 1931)

Bordeaux, le 20 juillet. — Les obsèques de M. Alfred de Vial, président du conseil d'administration du port autonome de Bordeaux, administrateur de la Compagnie générale transatlantique, ont été célébrées ce matin à 9 heures, en l'église Notre-Dame, en présence d'une nombreuse assistance, parmi laquelle on remarquait M. A. Bouffard, préfet de la Gironde, et toutes les notabilités maritimes et commerciales de Bordeaux.

Après la levée du corps, qui s'est faite à la salle d'attente de la paroisse et un service religieux, la bière a été placée sous le porche de l'église et des discours ont été prononcés par le préfet de la Gironde, M. Barrès, MM. Lévêque et Salles, au nom du port autonome, et Antin, pour la Compagnie générale transatlantique.

Le corps a été ensuite transporté à Saint-Jean-de-Luz, où aura lieu l'inhumation dans le caveau de famille.

MAROC

La Manutention marocaine à Casablanca
(*Le Temps*, 17 novembre 1932)

Les manipulations de marchandises de la Manutention marocaine, dans le port de Casablanca, en octobre, soulignent une forte reprise du trafic par rapport à septembre.

Les importations se sont élevées à 69.543 tonnes contre 49.011 en septembre, et les exportations à 32.190 tonnes contre 34.516, Les totaux étaient respectivement 101.724 tonnes et 83.527 tonnes.

Le mouvement de l'importation est à souligner comme un signe net de reprise dans un pays où ces importations signifient installation et puissance de consommation.

Les chiffres d'octobre 1931 étaient de 61.710 tonnes à l'importation et 42.024 tonnes à l'exportation. Total 103.734 tonnes.

LA VIE ECONOMIQUE
Les métamorphoses du port de Casablanca
(*Les Annales coloniales*, 8 avril 1933)

De l'Écho de Tanger :

.....
Dans quelques mois, les hangars actuellement en construction sur le môle du commerce se peupleront de toute l'activité qu'entretient le périmètre actuel de la Manutention marocaine dans le fond du port d'où elle va être transférée sur les nouveaux terre-pleins.

.....

La Manutention marocaine
(*La Journée industrielle*, 9 novembre 1934)

Une assemblée extraordinaire est convoquée pour le 20 novembre en vue de statuer sur une proposition de réduction du capital actuel de 6 millions par remboursement partiel.

La Manutention marocaine
(*La Journée industrielle*, 27 décembre 1934)

Une récente assemblée extraordinaire a voté la réduction du capital de 6 millions à 1.200.000 fr. au moyen du remboursement, le 31 décembre 1934, d'une somme de 400 fr. à chacune des 12.000 actions de la société. La valeur nominale de ces actions sera ainsi ramenée de 500 à 100 francs.

LES PORTS
Casablanca
(*Les Annales coloniales*, 14 février 1935)

La Manutention marocaine a manipulé pendant le mois de janvier, 58.818 tonnes de marchandises, soit.

	1935	1934
Importation	34.333 t.	51.411 t.

Exportation	24.485 t.	23.023 t.
Total	58.818 t.	74.434 t.
Les chiffres avaient été en décembre 1934 :		
Importation	42.026 tonnes	
Exportation	70.708 tonnes	
Total	112.734 tonnes	

Il y a donc un net recul de l'importation.

AEC 1937/757 — La Manutention marocaine (M.M.),
36, avenue Hoche, Paris (8^e).

Tél. : Carnot 05-24, 05-25, 05-26. — Télég. : Arcomartion-Paris. — R. C. Seine 71.684.

Capital. — Société anon., fondée le 13 janvier 1916, 6 millions de fr., réduit, en 1934, à 1.200.000 fr. par remboursement de 400 fr. à chacune des 12.000 actions. — Dividendes : 1921, 50 fr. ; 1922, 60 fr. ; 1923, 50 fr. ; 1924, 40 fr. ; 1925, 40 fr. ; 1926, 1927 et 1928, 50 fr. ; 1930, 25 fr.

Objet. — Travaux de manutention dans le port de Casablanca : opérations d'embarquement et de débarquement, etc.

Conseil. — MM. A. Charmeil, présid. ; A. Nunzi et H. Cangardel, vice-présid. ; Henri L. Savon, admin. dél. ; A. Blanchet, V. Berti, J.-J. Dailloux, H. Duréault, F. Estier, H. de Freycinet, P. Lyautey, M. Marceron, V. Peytral, Société anon, de Gérance et d'Armement, de Saint-Aulaire, A. Silhol, Ed. Yvan.

CASABLANCA

Le général Noguès inaugure le nouvel hôtel
de la Banque d'État du Maroc

(*Le Petit Marocain*, 17 octobre 1937)

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

Dans le hall de la banque se trouvaient tous les invités de la direction de la B.E.M., parmi lesquels nous avons noté :

M. Bergeon, directeur de la Manutention marocaine

LE MAROC

La Manutention marocaine
(selon Augustin Hamon,

Les Maîtres de la France, t. 3, Éditions sociales internationales, 1938).

[163] Cette société a son siège social à Paris, au 36 de l'avenue Hoche, dans le même immeuble que l'Entreprise maritime et commerciale que nous avons étudiée. Aussi, y a-t-il entre ces deux sociétés six administrateurs communs. La Manutention marocaine, au capital de 1.200.000 francs, compte dix-huit administrateurs dont nous avons déjà cité onze, qui sont : MM. Alexis Charmeil, Antoine Nunzi, Henri Cangardel, Henri-Louis Savon, François Estier, Henri de Freycinet, Georges Hersent, Marcel Marceron, Victor Peytral, André Silhol, Edmond Yvan.

Examinons un peu ceux qui apparaissent pour [164] la première fois sur notre scène. Ce sont : M. Victor Berti, siégeant en des conseils d'entreprises du Maroc où les Fould ont de gros intérêts ; M. Jacques-Jean Dailloux, sous-directeur de la Compagnie Paquet qu'il représente dans les trois sociétés marocaines dont il est administrateur ; M. Henri Duréault, préfet honoraire, vice-président des Grands Moulins de Paris*, dont il sera parlé dans notre tome IV ; M Pierre Lyautey, fils du maréchal, ayant le château paternel à Thorey (Meurthe-et-Moselle), membre du Jockey-Club et de l'Union (nous rappellerons que le maréchal fut l'organisateur du Maroc français) ; enfin, le comte Beaupoil de Saint-Aulaire, ambassadeur [à Londres, démis par le Cartel des gauches], dont la chronique judiciaire eut à s'occuper ces dernières années à propos de scandales financiers [condamné dans l'affaire Oustric] ; il a son château à Sarlat (Dordogne) et est le mari de Marguerite d'Avricourt et, ainsi, par elle, il se trouve apparenté aux Kulp (voir tome I), aux Spitzer et aux de Vanssay.

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

S. Exc. le grand vizir El Mokri ; Si Mohamed Ben Chiguiti, pacha de Taroudant ; le général Chevalier ; le général Rochas ; le général de réserve Appiano ; le docteur Eyraud, directeur de l'élevage au Maroc ; le capitaine de frégate Rey, chef d'état-major de la marine au Maroc ; MM. Simeray, directeur de la Compagnie des Chemins de fer du Maroc* ; [Bergeon, directeur de la Manutention marocaine](#) ; de Mazières, délégué du Touring-Club de France au Maroc ; Griguer, président de la Fédération marocaine des anciens combattants, et [Louis] Renaudin*, directeur général du Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie, sont arrivés à Casablanca à bord du *Chella*.

Le conflit du port de Marseille va-t-il devenir le conflit des ports français ?
(*Le Journal des débats*, 26 août 1938)

.....
Enfin, de Casablanca. — Le travail des dockers du port s'effectue d'une façon normale.

À la Manutention marocaine, on confirme que douze navires sont en cours de chargement et de déchargement.

Aucune décision n'a été prise par les dockers permettant de supposer qu'ils suivent le mouvement de Marseille concernant le travail de nuit, le travail dominical et les heures supplémentaires.

Si l'ensemble de ces décisions était confirmé, la situation de nos départements d'Algérie serait rapidement sérieuse. On souligne le cas de navires comme la *Ville-d'Alger* ou la *Ville-d'Oran*, qui appareillent le samedi, à 11 heures, étant arrivés la veille, à 8 heures, qui touchent Alger le dimanche, à 7 heures, en repartent à 14 heures et rentrent à Marseille le lundi, à 8 heures.

NÉCROLOGIE
Antoine Nunzi
(*Le Journal des débats*, 2 janvier 1944)

De Marseille, on annonce la mort de M. Antoine Nunzi, commandeur de la Légion d'honneur, président de la Compagnie de navigation Paquet, vice-président du Comité central des armateurs de France.

Durant la guerre de 1914-1918, M. Nunzi avait assuré avec une grande compétence la direction Transports maritimes au ministère de la Marine marchande.

L'arbre de Noël de la Manutention marocaine (*Le Petit Marocain*, 7 janvier 1949)

Le comité des Œuvres sociales de la Manutention marocaines avait organisé hier, son arbre de Noël traditionnel dans la magnifique salle des fêtes du magasin 16, richement pavoisée.

M. Santoni, président du comité, recevait les invités, parmi lesquels on remarquait M. Pardini, directeur de la Manutention marocaine, M. Grisard, sous-directeur, M. Permingeat, secrétaire général, M. Robert, commissaire du gouvernement au Port, M. Bars, directeur du port, M. Lesieutre, directeur de la SCRA, MM. Bourdin, Déchaud, M. Paoletti, directeur de la Cie Transatlantique, M. Giorgetti, directeur de la halle au poisson, Chuisano, ancien directeur de la Manutention, M. Tabiani, etc.

Le programme de la matinée était essentiellement musical. On entendit d'abord un jeune accordéoniste qui exécuta une valse et une java avec talent. Puis, apparut un prestidigitateur qui rendit bien joyeux les enfants grâce à des tours de passe-passe « savants ».

On appela alors très haut le Père Noël, qui, dans une djellaba d'une blancheur immaculée, tout autant que sa barbe, provoqua un mouvement de surprise dans la jeune assistance lorsqu'il fit son entrée sur la scène.

Après avoir raconté une histoire qui égaya les tout petits, il se retira pour laisser la place aux jeunes élèves de M^{lle} Bentivo Patti. Leurs belles danses furent goûtées et applaudies par toute l'assistance.

Après ce fut la distribution des joujoux dont bénéficièrent 625 enfants.

Enfin, un champagne d'honneur fut servi aux personnalités par M. Ascencio, directeur des colonies de vacances de la Manutention marocaine. M. Pardini prononça une brève allocution au cours de laquelle il souhaita que se resserrât l'union de toutes les familles des employés de la Manutention.

Ben Hamrou.

AEC 1951/832 — La Manutention marocaine (M.M.), 36, avenue Hoche, PARIS (8^e) [= **Entreprise maritime et commerciale**].

Capital. — Société anon., fondée le 13 janvier 26, 6 millions de fr., réduit, en 1934, à 1.200.000 fr. par remboursement de 400 fr. à chacune des 12.000 actions.

Objet. — Travaux de manutention dans le port de Casablanca opérations d'embarquement et de débarquement, etc.

Conseil. — MM. Edmond Yvan [**Entreprise maritime et commerciale**], présid.; H. Cangardel, vice-présid. ; Henri-L. Savon [**Cie Chambon, Marseille**], admin. dél. ; V[ictor] Berti, J.-J. Dailloux [**Paquet**], P[ierre] Lyautey [**Banque commerciale du Maroc**], V. Peytral [**pdt Raffinerie de pétrole de la Gironde**], Sté anon. de gérance et d'armement [**SAGA (Rothschild)**], [**Cte Beaupoil**] de St-Aulaire, C^{ie} gle Transatl., C^{ie} des docks et entrep. de Marseille (Renseignement incertains.)
