

COMPAGNIE DU PORT DE FEDHALA

S.A., 1913.

CHOSSES DU MAROC
(*Le Sémaphore algérien*, 26 février 1913)

Tout le monde déplore la situation désavantageuse du port de Casablanca, où les navires sont le plus souvent obligés d'attendre des 12 et des 15 jours avant de pouvoir débarquer et embarquer des passagers et des marchandises. Un crédit de 40 millions est prévu pour la construction de jetées-abris, mais il faudra de longues années avant que ce port soit en état et aussi avant qu'il soit relié à Fez, Taza et Oujda par le rail.

Or, il est un moyen de parer immédiatement à ces inconvénients, c'est d'utiliser l'abri naturel de Fédalah, de le transformer en un petit port auxiliaire de Casablanca dont il n'est distant que d'une vingtaine de kilomètres.

À ce sujet, notre correspondant de Casablanca nous envoie ce très intéressant exposé de la question que nous nous empressons de reproduire.

S. A.

EXPOSÉ SUR LE PORT DE FÉDALAH

La situation déplorable actuelle du port de Casablanca est connue des autorités militaires et des officiers de marine qui en ont le commandement : interruption fréquente des relations entre la mer et la terre durant plusieurs jours, même pendant la bonne saison ; dans certains cas, la Poste et le service des médicaments ont été dans l'impossibilité de débarquer leurs sacs et leurs caisses pendant treize jours, alors qu'il y avait un grand nombre de typhiques à l'hôpital. De plus, il y a aujourd'hui plus de 30.000 hommes au Maroc et les moyens de débarquement et d'embarquement, de l'avis des personnes autorisées, sont restés sensiblement les mêmes qu'à l'époque où le corps d'occupation comptait 5 à 6.000 hommes.

Je ne parle pas des nécessités du commerce local qui réclame les moyens d'expédier et de recevoir des marchandises et qui ne peut, en aucune façon, les obtenir. Il s'agit ici simplement de la situation créée à l'autorité et à l'administration militaires, il faut faire passer par Casablanca la plus grande partie des approvisionnements qui doivent ravitailler plus de 30.000 hommes et 6.000 animaux et il est manifeste que l'on ne saurait compter sur un service régulier, tout au moins jusqu'à ce qu'une grande digue abri, qui coûtera plusieurs dizaines de millions et nécessitera plusieurs années de travail, soit définitivement établie.

Un consortium s'est formé entre MM. Hersent frères, entrepreneurs, rue de Londres, à Paris ; Monsieur Jules Mesnier, président de la Société d'affrètements et de commission [SCAC], 23, rue de Châteaudun, Paris et M. Denis Guibert¹, ancien député, 49, rue Madame à Paris. Ce consortium se propose de transformer l'abri à barcasses naturel existant à Fédalah (23 kilomètres de Casablanca) sur la route de Rabat, en un

¹ Denis Guibert (1843-1914) : journaliste, député de la Martinique (1898-1902).

petit port auxiliaire de Casablanca qui servirait à la fois de dégorgement pour les expéditions militaires et de point accessoire de ravitaillement pour les fournitures envoyées de France au Maroc.

Ce port pourrait servir en même temps de port de pêche ; il y a actuellement une centaine de barques de pêcheurs dans la baie de Fédalah.

Enfin, comme le chemin de fer construit par le Génie militaire français, de Casablanca-Fédalah Rabat, ne peut tarder à être mis en service, Fédalah pourrait aussi pendant la durée des travaux du port projeté de Casablanca, servir à l'embarquement des voyageurs et des marchandises.

Ainsi, au point de vue, même commercial, le port de Casablanca se trouverait décongestionné.

Au cas où, pour des raisons, soit techniques, soit militaires, soit financières, la construction du port de Casablanca se trouverait retardée, le petit port de Fédalah est susceptible, d'après les avants-projets suivants d'être considérablement agrandi.

Une anse naturelle est formée par deux îlots qu'il suffit de souder à la terre ferme par un mur solide (voir avant-projet ci-joint) pour avoir une digue de 1 kilomètre, heureusement orientée pour abriter l'intérieur du port des vents dominants, Nord-Ouest et Nord. Ce travail peut être exécuté sans difficultés en travaillant à pied sec à marée basse.

MM. Hersent frères, Jules Mesnier et Denis Guibert affirment que si on leur permet d'établir immédiatement un appontement en bois sur le rivage de la baie de Fédalah, rivage sur lequel ils ont acquis des droits, soit par l'achat qu'ils ont fait de 1.300 hectares environ qui appartenaient à un Allemand, M. Tonnies, soit par un bail à forme consenti par l'autorité compétente, il sera possible, sous peu de temps, de faire à l'abri toutes opérations d'embarquement et de débarquement. Ils affirment de plus, qu'en bouchant les deux passes de la presqu'île par lesquelles à marée haute, la mer pénètre dans la baie et l'ensable, on pourra, grâce à des dragages qui sont relativement faciles et à la construction d'un quai, au mois d'octobre 1913, permettre à des navires calant 6 mètres 50 d'aborder à quai à Fédalah, en tous temps et toutes marées.

Dans ces conditions, l'autorité militaire pourrait, pour le cas où des événements nécessiteront le rappel en France d'une partie du corps d'occupation du Maroc, embarquer à compter du mois d'octobre 1913, toutes les troupes et le matériel qu'elle voudrait transporter, et cela dans un délai très court et dans des conditions de sécurité absolue.

MM. Hersent frères, Jules Mesnier et Denis Guibert s'offrent à mettre à la disposition de l'autorité militaire dans le délai de 2 mois et demi à compter de ce jour et à condition que l'on n'entrave pas leurs travaux :

1. — Un appontement de 100 mètres accostable par les barcasses et remorqueurs et avec grues.

2- Cinq cents (500) mètres carrés de hangar pour entreposer les subsistances et marchandises périssables.

De plus, ils offrent de céder gratuitement à l'autorité militaire les emplacements nécessaires pour construire un sanatorium qui décongestionnerait l'hôpital de Casablanca, souvent très encombré ; pour construire aussi tous les bâtiments utiles pour la Douane, l'Administration militaire, les phares et les ouvrages de défense.

Fédalah est d'ailleurs une ancienne possession portugaise (ce qui est attesté par les constructions de la Casba) et les Portugais l'avaient choisie pour lieu de débarquement précisément parce qu'il constituait dans ces parages dangereux, un abri de premier ordre, unique sur la côte marocaine atlantique. C'est pourquoi aussi, ce point a été de tous temps, fréquenté par des contrebandiers pour exercer leur coupable industrie.

Ces Messieurs pensent aussi qu'il y aurait un grand intérêt à constituer un dépôt de charbons situé à proximité du port projeté et de la ligne Casablanca-Rabat, ce qui permettrait aux services intéressés (Guerre et Marine) de s'approvisionner rapidement à

des conditions de prix raisonnables, sans être dans l'obligation de recourir à des commerçants quelquefois peu scrupuleux, dont le seul objectif est de profiter de toutes occasions, grèves de mineurs, de dockers, etc., pour faire hausser les cours, comme cela vient de se produire tout récemment.

L'établissement tout récent d'un poste de douane à Fédalah est la démonstration des faits qui précèdent.

J'espère que l'autorité militaire prendra en considération l'exposé des motifs formulés ci-dessus et les demandes qui en sont le complément.

La Spéculation sur les terrains du Maroc
par Lucien CORNET
Sénateur de l'Yonne
(*Les Annales coloniales*, 14 octobre 1913)

[...] Une fièvre de spéculation détestable sévit sur ce malheureux pays. Tout est prétexte à spéculation: à Fedhala, des terrains ont été achetés dans l'espoir qu'une darse-abri serait aménagée et procurerait des plus-values importantes. Ces terrains sont actuellement inoccupés. On pourrait multiplier les exemples. [...]

CONSTITUTION
Compagnie du Port de Fedalah
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 27 juillet 1914)

Au capital de 3.500.000 fr., divisé en 7.000 actions de 500 fr. Siège social à Paris, 60, rue de Londres. — Conseil d'administration : MM. Mesnier, G. Hersent, J. Hersent, Guibert, Michel Cote ², Dal Piaz, [Louis-Alexandre] Barbet [adm. délégué Port de Rosario (Hersent)], [Georges] Thomas ³, Aberconvay, Pilter, Kroller et Philippar. — Statuts déposés chez M^e Bazin, notaire à Paris, et extrait publié dans *La Chronique Industrielle* du 23 juillet 1914

Les Voies de communication au Maroc
par E. LEBEAU
(*Les Annales coloniales*, 24 juillet 1915)

² Charles Michel-Côte (1872-1959) : administrateur de sociétés, précédemment vu à la Compagnie franco-marocaine de Fedhala. Il se spécialise après la Grande Guerre dans les affaires djiboutiennes et malgaches. Président du Chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis-Abeba (1933). Voir [encadré](#).

³ Georges Charles Thomas (Avranches, 1877-Sanary-sur-Mer, 1960) : fils de Gustave-Louis Thomas, négociant, et de Césarine Élixa Poullain. Frère de Marie-Anne, mariée à Jean-Baptiste Hersent. Polytechnicien (1898). Officier dans l'artillerie coloniale. Missions en Algérie, au Congo-Cameroun — officier d'académie à ce titre (*JORF*, 17 mai 1913) —, en Pologne (1919)... Administrateur des Mines du Djoué au Congo (1910) et de l'Afrique Minière Equatoriale (1921). Représentant du groupe Hersent dans diverses filiales : Port de Bizerte, Port de Fedhala et dérivés, et administrateur de la Société Hersent Entreprise de travaux publics et maritimes (exécution de tous travaux), elle-même (janvier 1923). Chevalier (1914), puis officier de la Légion d'honneur comme chef d'escadron à titre temporaire, en mission au Pérou (*JORF*, 24 mai et 31 décembre 1923). Chevalier du Dragon d'Annam (*JORF*, 18 mars 1920).

[...] En 1912, pour décongestionner le port de Casablanca encombré par les marchandises d'exportation et d'importation, on dut en détourner toutes les opérations qui pouvaient s'effectuer ailleurs. C'est ainsi que les transports de ravitaillement pour Marrakech furent organisés à Mazagan et ceux de Chaouïa à Fedala, petit port au nord-est de Casablanca. [...]

Le tourisme au Maroc
par Marcel RUEDEL
(*Les Annales coloniales*, 23 juin 1917)

[...] De Casablanca à Rabat., si, au lieu de prendre la grande route, on suit les pistes de la côte, on trouve, à 25 kilomètres environ de Casablanca, le petit port de Fedalah, qui bénéficiera peut-être un jour des expéditions des phosphates d'El-Boroug, et qui possède, à l'embouchure de l'oued Meta, des installations de sècheries de poissons, qui donneront, dans un avenir prochain, des résultats intéressants. [...]

MAROC
La vie économique
(*Les Annales coloniales*, 27 avril 1921)

Le tonnage du mouvement de la navigation pour les ports du Maroc français s'établit ainsi pour l'année 1920 :

Aux entrées (en tonnes) : Rabat, 77.969 ; Kénitra, 80.371 ; [Fedalah, 140.300](#) ; Casablanca, 863.430 ; Mazagan, 253.808 ; Safi, 105.022 ; Mogador, 75.194. Soit ou total : 1.602.094.

Aux sorties : Rabat, 74.591 ; Kénitra, 73.992 ; [Fedalah, 146.955](#) ; Casablanca, 836.937 ; Mazagan 250.994 ; Safi, 104.010 ; Mogador, 73.346. Soit au total : 1.560.815.

COMPAGNIE DU PORT DE FEDHALA
(*Les Annales coloniales*, 17 juin 1921)

La Compagnie du port de Fedhala procède actuellement au placement de 15.700 obligations 6 % de 500 fr. émises au prix de 405 fr., par obligation, jouissance du 15 mai 1921.

Ces obligations produisent un intérêt annuel de 30 fr., payable par semestre les 15 mai et 15 novembre de chaque année, le premier coupon étant à échéance du 15 novembre 1921.

L'amortissement de ces obligations s'effectuera au pair de 500 fr., en quarante années à partir du 15 novembre 1926 et au plus tard le 15 novembre 1926, au moyen de tirages au sort annuels qui auront lieu au plus tard le 15 septembre de chaque année.

Les coupons seront payés et les titres remboursés nets d'impôts présents et futurs, tant en France qu'au Maroc.

Le paiement des intérêts et le remboursement du capital, nets de tous impôts présents et futurs, sont garantis par le gouvernement chérifien dans les conditions

prévues par les textes insérés dans la notice publiée au Bulletin des annonces légales du 16 mai 1921.

En cas de rachat de la concession par le gouvernement chérifien ou de déchéance de la compagnie concessionnaire, le gouvernement chérifien assurerait directement le service des obligations à partir du 1^{er} janvier, suivant la date du rachat ou de la déchéance.

Les demandes seront servies au fur et à mesure de leur arrivée jusqu'à concurrence du nombre de titres disponibles :

À la Banque de Paris et des Pays-Bas [BPPB], 3, rue d'Antin, à Paris ;

Au Crédit algérien, 10. place Vendôme, à Paris ;

Au Crédit foncier d'Algérie. et de Tunisie, 43, rue Cambon, à Paris ;

À la Société marseillaise de crédit industriel et commercial et de dépôts, 4, rue Auber, Paris ;

Et dans leurs agences et succursales en France, en Algérie en Tunisie et au Maroc.

Les titres pourront être créés nominatifs ou au porteur sans frais, au gré des souscripteurs, qui devront l'indiquer lors de la souscription.

La notice exigée par la loi a paru dans le *Bulletin des annonces légales*, en date du 16 mai 1921, n° 20.

LYAUTEY À FEDHALA
(*Les Annales coloniales*, 24 juin 1921)

Le Résident général retournant à Rabat, est allé visiter Fedhala.

Commencée par la briqueterie établie au bord de l'oued Mellah, dont l'administrateur délégué, M. Louis Lefèvre, lui fit les honneurs : poursuivie, sous la conduite de M. Littardi, directeur du Port, par les quais, où le Maréchal put voir, amarré, un des vapeurs de la flotte chérifienne, le *Koutoubia*, arborant le pavillon rouge au pentach blanc, puis le vaste et beau frigorifique en achèvement : enfin, par le parc déjà verdoyant et fleuri, où commence à s'édifier, dominant la plage incomparable, le Casino, cette visite semi-officielle s'acheva par un coup d'œil au terre-plein où vont camper, dans quelques semaines, les enfants de la colonie de vacances organisée sous le haut patronage de Mme la maréchale Lyautey.

Le Résident général, d'autre part, avait affirmé sa sollicitude envers les indigènes en parcourant rapidement, guidé par le contrôleur, M. Coup, la vieille casbah et en visitant avec le docteur Breffeuil l'infirmerie. Après déjeuner, le Maréchal reprenait le chemin de Rabat, en laissant aux Fedhalis un précieux encouragement. :

« Vous êtes dans la bonne voie. Continuez ! »

Compagnie du port de Fédalah
(*La Journal industrielle*, 7 août 1921)

Les actionnaires de cette société se sont réunis hier, au siège social, 60, rue de Londres, à Paris, en assemblée ordinaire, sous la présidence de M. Georges Hersent.

Les résultats de l'exercice 1920, clos au 31 décembre 1920, accusent sur les années précédentes une amélioration sensible ; les recettes brutes du port se sont, en effet, élevées à 1.733 182 fr. contre 328.857 fr. en 1919.

Le rapport présenté par le conseil ainsi que les comptes ont été approuvés dans toutes leurs parties.

Ce rapport expose que les travaux de parachèvement des ouvrages du port exécutés en 1920 par l'entreprise Hersent, aux conditions habituelles, ont occasionné une dépense de 574.169 fr., non compris la majoration de 15 % prévue par l'article 10 du contrat de concession du port. Ces travaux comprennent, notamment, la réfection de la grande digue, de la jetée du large, la construction de voies charretières, de hangars, d'apponement, etc. En outre, l'acquisition de la coque du *Marie-Joseph*, qui a été transformée en barcasse, a nécessité une dépense de 80.060 francs.

Le compte de premier établissement du port s'élève, au 31 décembre 1920, à 6.416.731 francs, en augmentation de 1.207.760 fr. sur le chiffre de l'an dernier.

Le mouvement du port a progressé au cours de l'exercice 1926. Il est entré 313 navires, jaugeant net 153.494 tonneaux, contre 199 navires jaugeant 89.630 tonneaux en 1919.

Les recettes brutes du port se sont élevées à 1.733.182 fr. et les dépenses d'exploitation comprenant la majoration de 10 % prévue à la concession, à 1.137.552 fr., laissant un excédent de recettes de 595.830 fr. contre 53.801 fr. en 1919.

Le solde créditeur du compte de profits et pertes s'élève à 278.168 fr., auquel il convient d'ajouter le report des exercices précédents, ce qui donne un total de 1.335.636 francs.

L'assemblée a décidé de fixer le dividende à 6 %, soit 16 fr. 25 par action, payable à partir du 1^{er} octobre, sous déduction des impôts. Ce coupon représente l'intérêt statutaire de 6 % afférent au montant libéré des titres pour les exercices 1914 et 1915.

L'assemblée a décidé de reporter à nouveau la somme de 1.221.880 francs.

MM. Georges Thomas et Dal Piaz ont été réélus administrateurs.

MM. Hippolyte Jean, Louis Brouillet et Henri Paget, ont été nommés commissaires des comptes.

AEC 1922. — 489 — Cie du port de Fedhala, 60, rue de Londres, PARIS (8^e) [= Hersent].

Capital. — Sté an., f. le 1^{er} juillet 1914, 3.500.000 fr. en 7.000 act. de 500 fr. lib. — Dette obligataire : 7 850.000 fr. 6 p. 100 act, garantie de l'État chérifien. — Divid. : 1920, 16 fr. 25.

Objet. — Exploitation du port de Fedhala.

Conseil. — MM. J.-B. Hersent [ép. Anne-Marie Thomas, sœur de Georges], présid. ; G[eorges] Hersent, v.-présid. ; G[eorges] Thomas, adm. dél. ; A[lexandre] Bardet, Dal Piaz [Cie gén. transatl], A[nthony] Kroller [Wm. H. Müller et Cie, Rotterdam⁴], [Charles] Michel-Côte, sir John Pilter [Phosphates Océanie] ; Ed. Philippar [Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie], [Félix] Gorchs-Chacou [SCAC].

ET UNE KYRIELLE DE SOCIÉTÉS...

AEC 1922. 495 — Manufacture marocaine de calorifuges et lièges agglomérés, FEDHALA.

(Agents correspondants pour la France : Sté d'études marocaines, 9, rue de Clichy, PARIS)

Capital. — Sté an., f. le 5 janvier 1922, 1 million de fr. en 2.000 actions de 500 fr. dont 225 actions d'apport. — 2.000 parts de fondateur.

Objet. — Exploit. de forêts de chênes-lièges ; recherche, achat et vente de matières premières brutes ou manufacturées entrant dans l'industrie du liège tant mâle que de reproduction. — Siège de l'exploit. : Fedhala.

⁴ Wm. H. Müller : armateur et industriel minier (Mines du Zaccar et de l'Ouenza en Algérie, Bou-Arfa au Maroc...).

Conseil. — MM. Willy Sandoz, Ed. de Traz⁵, prince Charles Murat, Georges Thomas [Hersent], Eug. Lallemand [Bq de l'Algérie, Bq ind. de l'AFN], Albert Abraham Abensour, Georges Foret, Albert Gidoïn, Sté d'études marocaines pour le commerce, l'industrie et les mines, admin.

AEC 1922. 531 — Sté marocaine de construction métallique, 60, rue de Londres, PARIS (8^e)

Capital. — Sté an., f. en mars 1917, 500.000 fr. en 1.000 act. de 500 fr.

Objet. — Exploit. des établ. Le Paire et Gosset. Charpentés, serrurerie, mécanique, forge, app. de levage et matériel de trav. publics. — Usine à Rabat.

Conseil. — MM. Hersent, présid. ; G. Pichard [pdt 474], J. Exbrayat, H. Grandet, E[ugène] Haussermann [sic : Hausermann][ECP][Hersent].

(Cette. société n'a pas répondu à notre demande de renseignements. La notice ci-dessus est celle de 1920-21).

AEC 1922. 536 — Sté marocaine de travaux publics, 43, rue Cambon, PARIS (1^{er})[création par le CFAT et la firme all. Rensch-hausen ; faible particip. de l'Union des mines marocaines et particip. espagnole ramenée à 5 % ; soutien de Jules Cambon pour l'attrib. de marchés ferroviaires : voir Daniel Rivet, art. cité].

Capital. — Sté an., f. le 17 février 1909, 2 millions de fr. en 2.000 act. de 1.000 fr.

Objet. — Étude et exécut. de toutes entrepr. de trav. publ. au Maroc : ports, chemins de fer, adduction d'eaux, routes, éclairage, etc.

Conseil. — MM. André Lebon, présid. ; Gaston de Caqueray [Cie marocaine], Henry de Freycinet [Schneider/Cie marocaine], Georges Hersent, Max Boucard [Cie marocaine], admin.

AEC 1922. — 509 — Sté des briqueteries de Fedhala, 60, rue de Londres, PARIS (8^e)[= Hersent].

Capital. — Sté an., f. le 1^{er} mai 1914, 625.000 fr. en 1.250 act. de 500 fr. — Divid. : 1920, 6 p. 100 + 8 p. 100 aux 600 actions anciennes et 6 p. 100 aux 650 actions nouvelles créées en 1919.

Objet. — Fabric. de briques, carreaux, poteries et prod. réfractaires.

Conseil. — MM. L. Petitjean, présid. ; L. Lefebvre, adm.-dél., prince Ch. Murat, prince Gêrôme Murat, [Masséna] prince d'Essling, P. Huart, E[ugène] Haussermann [ECP][Hersent].

[présidée par Georges Hersent à partir de 1930, dissoute en 1941, définitivement liquidée en 1948]

AEC 1922.« La Cité Fédhaliennne » — Sté an., f. le 1^{er} décembre 1920, 200.000 fr. en 2.000 act. de 100 fr. lib. de 50 fr. — Construct., vente et location d'habitations à bon marché. — Conseil : MM. Georges et Jean Hersent, F. Littardi.

35 [= 64] — Sté d'études marocaines pour le commerce, l'agriculture et les mines, 60, rue de Londres, PARIS (9^e) [= Hersent].

Capital. — Sté an., f. en déc. 1920, 1.220.000 fr. en 2.400 act. de 500 fr., lib. du quart, dont 200 d'apport attribuées à M. Marchand.

Objet. — Étude de toutes affaires financières, comm., industr., minières, mobilières, immob., agricoles, toute entreprise se rattachant aux travaux publics, travaux de voirie, chemins de fer, tramways, transports et tous moyens de locomotion ; docks, entrepôts, éclairage par tous procédés, etc.

Conseil. — MM. A. Jourdanne [CFAT], P. Chautard, E. Petit, G. Claus, M. Piot [Bq comm. du Maroc], Ch. Heuzey [ép. Potin. Anc. député de la Nièvre], R. Bloch, A. Delcroix, J. Pouyer, E. Marchand, A. Ducornay, J. Bayart [ind. textile Roubaix > Asiatique d'import-export, Cargos frs...], G. Hersent.

64 [= 35] — Sté d'études marocaines pour le commerce, l'industrie et les mines, 60, rue de Londres, PARIS (9^e)[= Hersent].

Siège admin. : 9, rue de Clichy, Paris.

Capital. — Sté an., f. le 8 déc. 1921, 1.200.000 fr. en 2.400 actions de 500 fr. libérées de 125 fr. dont 200 act. d'apport.

Objet. — Toutes opérations industrielles, commerciales, financières, minières, mobilières et immob. — Étude de tous dossiers eu vue de constitution de sociétés anon. marocaines ou françaises.

Conseil. — MM. Georges Hersent, présid. — Ch. Heuzey, v.-présid. ; J.B. Émile Marchand [Pêcheries marocaines], admin.-directeur général ; P. Chautard, J. Bayart, J. Jobert, A[ug] Delcroix [Pêcheries marocaines], R. Bloch, A[ug] Ducornet [Pêcheries marocaines], G. Claus, E. Petit, J. Pouyer, M[aurice] Piot [Bq comm. du Maroc], Louis Godard [Cie gén. du Maroc].

⁵ Confusion probable entre Édouard de Traz (1832-1918), ancien président du Dakar-Saint-Louis et du Bône-Guelma, et son neveu James de Traz (1864-1933), administrateur de la Compagnie du port de Fedhala et des Mines d'Oudjda.

459 — Sté marocaine de charbons et briquettes,
3, rue la Boétie, PARIS (8^e).
Capital. — Sté an, f. le 17 avr. 1917, 2 millions de fr. en 2.000 act. de 1.000 fr.
Objet. — Import. au Maroc et commerce de la houille, exploit. d'usines d'agglomérés.
Conseil. — MM. F. Gorchs-Chacou [SCAC], présid. ; H. Duréault [ing. gén. Armement], v.-présid. ; P.E. Aicard, adm.-dél. ; G. Bouffé [SCAC], J. Callaghan, G. de Caqueray [Cie marocaine], J. Hersent, J. Dal Piaz [Cie gén. transatl] et E. Plisson.

466 — Atlantide (Cie marocaine de transit. et de transport)
Bureaux : 53, rue de Châteaudun, PARIS (9^e). Siège social : FEDHALA.
Capital. — Sté an. f. le 29 avril 1921, 1.500.000 fr. en 3.000 actions de 500 fr. lib. de 250 fr., dont 800 actions d'apport.
Objet. — Tous transports terrestres ou maritimes, affrètements, transit, consignation de navires.
Agences. — Casablanca, 1, av. de la Marine ; Rabat, 6, impasse Temara ; Kenitra, à la Kasbah, Meknès. — Siège de l'exploit. : Fedhala.
Conseil. — MM. Émile Potron, présid. ; Valentin Smitt, Gabriel Daher, Alex. Murat, Georges Hersent, Sonnery⁶, Louis Lefèvre, Jacques Weisweiller [Tanon & Cie], Pierre Vivet, admin. ; André Masséna et Charles Murat, admin.-dél.

479 — Cie franco-marocaine de Fedhala [future Port de Fédala]
47, rue de Liège, PARIS (8^e)[Sté fonc. d'Indoch.].
Capital. — Sté an. f. le 21 nov. 1912, 6 millions de fr. en 12.000 act. de 500 fr. dont 6.000 d'apport.
Objet. — Acquisition, change, édification de tous immeubles et constructions.
Conseil. — MM. Georges Hersent, présid. ; Jean Hersent [ép. A.-M. Thomas], vice-présid. ; Georges Thomas, adm.-dél. ; Ch. Michel-Côte, A[lexandre] Barbet [Hersent], Léon Bertrand.

496 — La Manutention marocaine, 21, rue Auber, PARIS (9^e) [filiale SAGA (Rothschild), Transatlantique et Hersent, selon Ayache, Maroc, 142].
Capital. — Sté an., f. le 13. janv. 1916, 1.500.000 fr. en 3.000 act. de 500 fr. — Divid. : 1916, 15fr. ; 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. ; Dal Piaz [Cie gén. transatl] et Paquet, v.-présid. ; Tanon, admin.-dél. ; de Barbarin, Bargmann [Transp. et entrepôts frigo.], Duréault, Estier [STIM], Henry de Freycinet [Schneider/Cie marocaine], [H.] Guérard, Hersent, Savon, Gorchs-Chacou [SCAC], vte V. Berti, de Vial, admin.

=====

MAROC

La vie économique

(Les Annales coloniales, 10 février 1922)

Au cours de l'année 1921, il a été manipulé dans le port de Fédalah 22.000 tonnes à l'importation et 10.000 tonnes à l'exportation, soit 32.000 tonnes, correspondant à une moyenne journalière de 90 tonnes, contre 400 tonnes en 1920

Il a, de plus, été embarqué 7.000 tonnes d'eau douce

Cette baisse du tonnage manipulé s'explique par le meilleur rendement et le débouteillage du port de Casablanca.

⁶ L'index indique Sonnery-Martin : il s'agit là de l'un des deux fils du manufacturier Louis Sonnery-Martin (1841-1907), patron des Éts J.-B. Martin à Tarare, conseiller général et député du Rhône (1893-1898). Mais nous ignorons s'il s'agit de René (1887-1966), directeur de la Cie française d'études et entreprises coloniales, administrateur des Caoutchoucs de Padang et des Cirages français. Ou bien de Jean, successeur de son père au conseil de la Société électrométallurgique française (Froges), puis de Péchiney. Sachant que les deux frères se retrouvaient au conseil de la Société générale des huileries du Sahel tunisien. L'un d'eux avait participé à Lyon à une vente de charité au bénéfice de l'hôpital militaire de Fez (*Le Gaulois*, 21 décembre 1912).

Courrier du Maroc
La vie économique
(*Les Annales coloniales*, 28 avril 1922)

Un projet de phares pour Fedhala est en préparation.

Courrier du Maroc
La vie économique
(*Les Annales coloniales*, 29 mai 1922)

La Compagnie Hersent, de Fédalah, concessionnaire de la pêche du thon, sur la côte marocaine, a commencé ses pêches.

Le 22 mai, elle a offert au Résident général un superbe thon pesant 210 kg qui a été dépecé et réparti entre l'hôpital Marie-Feuillet et la Maternité à Rabat et la Maison de convalescence de Salé.

Courrier du Maroc
La vie économique
(*Les Annales coloniales*, 7 juin 1922)

Interviewé par un rédacteur de la *Vigie marocaine*, M. le professeur Gruvel [du Muséum d'histoire naturelle de Paris], en mission au Maroc, a donné les renseignements suivants sur les ressources en poissons que présentent les côtes marocaines :

— Dès aujourd'hui, je puis dire que les poissons du Maroc, ceux en, particulier, vus sur le marché de Fedhala, avertissent que la pêche et les industries s'y rattachant constitueront, avec le temps, un élément de richesse, pour le pays. Le poisson est abondant, d'espèces variées et de première qualité. J'ose dire que les côtes du Maroc sont plus riches en poissons qu'on ne le supposait. Le merlu, la sardine, les anchois sont beaux et savoureux. Nous venons, ces jours-ci d'y pêcher du thon. On soupçonnait sa présence, mais on ne possédait aucune certitude. C'est fait maintenant ; il m s'agit que de thon rouge, mais il se peut qu'il y ait aussi du thon blanc. La sardine du pays est beaucoup plus belle que celle du Portugal ; comme les autres poissons, elle est .grasse et de belle forme.

J'ajoute, sans donner à cette constatation l'importance de la précédente, que le Maroc a également du poisson d'eau douce,; truite et alose, susceptible d'un certain trafic, lorsqu'on lui aura appliqué les règles de la pisciculture..

— Mais tenons-nous en au poisson de mer. Comment exploiter cette indiscutable richesse? :

— D'abord, il faut un port de pêche. Un seul, pour lequel soient consenties toutes dépenses nécessaires. Un grand port de pêche, outillé et industrialisé à la moderne, avec des chalutiers dernier modèle et dont les plans seront conçus pour ses seules fonctions. Ce port, qui ne peut être Casablanca, absorbé par la navigation commerciale, sera Fedhala, à cause de sa position géographique, à cause de l'outillage qu'il possède déjà., enfin, parce qu'il permet de fabriquer les sous-produits de la pêche. Rappelez-vous que cette dernière industrie ne peut s'effectuer près des grandes villes, étant donné l'odeur que dégagent certaines préparations ; de plus, Fedhala possède les grands espaces nécessaires au séchage du poisson. Parmi les sous-produits, je citerai le

guano qui, mêlé aux superphosphates, donné un excellent engrais. Le guano titre de 10 à 12 % d'azote alors que les engrais agricoles donnent 2 à 3 %. »

Courrier du Maroc
Les événements et les hommes
Inauguration de l'église
(*Les Annales coloniales*, 27 juin 1922)

L'inauguration de l'église de Fedhala a eu lieu le 18 juin, par Mgr Dané, assisté du R. P. Bardon à qui est confiée la direction de la nouvelle paroisse. Le R. P. Bardon, qui fut parmi les Pères Blancs d'Algérie, déploya, durant de longues années, son zèle dans l'extrême-Sud dont sa connaissance approfondie font de lui un orientaliste distingué.

Parmi les personnes présentes, on remarquait : MM. Vatin, contrôleur-chef de la Chaouïa-Nord ; Walter, directeur des Postes chérifiennes ; Tranchant de Lunel, directeur des Beaux-Arts ; le prince Murat et les directeurs des diverses sociétés de Fedhala.

La Pêche industrielle au Maroc
par Pierre Valude,
député du Cher
(*Les Annales coloniales*, 7 juillet 1922)

L'épopée de l'Empereur du Sahara [Jacques Lebaudy, au Sahara espagnol] n'a laissé dans l'opinion, que l'impression d'un rêve extravagant. Il y avait cependant autre chose. Si la richesse avait déséquilibré la mentalité de celui qui le conçut, il tenait de son origine des facultés de large envergure industrielle et commerciale.

Aussi, tout en cherchant un territoire où il croyait ne dépendre d'aucune souveraineté et pouvoir instaurer le seul régime de son caprice, avait-il tout d'abord apprécié la possibilité d'y créer une grosse industrie rémunératrice : la pêche industrialisée, avec son outillage moderne et toutes les exploitations connexes depuis les expéditions frigorifiées, jusqu'aux fabrications de conserves et de sous-produits.

L'homme disparu, l'idée subsiste. Si elle est en partie réalisée sur la côte mauritanienne à la baie du Lévrier par les sociétés de pêcheries installées à Port-Étienne, on peut également envisager sa mise en pratique sur le littoral du Maroc, qui, grâce à l'action de la France protectrice, participe largement au mouvement complexe des nations cultivées, dont l'effort se manifeste par la solidarité féconde de la science, du commerce, du capital et du travail.

L'Atlantique, tout le long des terres africaines, est extrêmement poissonneux.

M. Gruvel, le savant professeur au Muséum d'histoire naturelle de Paris, vient d'accomplir au Maroc une mission qui avait pour but d'étudier les ressources ichtyologiques que l'océan peut fournir à ce pays.

Les conclusions de ses recherches et de ses études sont catégoriques : le poisson abonde sur les côtes atlantiques marocaines ; les espèces y sont variées et de première qualité.

Cette richesse a été, jusqu'à présent, peu et mal exploitée. Le marché local des villes du littoral, Rabat, Fedhala, Casablanca, Mazagan, Safi, Mogador, Agadir, est alimenté par quelques balancelles dont les équipages espagnols ou indigènes ne sortent pas lorsqu'il y a trop ou pas assez de vent. C'est à peine si, de Fedhala ou de Casablanca, quelques corbeilles de poissons sont expédiées aux centres de l'intérieur les plus rapprochés. A Fez, Meknès, Marrakech, Ber Réchid, l'arrivage d'un envoi de poissons

est un événement rare, et dans les ports eux-mêmes, à Rabat notamment, on se plaint d'en manquer bien souvent.

Quelques tentatives de pêche un peu moins rudimentaire ont cependant été faites. L'une avait pour organisateur un homme qui a donné ses preuves d'initiative, M. Victor Cambon. Elles n'ont eu qu'un succès très relatif, parce que les moyens de transport suffisamment rapides et économiques manquaient pour leur produit.

À Fedhala, cependant, existe et fonctionne depuis quelques années une usine bien outillée, qui pratique l'industrie poissonnière et fait de la conserve. En ce qui concerne l'approvisionnement du pays en poisson frais, elle s'est heurtée à ces difficultés de transport que nous signalons. Placée à peu près à mi-chemin entre Casablanca et Rabat, elle devait au moins pouvoir alimenter la consommation de ces deux villes.

Une madrague à thons vient d'être adjointe à cette installation ; la première pêche, qui date de quelques semaines seulement, a donné des résultats très satisfaisants par la quantité et la taille des poissons capturés.

Il y a là un embryon qui mérite de prendre un grand développement. Fedhala est tout indiqué pour devenir le port spécial de pêche du Maroc.

À Casablanca, la place est déjà trop restreinte pour le commerce et il faut envisager la construction de terre-pleins et de quais nouveaux pour les phosphates et les minerais.

À Fedhala, au contraire, l'espace ne manque pas. On trouvera facilement aux environs les vastes étendues nécessaires aux fabrications de sous-produits qui ne doivent pas s'installer trop près des agglomérations, en raison des odeurs qu'elles dégagent.

La sécherie et la salaison peuvent avoir dans le pays même de larges débouchés, à condition que leurs produits soient livrés à des prix peu élevés, La population indigène de l'intérieur, tant arabe qu'israélite, recherche le poisson sec ou salé, mais n'en consomme que de petites quantités venues d'Espagne, d'Italie et même de Grèce, parce que les frais de transport grèvent cette marchandise importée. Il est logique de croire que, sur place, elle pourra leur être fournie, à meilleur compte. Le poisson séché, notamment, qu'il suffit de tremper dans l'eau chaude pour lui rendre sa forme pourrait être employé pour le ravitaillement des colonies dans le bled ou des garnisons de blockhaus, étant d'un transport facile.

Pour permettre d'apporter du poisson frais à Meknès. à Fez, il faudrait faire circuler sur la ligne ferrée un wagon frigorifique. Ce n'est pas là une difficulté insurmontable. Il faut encore remanier les tarifs de transport, de telle sorte qu'ils ne grèvent pas lourdement un produit qui devrait être à la portée de tout le monde.

Tout cela peut se faire, et se faire assez vite.

Plus longue et plus malaisée est l'exploitation industrielle qui ne peut être attendue que de l'initiative privée et des capitaux particuliers. En ce qui concerne les conserves en boîtes, il faudra probablement débiter par grands emboîtages d'une dizaine de kg expédiés en France où l'on procédera aux petits emboîtages, à moins que l'on ne puisse doter l'usine de conserves de sa fabrication de boîtes.

En même temps, car ce n'est qu'en ne laissant rien perdre qu'un projet de cette nature peut réussir, il conviendra d'installer, à part et à une certaine distance, l'outillage destiné à la fabrication des sous-produits, notamment du guano qui enrichit de ses 10 à 12 % d'azote les engrais agricoles qui n'en possèdent par eux-mêmes que de 2 à 3 %.

On trouve, nous l'avons dit, des espèces de poissons extrêmement variées dans les eaux du Maroc, mais il convient surtout de noter que les sardines et les anchois y abondent et sont de qualité supérieure, ainsi que la merlue. Ce sont là les variétés qui intéressent le plus l'industrie des conserves, bien que celle-ci traite aujourd'hui à peu près toutes les sortes de poissons.

On répète volontiers que dans son œuvre de reconstitution, la France doit tirer de ses colonies le plus grand nombre possible de ressources. La première condition pour réaliser ce programme, c'est de bien connaître, d'étudier sérieusement ces ressources.

M. le professeur Gruvel, en se livrant à l'étude minutieuse des richesses ichtyologiques du Maroc, a donné un utile et précieux exemple.

Une fois connues les ressources de chaque pays, il faut organiser leur meilleure exploitation, et, pour cela, une entente des forces administratives et des activités privées est indispensable. Ce n'est, certes, pas au Maroc que les unes ni les autres feront défaut. Le maréchal Lyautey a si souvent rappelé à tous les services du Protectorat que leur raison d'être était de seconder, d'appuyer, de favoriser toutes les réalisations, que ceux qui voudront les tenter n'ont pas à craindre de trouver de ce côté les forces hostiles qui, tapies au fond de certains bureaux semblent, ailleurs, trouver un plaisir malsain à décourager les énergies créatrices.

Courrier du Maroc
La vie économique
(*Les Annales coloniales*, 28 août 1922)

Aux renseignements que nous avons déjà donnés sur les travaux à exécuter pour l'aménagement du port de Fédalah (Maroc), la *Journée industrielle* ajoute les indications précises suivantes :

Le premier programme comprend : 1° La construction de digues en maçonnerie, reliant entre eux et à la terre ferme deux îlots rocheux ; 2° Celle d'une jetée en enrochements et blocs s'enrochant à l'îlot au large et s'avancant à 140 mètres en mer, suivant une direction est-ouest ; 3° La construction, dans la petite anse ainsi protégée, de 160 mètres de quais avec terre-pleins enserrant un port à barcasses de 4 hectares creusé à 2 m. 50 ; 4° L'édification de magasins et l'installation de quatre grues à vapeur et de l'outillage accessoire nécessaire.

Le deuxième programme comporte : 1° Le prolongement de la jetée en enrochements et blocs sur une longueur de 125 mètres, puis de 250 mètres ; 2° L'établissement, un peu plus au sud de cette jetée, d'un wharf métallique ou en béton armé, long de 250 mètres et large de 20, relié par des quais au bassin à barcasses et accostable aux bateaux calant 7 mètres, par creusement d'un bassin de 2 hectares à porter ensuite à [?] hectares ; 3° La construction, [...] à l'est du petit port, d'un épi de protection s'enracinant à la cote et s'avancant jusqu'aux fonds de - 5 ; 4° L'installation, de huit nouvelles grues.

Un certain nombre de ces travaux sont déjà terminés, notamment les deux digues en maçonnerie joignant les deux îlots entre eux et à la terre ferme, ainsi que la grande jetée de 140 mètres en enrochements et les terre-pleins du petit port à barcasses. L'épi de protection et le môle sont également achevés.

Actuellement, le port de Fédalah dispose d'un remorqueur de 150 HP et de deux remorqueurs de 25 HP. Il possède, en outre : 9 barcasses de 20 à 30 tonnes, 3 chalands de 100 à 140 tonnes, une citerne de 30 tonnes et deux citernes de 150 tonnes. Ce port est outillé pour fournir de l'eau douce aux navires, à raison de 300 tonnes par jour ; c'est également à Fédalah que vont charbonner certains bateaux.

Les terre-pleins sont prévus pour 40.000 mètres carrés et sont achevés. Trois magasins couverts, d'une surface totale de 2.360 mètres carrés, sont construits. Les terre-pleins et les magasins sont desservis par des voies de 0,60, disposant de 53 wagonnets. Deux grues de 2.000 kg sont en service.

Le port de Fédalah est en mesure de faire face à un trafic d'environ 500 tonnes par jour.

COMPAGNIE DU PORT DE FEDHALA
S.A. frse au capital de 3,5 MF.
Siège social : rte de Rabat, Aïn-Mazi-Casablanca
Siège adm. : PARIS, 60, r. de Londres.
(Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie,
Annuaire des valeurs de l'Afrique du Nord, 1922-1923, p. 461)

Conseil d'administration
composé de 5 à 12 membres, nommés pour 6 ans, propriétaires de 50 actions.

HERSENT (Jean), 8, place Malesherbes, Paris ; pdt ;
HERSENT (Georges), 20, av. Émile-Deschanel, Paris ; v.-pdt ;
THOMAS (Georges), 1, r. de Courcelles, Paris ; adm. délégué ;
MICHEL-CÔTE (Charles), 22, r. Clément-Marot, Paris ;
ABERCONWAY (Lord), 43, Belgrave Square, Londres ;
KROLLER (Anthony-Georges), à La Haye ;
DAL PIAZ (John), 5, r. de Téhéran, Paris ;
BARBET (Alexandre), 47, r. de Liège, Paris ;
PHILIPPAR (Edmond), 43, r. de Courcelles, Paris ;
PILTER (John), 83, av. Henri-Martin, Paris ;

Commissaires aux comptes
JEAN (Hippolyte), 47, r. de Liège, Paris ;
GORCHS-CHACOU (Félix)[SCAC], 19, r. Saint-Pierre, Neuilly-sur-Seine.

Répartition des bénéfices. — 5 % à la rés. légale, 6 % d'intérêt aux actions ; le solde après somme suffisante pour amortir les actions ds les termes de la concession ; 10 % au conseil ; 90 % aux actions.

Courrier du Maroc
La vie économique
(*Les Annales coloniales*, 12 janvier 1923)

La Société des chalutiers marseillais a envoyé dans les eaux marocaines deux chalutiers, le *Flash* et le *Volubilis*.

Le cycle de leurs opérations pour une pêche comprend d'abord le ravitaillement en vivres, charbon et glace, qui se fait au port de Fedhala, car à celui-ci seulement ils peuvent obtenir toute la glace nécessaire à la conservation du poisson. Ils se dirigent ensuite vers le Sud, dans les parages de Mazagan, Safi, Mogador, et commencent leur pêche. Cette dernière est faite séparément par chaque chalutier au moyen d'un nouveau chalut, le système Vigneron. À la levée des filets, le poisson est trié et ne sont seuls conservés que les merlus, les pageots et les merlans. Ces derniers sont rangés par qualité dans des caisses recouvertes d'un papier isolant et le tout de glace. Ces caisses pèsent dans les 45 kg et sont mises dans des soutes frigorifiques.

À l'approche du départ des courriers, les chalutiers arrivent en rade et le chargement des bateaux de la Cie Paquet consiste à transporter ces caisses de poisson ainsi prêtes dans leurs soutes frigorifiques spécialement aménagées. Et tandis que la marée est dirigée sur Marseille, les chalutiers, sans perdre de temps, vont préparer la nouvelle expédition. Chaque courrier emporte ainsi par voyage une moyenne de 25 à 30 tonnes de poisson.

Du 15 novembre au 31 décembre 1923, l'*Abda* et le *Doukkala* ont apporté sur les marchés de Marseille d'importantes quantités de poisson marocain.

Courrier du Maroc
La vie économique
(*Les Annales coloniales*, 18 juin 1923)

On annonce pour 1924 une semaine ichtyologique à Fédala. Elle mettra en lumière les services que peut nous rendre la pêche sur les côtes occidentales du Maroc.

Déjà, grâce aux études de M. Gruvel, la reconnaissance scientifique de ces eaux permet d'affirmer que des entreprises industrielles peuvent avec succès exploiter ces richesses. Il s'en est déjà constitué à Fedala. La pêche avec toutes les industries qui la secondent : entrepôts frigorifiques, fabriques de conserves, usines pour l'utilisation des sous-produits, peut devenir une richesse pour ce port de Fedala, qui a rendu de si appréciables services comme « volant » de Casablanca et qui est assuré de son avenir, malgré le développement de son puissant voisin, s'il sait joindre au charme de sa plage une spécialité aussi féconde.

Au moment de la Semaine agricole de Casablanca nous avons vu arriver aux Halles des primeurs marocaines de première qualité ; nous souhaitons le même succès aux poissons des côtes du Moghreb lors de la prochaine Semaine de Fedala.

Informations financières
SOCIETE DU PORT DE FEDHALA
(*Les Annales coloniales*, 24 juillet 1923)

Les actionnaires, réunis en assemblée ordinaire, sous la présidence de M. Jean Hersent, ont approuvé les comptes et le bilan de l'exercice 1922. Le dividende a été fixé à 30 francs brut par action, payable le 1^{er} octobre prochain.

Un port pétrolier au Maroc
(*Les Annales coloniales*, 17 décembre 1923)

Nous apprenons que la Vacuum Oil Company* va construire d'importants réservoirs à pétrole et essence dans le port de Fedhala. Ces installations seront terminées dans quelques mois.

Tous ceux qui utilisent au Maroc des combustibles liquides se réjouissent de cette décision dont le résultat pratique sera une forte baisse du prix de l'essence.

Le port de Fedhala, annexe de celui de Casablanca, était tout désigné pour le trafic des produits inflammables et nous croyons savoir que d'autres sociétés pétrolières ne tarderont pas à s'installer aux côtés de la Vacuum.

UNE INTÉRESSANTE CRÉATION FRANÇAISE AU MAROC : FEDHALA
(*Les Annales coloniales*, 17 février 1924)

Parmi les créations de la France au Maroc, dont les étrangers se plaisent à dire qu'elles surpassent les plus surprenants prodiges de l'activité américaine, nous devons faire une place toute spéciale à la ville de Fedhala. Située à 25 kilomètres de Casablanca et à 60 kilomètres de Rabat sur une plage de sable fin, elle ne présentait en 1912, qu'une Kasbah occupée par environ 250 indigènes. C'est aujourd'hui, un port où les navires calant 4 m. 50 peuvent venir s'amarrer à quai et où un outillage moderne permet de manutentionner plus de 600 tonnes de marchandises par jour. C'est aussi une ville, en formation, à la fois cité industrielle et ville de plaisance où, déjà, se dessinent et s'achèvent, une avenue de 100 mètres de large, bordée d'élégantes villas, et un parc magnifique dont les arbres forment au bord même de la mer une véritable oasis de verdure. Un millier d'Européens et 2.000 indigènes l'habitent, dès maintenant, et l'on peut prévoir un bel essor pour cette ville nouvelle.

Il n'est que juste de rappeler quels furent les pionniers de cette œuvre : en 1912, une première société s'était constituée pour mettre en valeur les ressources naturelles de cette région à peine pacifiée. Le 30 juillet 1915, le gouvernement du protectorat, qui avait déjà utilisé Fedhala comme base de ravitaillement militaire, donna la concession du port à la Compagnie Franco-Marocaine.

Le 1^{er} juillet 1914, celle-ci constituait une société indépendante, la Compagnie du port de Fedhala, à laquelle elle rétrocédait, avec l'autorisation du gouvernement, la concession des travaux et de l'exploitation du port. Elle se réservait pour elle-même le soin d'édifier une ville et d'en développer l'hinterland.

Le port a été aménagé en reliant par des digues deux îlots rocheux qui semblaient être les piles d'attente naturelles de ces ouvrages d'art ; il a rendu les plus précieux services comme « volant » du port de Casablanca, créé de toutes pièces par l'effort français en un point que la nature n'avait pas aussi bien avantage que Fedhala.

Le trafic de Fedhala a reçu, en 1920, 313 navires, jaugeant 153.494 tonneaux contre 199 navires, jaugeant 69.030 tonneaux en 1919.

Ce port ne peut manquer de se développer encore, soit comme débouché de la riche région agricole et minière de la Chaouia, soit, surtout, par les progrès des industries qui se sont fixées à proximité.

La plus intéressante de ces industries est, peut-être la pêche maritime, Deux sociétés ont installé un matériel perfectionné, une pour la pêche au chalut, l'autre pour la pêche à la madrague. Un frigorifique peut absorber et assurer la conservation de la pêche de plusieurs chalutiers et fournir de la glace en quantité suffisante à une flottille, même importante. Une usine de conserves se développe rapidement. Mais surtout, ces temps derniers, la Société du Port vient de s'assurer l'importation des combustibles liquides pour le Maroc, en signant un accord avec le Vacuum Oil Company* et avec la Compagnie marocaine et asiatique des pétroles (filiale de la Shell) qui créent à Fedhala de grands réservoirs à pétrole, à essence et à mazout, faisant de ce port, le port pétrolier du Maroc.

De nombreuses industries se sont créées près du port : nous mentionnerons spécialement la Briqueterie, qui fournit plus de 800.000 briques par mois ; elle vient de s'adjoindre la fabrication des tuiles et sert puissamment le progrès de la construction dans toute cette région. Une usine vient d'être édifiée par la Société d'études et de recherches du traitement des phosphates au Maroc (procédé Georges Claude) ; elle semble appelée à une grande activité dans ce port situé à une distance des grands gisements Oued Zem El Boroudj, qui n'est pas supérieure à celle de Casablanca.

Ce magnifique développement industriel qu'atteste la fondation (ou l'établissement de succursales) de dix-sept sociétés, à Fedhala, ne saurait empêcher la jeune ville de se développer gracieusement pour devenir la plage la plus fréquentée, la plus agréable du Maroc. Son climat salubre et tempéré y attire les colons et les fonctionnaires qui, sans avoir le temps de revenir en France, veulent se reposer quelques semaines.

Le dimanche 15 juin dernier, on a inauguré avec le plus grand succès, le nouveau casino.

Dès maintenant, on admire dans les rues nouvelles des plantations d'essences diverses, tout particulièrement des allées de palmiers, qui font l'étonnement des touristes.

Ainsi, Fedhala affirme, chaque année, sur la terre marocaine, le double sceau de l'activité française industrielle dans la mise en valeur de toutes les richesses du pays, mais soucieuse en même temps de respecter, de mieux dégager toutes les beautés naturelles.

Quel bel exemple d'urbanisme nous donne Fedhala où l'on voit une ville industrielle se bâtir à côté d'une plage élégante ! N'avions-nous pas raison de dire, en commençant cet article, que cette ville est une des plus intéressantes créations de la France au Maroc ?

C'était d'ailleurs aussi, l'avis de nombreux visiteurs de l'Exposition coloniale de Strasbourg où figurait, avec honneur, la Compagnie du port de Fedhala.

Ingénieurs et ingénieurs-conseils
(*Annuaire industriel*, 1925)

Déchaux (Charles), Bizerte, Tunisie. E.C.P. Représentant de la Compagnie du port de Bizerte.

Antérieurement : directeur des travaux du port de Puerto-Militar, Argentine, et représentant de la Compagnie du port de Fedhala, Maroc.

COMPAGNIE DU PORT DE FEDHALA
(*L'Information financière, économique et politique*, 14 février 1925)

L'assemblée ordinaire tenue le 10 février, sous la présidence de M Hersent, a approuvé les rapports et les comptes de l'exercice 1923, faisant apparaître, à la date du 31 décembre dernier, un bénéfice net de 56.766 fr., dont elle a décidé le report à nouveau.

Le solde créditeur total ressort ainsi à 1.706.002 fr.

MM. Barbet et Michel-Cote, administrateurs sortants, ont été réélus.

Le rapport du conseil expose que le retard apporté à la convocation de l'assemblée annuelle est dû aux négociations engagées par la Société avec le gouvernement chérifien en vue de fixer définitivement l'indemnité.

Le rapport indique ensuite que la situation générale économique au Maroc ne s'est pas sensiblement modifiée au cours de l'année 1923, et la crise qui en était le résultat a sévi avec autant d'intensité qu'au cours des années antérieures.

Le gouvernement chérifien a approuvé le contrat passé par la Compagnie avec la Vacuum Oil Company en vue de la construction par cette firme d'une installation à Fedhala, permettant l'importation en vrac des pétroles et essences.

Un accord a été également conclu avec une autre firme pétrolière.

Les travaux de la Vacuum Oil sont poussés activement et d'ici deux ou trois mois, le Maroc pourra être ravitaillé dans de bonnes conditions économiques, en produits pétrolifères, amenés à Fedhala par de grands tank-steamers.

Le mouvement commercial du port de Fedhala a présenté en 1923 une légère amélioration. Il a été manutentionné 26.792 tonnes de marchandises.

Le tonnage des navires ayant fréquenté le port a été de 59.307 tonneaux pour 230 navires.

Inspection du maréchal Lyautey
(*Les Annales coloniales*, 16 février 1925)

Le maréchal Lyautey, accompagné de M. de Saint-Quentin, secrétaire général du Protectorat, et de M. Vatin-Pérignon, chef du cabinet civil, s'est rendu récemment à Fedhala.

À son arrivée, il a été reçu par M. Malet, directeur général de l'Agriculture, du Commerce et de la Colonisation ; le contrôleur civil et le président de l'Association des colons ; M. Hersent ; M. Delpit, directeur général des travaux publics ; M. Laurent, contrôleur civil, chef de la région de la Chaouïa ; M. Watin, contrôleur civil ; et M. Littardi, ingénieur.

Après avoir examiné avec eux sur la carte les divers projets à l'étude, il a parcouru la ville, visité les installations de la Société frigorifique, les réservoirs de pétrole et divers établissements.

Les ports ouverts au commerce
(*Le Journal des débats*, 14 septembre 1925)

[...] Le port de Fedhala peut actuellement assurer un trafic journalier moyen de 500 tonnes. [...] (*Fournier.*)

Compagnie du Port de Fedhala
(*La Journée industrielle*, 22 septembre 1925)

L'assemblée ordinaire tenue hier, au siège, 60, rue de Londres, à Paris, sous la présidence de M. Jean Hersent, a approuvé les comptes et le bilan de l'exercice 1924 clos le 31 décembre, qui se solde par un bénéfice de 414.868 francs 59 contre 56.766 fr. 59 en 1933. Compte tenu du report antérieur, soit 1.706.002 fr. 50, le solde bénéficiaire est de 2.120.871 fr. 09. qui a, comme contrepartie, à l'actif du bilan, le poste « comptes insuffisances », se montant à 2 millions 429.717 fr. 36.

L'assemblée a réélu MM. Jean Hersent et Edmond Philippar, administrateurs sortants, et donné quitus de sa gestion à M. Kroller, démissionnaire.

Elle a élu en qualité d'administrateurs : MM. Robert Galoppe ⁷ et James de Traz ⁸.

Le rapport du conseil indique que le mouvement commercial est en légère régression sur l'année précédente. En 1924, il a été manutentionné 16.655 tonnes de marchandises, contre 26.792 tonnes en 1923.

⁷ Robert Galoppe (1877-1938) : beau-fils de Jules Mesnier (1840-1919), fondateur de la Société commerciale d'affrètements et de commission (SCAC). Son représentant dans diverses participations, président de la Société des îles malgaches. Voir [encadré](#). Il côtoyait déjà les Hersent aux Phosphates de l'Océanie.

⁸ James de Traz (1864-1933) : ancien directeur du Comptoir industriel de France et des colonies, administrateur des Mines d'Oudjda. Demi-frère d'André de Traz (1863-1915), ingénieur ECP, administrateur du Bône-Guelma (1907), puis de la Société industrielle des téléphones (1908) à la suite de son oncle Édouard de Traz (1832-1918).

Le nombre des navires ayant fréquenté le port s'élève à 148, pour un tonnage de jauge nette de 40.709 tonneaux aux entrées.

Le rapport rappelle en outre la conclusion d'un contrat avec la Vacuum Oil Cy et les négociations qui étaient en cours, avec, une seconde société pétrolière, dont il avait été fait état dans le rapport précédent. Cette seconde société, qui est la Compagnie marocaine et asiatique des pétroles, filiale de la Shell Royal-Deutsch, a signé le 21 juin 1924, un contrat similaire au précédent, lequel a été approuvé par le gouvernement chérifien, le 19 août 1924.

Les installations de la Vacuum Oil Cy sont terminées depuis quelques mois et ont été inaugurées le 7 mai dernier, par l'arrivée du tank steamer *Vacoil*. Ce navire apportait environ 7.500 tonnes de pétrole et d'essence qui ont été emmagasinées.

Les travaux de la Compagnie marocaine et asiatique des pétroles sont poussés avec activité et déjà deux grands réservoirs de 3.000 tonnes sont achevés, faisant prévoir la venue à Fedhala, pour l'automne courant, d'un nouveau tank-steamer approvisionneur.

La présence de ces deux installations de réception en vrac de combustibles liquides est un élément de prospérité qui apportera à la compagnie des résultats appréciables.

Concernant les travaux, au cours de l'année écoulée, il a été dépensé en travaux de premier établissement une somme de 548.794 fr. 98.

Ces travaux, effectués avec le concours de l'Entreprise Hersent, comprennent notamment la continuation du réseau de distribution de l'eau potable et la construction d'une souille et d'un poste d'accostage pour les chalands citernes des sociétés pétrolières.

Courrier du Maroc
La vie économique
La Compagnie du Port de Fedhala
(*Les Annales coloniales*, 29 décembre 1925)

Le compte de premier établissement de la Compagnie du Port de Fedhala à la date du 31 décembre 1923 a été arrêté à la somme de 9.570.314 fr. 17.

Le compte de garantie du Gouvernement prévu par l'article 11 de l'avenant du 27 octobre 1920 et ouvert à la suite de l'émission d'obligations autorisée par dahir du 7 mai 1921, est arrêté à la date du 31 décembre 1923 à la somme de 261.424 fr. 62.

Le compte de « prélèvement sur le fonds de roulement » constitué par les fonds disponibles des obligations émises en vue du premier établissement, pour parfaire le montant des charges du service des obligations 6 % 1921, est arrêté au 31 décembre 1923 à la somme de 606.083 fr. 80.

Le compte des déficits de guerre prévu à l'article 10 de l'avenant du 27 octobre 1920 est arrêté au 31 décembre 1919 à la somme de 1.475.927 fr. 46 et l'annuité d'amortissement de ce compte à porter chaque année en dépenses au compte d'exploitation, est arrêtée à la somme de 92.300 fr. 21.

Le compte d'attente du concessionnaire prévu à l'article 11 de l'avenant du 27 octobre 1920 est arrêté à la date du 31 décembre 1923, à la somme de 724.084 fr. 46.

Compagnie du Port de Fedhala
(*La Journée industrielle*, 2 juillet 1926)

L'assemblée ordinaire, tenue hier, a approuvé les comptes de l'exercice 1925, faisant apparaître un solde bénéficiaire de 534.252 fr., qui, joint au report de l'exercice

précédent, soit 2.120.871 fr., forme un total de 2.665.123 fr., qui a comme contrepartie, à l'actif du bilan, le poste « comptes Insuffisances », se montant à 2.829.081 fr. Aucun dividende ne sera distribué.

L'assemblée a réélu M. Robert Galoppe, administrateur sortant.

Le rapport signale que les installations de la Vacuum Oil Company et de la Compagnie Marocaine-Asiatique des Pétroles ont été terminées au cours de l'exercice. Il a été manutentionné 38.381 tonnes de marchandises, contre 16.655 tonnes en 1924.

Courrier du Maroc
Fedhala
(*Les Annales coloniales*, 22 novembre 1926)

Au cours de l'après-midi de vendredi dernier, [...] un raz de marée a provoqué [...] d'énormes dégâts ; la mer frappant furieusement un mur d'un dépôt de pétrole a provoqué l'écroulement d'une partie du magasin où travaillaient des ouvriers. On compte dix blessés, dont un très grièvement. [...]

COMPAGNIE DU PORT DE FEDHALA
S.A. frse au capital de 3,5 MF.
Siège social : rte de Rabat, Aïn-Mazi-Casablanca
Siège adm. : PARIS, 60, r. de Londres.
(Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie,
Annuaire des valeurs de l'Afrique du Nord, 1926-1927, p. 448)

Conseil d'administration
composé de 5 à 12 membres, nommés pour 6 ans, propriétaires de 50 actions.

HERSENT (Jean), 8, place Malesherbes, Paris ; pdt ;
HERSENT (Georges), 20, av. Émile-Deschanel, Paris ; v.-pdt ;
THOMAS (Georges), 1, r. de Courcelles, Paris ; adm. délégué ;
MICHEL-CÔTE (Charles), 22, r. Clément-Marot, Paris ;
GALOPPE (Robert), 151, bd Haussmann, Paris ;
ABERCONWAY (Lord), 43, Belgrave Square, Londres ;
DAL PIAZ (John), 5, r. de Téhéran, Paris ;
BARBET (Alexandre), 47, r. de Liège, Paris ;
PHILIPPAR (Edmond), 43, r. de Courcelles, Paris ;
PILTER (John), 83, av. Henri-Martin, Paris ;
TRAZ (James de), 65, r. du Général-Foy, Paris.

Commissaires aux comptes
JEAN (Hippolyte), 45, r. de Liège, Paris ;
BROUILLET (Louis), 18, r. Pasteur, Asnières.

Compagnie du Port de Fedhala
(*La Journée industrielle*, 2 juillet 1927)
(*Courrier maritime nord-africain*, 11 juillet 1927)

L'assemblée ordinaire, tenue le 1^{er} juillet, a approuvé les comptes de l'exercice 1926 qui se soldent par un bénéfice net de 553.141 francs, auquel vient s'ajouter le report antérieur, soit 2.655.124 francs, ce qui fait un total disponible de 3.208.265 francs. Ce solde bénéficiaire a, comme contrepartie, à l'actif du bilan, le poste comptes insuffisances, se montant à 3.487.876 francs. Aucun dividende ne sera distribué.

L'assemblée a réélu MM. John Dal Piaz et Georges Thomas, administrateurs sortants

Le rapport signale que le mouvement du port de Fedhala a été en régression au cours de l'exercice. Il a, en effet, été manutentionné 30.682 tonnes de marchandises contre 38.381 tonnes en 1925.

La société a passé un contrat avec la société « Lille-Bonnières et Colombes », en vue de la construction, à Fedhala, d'une installation de réception de combustibles liquides en vrac. Cette société, qui a créé une filiale marocaine dénommée la « Compagnie marocaine des carburants », a commencé les aménagements nécessaires et doit entreprendre incessamment le montage de ses réservoirs.

Dans quelques mois, les travaux étant terminés, le ravitaillement de son dépôt par tank-steamer pourra être effectué, confirmant ainsi la réalisation du port pétrolier de Fedhala.

LA VIE ECONOMIQUE
Taxes de port
(*Les Annales coloniales*, 19 janvier 1928)

La Compagnie concessionnaire du port de Fedhala a été autorisée à relever temporairement de 20 % les taxes de port actuellement perçues pour les opérations suivantes : 1° Pilotage, 2° Mouillage, 3° Amarrage, 4° Mise à quai.

L'article 2 du dahir du 28 janvier 1927 ayant autorisé la Compagnie du port de Fedhala à relever temporairement certaines taxes de sa concession, est applicable à l'excédent de recette produit par le relèvement des taxes autorisé par le présent dahir.

Compagnie du Port de Fedhala
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 3 juillet 1928)

L'assemblée du 2 juillet a approuvé les comptes de 1927. dont le bénéfice net ressort à 478.803 fr. au lieu de 653.141 francs. Le solde créditeur du compte de profits et pertes se montant ainsi à 3.208.265 fr., a été reporté à nouveau. En 1927, le mouvement du port s'est élevé à 32.363 tonnes contre 30.682 tonnes en 1926.

LA VIE ECONOMIQUE
La Compagnie du port de Fedhala
(*Les Annales coloniales*, 5 janvier 1929)

Par arrêté viziriel, le compte de premier établissement de la Compagnie du port de Fedhala au 31 décembre 1926 est arrêté à la somme de 10.620.586 fr. 55.

Le compte de garantie du Gouvernement chérifien prévu par l'article 11 de l'avenant du 27 octobre 1920 et ouvert à la suite de l'émission d'obligations autorisée par le dahir du 7 mai 1921, est arrêté au 31 décembre 1926, à la somme de 2.224.369 fr. 05.

Le compte d'attente du concessionnaire prévu à l'article 11 de l'avenant du 27 octobre 1920 est arrêté au 31 décembre 1926, à la somme de 1.839.646 fr. 62.

Port de Fedhala
(*Le Journal des finances*, 22 mars 1929)

Les entraîneurs, pour inciter le public à acheter, ne sont jamais à court d'arguments. On fait en ce moment des folies sur l'action Port de Fedhala inscrites demandées à 4.160 sous le fallacieux prétexte que cette entreprise marocaine a un administrateur, M. Hersent, commun avec le Port de Rosario dont les titres valent 33.000 francs.

Il existe, comme cela, toute une série d'arguments pleins de logique et qui ne demeurent jamais sans emploi : « Il est riche puisqu'il habite à côté de Rothschild » ; « il n'est pas médecin, mais son ami intime est professeur à la Faculté ».

LA VIE ECONOMIQUE
Le Monopole de l'importation des pétroles
(*Les Annales coloniales*, 4 janvier 1930)

Dans un récent procès-verbal, la chambre de commerce de Casablanca proteste à nouveau contre le projet de monopole de l'importation des carburants liquides à Fedhala.

Après avoir entendu le compte rendu de la séance spécialement tenue à Rabat sur ce sujet, elle a émis le vœu suivant :

« La Chambre de commerce et d'industrie de Casablanca, considérant que la réunion qui s'est tenue le 18 novembre, à Rabat, n'a apporté aucun fait nouveau en faveur de la création d'un monopole de fait du débarquement des essences à Fedhala ;

Que la réalisation de ce projet serait contraire à l'intérêt général et favoriserait de simples intérêts particuliers ;

Proteste, à nouveau, énergiquement, contre le projet de l'Administration.

Donne mandat à son président [Marcel Chapon] de maintenir devant le gouvernement la position prise par elle en séance du 20 mars 1929, et exprimée par un vœu qui a été transmis à M. le résident général ».

LA VIE ECONOMIQUE
Le port de Fedhala
(*Les Annales coloniales*, 29 avril 1930)

Le Comité des intérêts économiques de Fedhala a délégué quatre membres auprès de M. Lucien Saint, résident général, pour lui exposer la nécessité des travaux d'aménagement du port de Fedhala. Les vœux suivants ont été présentés :

Attendu que les arguments opposés à la mise en état du port de Fedhala sont sans valeur

Que plus de 200.000.000 F. de capitaux ont été investis à Fedhala et dans son hinterland sur les promesses, faites et maintes fois réitérées au sujet de l'approfondissement du port.

Que l'activité économique de la région ne peut se maintenir que s'il est donné suite au projet d'aménagement du port de Fedhala approuvé depuis plus d'un an par la Direction des Travaux publics et la Direction des Finances.

Considérant que l'aménagement du port de Fedhala ne constitue nullement un privilège mais répond à l'intérêt général,

Pour ces motifs, charge le président du Comité des intérêts économiques de Fedhala et de sa région de donner toutes explications complémentaires à M. le résident général sur les considérants qui précèdent, d'insister pour que les travaux projetés soient immédiatement entrepris et compte sur lui pour rapporter de la Résidence la réponse définitive et concrète ardemment attendue par toute la population de Fedhala et de sa région.

[Visite présidentielle]

(*Les Annales coloniales*, 22 octobre 1930)

La dernière journée de M. Doumergue a été remplie par un voyage à Fedhala dont il visita le port des combustibles et parcourut les principaux quartiers.

VISITE DE FEDHALA

par Émile COMBE

(*Le Journal des débats*, 23 octobre 1930)

(PAR DÉPÊCHE DE NOTRE ENVOYÉ SPÉCIAL) .)

Casablanca, le 21 octobre. — Il eût été regrettable que le Président de la République partit du Maroc sans avoir vu Fedhala. IL est heureux que ce soit la dernière vision qu'il en ait emportée. Cette ville qui, en 1912, au moment de la conquête militaire, n'était qu'un modeste port à barcasses, où les balancelles espagnoles ou portugaises venaient s'abriter, a eu, en effet, un développement prodigieux et s'inscrit en bon rang dans le cycle de ces grandes cités marocaines dont la croissance et l'essor dépassent l'imagination. Or, il s'y ajoute que le développement de Fedhala relève uniquement de l'initiative privée, et c'est peut-être l'unique exemple qu'on en ait au Maroc. Fedhala, tout à la fois une cité maritime et industrielle et une plage à la mode, est, en effet, la création d'une société, « La Compagnie franco-marocaine de Fedhala », et c'est à elle qu'elle doit tous ses avantages, ils sont du reste appréciables. En effet, la petite bourgade d'il y a dix-huit ans est actuellement le principal port pétrolier du Maroc. Elle est devenue, en outre, un centre industriel important où l'établissement d'un vaste frigorifique permet l'usinage de conserves de poissons et de viandes. On y voit aussi des manufactures de liège aggloméré et de crin végétal, puis une grande usine de produits céramiques. Elle est, enfin, la plus jolie plage qui soit sur la côte, ordinairement inhospitalière, du Maroc. Et, avec ses jardins, ses élégantes villas enfouies dans la verdure, un luxueux hôtel de style arabe, des terrains de sport, il n'est plus plaisante station balnéaire.

Si, pour le surplus, il reste que l'activité de cette autre cité prodige se chiffre déjà par un nombre respectable de millions, ce fut donc la dernière ville marocaine visitée par le Président, et cette visite fut malheureusement conduite au pas de course. [...]

LETTRES DU MAROC

Une création : Fedhala
par A. Albert-Petit
(*Le Journal des débats*, 31 octobre 1930)

Au Maroc, on est tenté de résister à la première impression. Elle est trop favorable. La nature ne procède pas par bonds, disent les savants. Ici, le progrès brûle les étapes. En moins de vingt ans, Casablanca est devenue une très grande ville, avec un port où tout était à faire : il aura fallu le double pour doter Paris d'un métropolitain.

Encore peut-on dire que Casablanca existait. Mais que dire de la génération spontanée de Fedhala ? Retenez ce nom. Peu de Français, avant la visite du Président de la République, auraient été capables de mettre sur ce vocable pratique une réalité. S'agissait-il d'une princesse des *Mille et une nuits* ? C'est bien un peu cela, c'est une dame de la mer qu'a fait surgir du bled ou du marécage la baguette d'un magicien. Car il y a toujours des magiciens, seulement ceux d'aujourd'hui ne portent pas de chapeau pointu ; ils ont appris leur secret aux grandes écoles, en y ajoutant ce qui ne s'enseigne nulle part : l'art de vouloir. Fedhala est une distraction d'ingénieur. M. Georges Hersent a travaillé partout pour les autres ; il a cru ne travailler que pour son plaisir à Fedhala. Mais on n'est pas impunément homme d'action, Fedhala n'est pas un jouet. Ce n'est pas un port pour rire, une pêche aux crevettes pour enfants, une plage en miniature. Le décor est artiste, l'œuvre est positive.

Le visiteur, il y a dix ans, n'aurait vu, au milieu d'une lande inculte, qu'une misérable casbah, où végétaient 250 indigènes endormis autour d'une mosquée et d'un château portugais également lépreux, rappelant piètrement le souvenir d'une lointaine activité, il y a deux siècles, et demi. La casbah est toujours là, flottante dans son enceinte trop grande, mais des maisons neuves attestent un retour de vie, la population a plus que doublé, et, si elle ne remplit pas encore les quatre ou cinq hectares dont elle dispose, c'est qu'une foule arabe tient peu de place.

L'Européen a d'autres besoins. La ville nouvelle est largement conçue, hardiment tracée ; ses animateurs ont vu grand, ce qui est encore le meilleur moyen de voir juste. Ils ont commencé par le commencement. Avant d'avoir des maisons, il faut avoir des rues : toutes ces rues d'hier sont déjà bordées d'arbres, et ces arbres s'épanouissent avec une ardeur qui répond à celle qui les a fait planter. Ces palmiers, dont les doyens ont douze ans, évoquent déjà ceux qui font la gloire de la classique avenue d'Hyères. Les eucalyptus se lancent à l'assaut du ciel, les résineux hérissent de leurs pointes l'horizon. En 1912, il n'y avait rien ; aujourd'hui, 50.000 arbres poussent à qui mieux mieux il y en aura le double dans cinq ou six ans.

Et tout cela est dû uniquement à l'initiative privée, tout cela est une œuvre purement française. C'est en 1912 que fut constitué le groupement dont nous avons le travail sous les yeux. Ce groupement n'a rien demandé à l'État que le droit de travailler, de marcher, d'agir. Faire une plage était le plus aisé. Elle s'étend sur un hémicycle de quatre kilomètres, en pente insensible, de sable fin et résistant. Des chameaux y transportent depuis des années des sacs de gravier pour la construction, leurs traces s'enfoncent à peine. La marée est juste assez forte pour nettoyer la grève, son amplitude ne dépasse pas 2 m. 50. La vague monte en rouleau bleu clair, le bain à la lame attend les amateurs pendant cinq mois de l'année à cette latitude, à une demi-heure de Casablanca.

On dit bien que Casablanca boude. « On le dit et je suis tente de le croire », répondait spirituellement un aimable Casablançais. Ce n'est pas la plage que boude Casablanca, elle ne saurait en trouver l'équivalent. Ce qu'elle boude, c'est le port. Ce géant ne veut pas que rien pousse à son ombre. Le port de Fedhala est pourtant tout le contraire d'un concurrent. C'est un port de pêche et un port pétrolier. Le port de pêche alimente une industrie de conservés fort prospère, doublée d'une industrie de conserves maraîchères non moins florissante., car ces terrains marécageux et fiévreux se

transforment en champs de tomates et de primeurs incomparables dès qu'ils sont asséchés. La fameuse Mitidja en est le plus bel exemple. Quant au port pétrolier, certes, il n'est pas négligeable.. La majeure partie des pétroles importés au Maroc arrive par Fedhalà (63.000 tonnes l'an dernier). Mais Casablanca n'est pas outillée pour les recevoir, il ne s'y trouve plus de terrains à proximité de la mer pour les débarquer sans frais de transports parasites, tandis qu'à Fedhala, les différentes compagnies ont leurs installations à pied d'œuvre. Pourquoi renoncer à des avantages certains et acquis ? Les capitaux investis dans toutes ces entreprises représentent une centaine de millions intelligemment employés. Comment des gens pratiques, soucieux de résultats tangibles et immédiats, comme se flatte de l'être le haut commerce de Casablanca, voudraient-ils tuer une poule aux œufs d'or, qui est à leur porte, uniquement parce qu'elle est de l'autre côté de cette porte ?

Ce n'est pas à un passant de traiter les questions techniques qui divisent les spécialistes. Mais le bon sens est de droit commun. Le port de Fedhala a débuté en 1914 ; son tonnage était de 2.800 tonnes en 1916, de 31.000 tonnes en 1928. L'an dernier il a atteint 84.000 tonnes, représentant une valeur de 86 millions. Ésope démontrait le mouvement en marchant, c'est ce que fait Fedhala. Il serait absurde, et d'ailleurs vain, de prétendre mettre des bâtons dans les roues d'une auto si bien menée. Et c'est bien une «. auto ». puisqu'elle ne demande rien à personne. Son moteur est en elle.

Laissons les chiffres. Le charme de Fedhala, ce n'est pas sa richesse matérielle, c'est le privilège de sa situation à la fois estivale pour les bains.de mer, hivernale pour les sports de plein air. Il y a un terrain de golf à Fedhala, c'est le seul du Maroc, et il sera difficile de l'égalier. Même en automne, après une saison remarquablement sèche, il est encore vert. C'est un mystère dont l'explication est curieuse et pourra être utile. On ne saurait se flatter d'avoir du gazon dans de pareilles conditions. On n'a pas de gazon, on a quelque chose de plus résistant. Cette plante inusable, elle ne paraissait pas indiquée, il fallait y penser, c'est une plante qui n'avait jamais servi à rien, qui avait fait le désespoir des jardiniers depuis qu'il y a des jardins : c'est du chiendent, c'est même du chiendent d'Australie. Ne le méprisez pas. On serait bien heureux d'en avoir sur les pelouses du Bois de Boulogne, nues comme un mur de ciment armé. On ne peut pas se débarrasser du chiendent quand on en a, mais il est presque aussi malaisé de s'en procurer quand on en a besoin. On ne sème pas le chiendent, on le pique. Cette plante contrariante exige des égards pour se plaire chez ceux qui l'invitent. Elle se lie difficilement, elle sait que c'est pour la vie.

Si Calypso avait logé à Fedhala, dans une des deux îles qui ont été utilisées pour la digue du port, Ulysse y serait encore. Mais il n'a pas passé les Colonnes d'Hercule, M. Victor Bérard, qui était son pilote favori, nous l'a dit.

PORT DE FEDHALA (*Les Annales coloniales*, 25 juin 1931)

Les recettes de l'exercice 1930 se sont élevées à 1.683.010 fr. (contre 1.545.439 fr. en 1929). Déduction faite des frais généraux et des amortissements, le bénéfice net s'établit à 371.061 fr. (contre 295.158), et, avec le report antérieur, le total disponible s'élève à 2.565.571 fr. (contre 2.193.910).

De même que l'an dernier, le conseil d'administration proposera vraisemblablement, à l'assemblée du 3 juillet, de reporter à nouveau ce bénéfice.

PORT DE FEDHALA
(*Le Journal des débats*, 7 juillet 1931)

L'assemblée ordinaire tenue le 3 courant a approuvé les comptes de l'exercice 1936 et décidé le report à nouveau du bénéfice de 371.661 fr., s'ajoutant au report antérieur de 2.193.010 fr.

L'assemblée extraordinaire pour augmentation du capital de 3 millions et demi à 7 millions a été reportée, faute de quorum, au 5 août.

LA VIE ECONOMIQUE
Le mouvement du port de Fedhala
(*Les Annales coloniales*, 8 août 1931)

En juin, 25 navires sont entrés dans le port de Fedhala, dont 3 français, 4 anglais, 6 chérifiens, 6 espagnols, 5 portugais et 1 allemand.

Le tonnage manutentionné s'est élevé à 13.561 tonnes dont 11.825 tonnes à l'importation et 1.736 tonnes à l'exportation.

Aux importations figurent 11.648 tonnes de carburants.

Aux exportations, on relève 998 tonnes de carburants, 133 tonnes de liège, 459 tonnes de bois de tizra, 439 tonnes de céréales, 63 tonnes de conserves de poissons et 108 tonnes de divers.

Port de Fedhala
(*Le Journal des finances*, 14 août 1931)

Pour la première fois depuis sa constitution en 1914, la société du Port de Fedhala va procéder à une augmentation de son capital. Celui-ci doit être porté de 3.500.000 francs à 7 millions par émission d'actions de 500 francs au pair.

Cette opération — qui sera suivie probablement d'une émission d'obligations — marquera sans doute une tournant dans l'histoire de cette entreprise de longue haleine.

C'est à la veille de la guerre que la société obtint la concession de la construction et de l'exploitation d'un port, dans la baie naturelle de Fedhala, située à 23 kilomètres au nord de Casablanca. Les exigences de la guerre retardèrent les travaux ou les limitèrent aux besoins immédiats de la navigation. Ce n'est que vers 1920 que les principaux éléments du port — digues, magasinage, matériel d'exploitation du port — furent terminés ; ce n'est qu'en 1923 que celui-ci fut relié à la ligne à voie normale Casablanca-Rabat.

Vers cette époque, la société obtint également la concession de distribution de l'eau dans la ville et le port.

Il semble que, pendant les années qui suivirent, on ne sut trop quelle orientation donner au port : dès 1923, la compagnie faisait approuver divers contrats passés avec des sociétés pétrolières pour l'importation en vrac de pétrole et d'essence. Quatre ans plus tard, Fedhala était déjà le principal port pétrolier du Maroc.

Mais, en même temps, la société s'intéressa, semble-t-il, à une tentative d'établissement d'une station de repos et de plaisance à Fedhala. C'était une orientation très différente, susceptible de donner des résultats par la valorisation des terrains de la Société. Il semble bien que le projet ait été abandonné en partie.

De même, on a prôné à Fedhala un grand avenir comme port de pêche, mais il semble que cette ambition ait été, elle aussi, reléguée au second plan.

Aujourd'hui, Fedhala semble avoir trouvé définitivement sa voie : c'est d'être le grand port pétrolier du Maroc : le mouvement atteint déjà 60.000 tonnes par an, environ 80 % des importations marocaines. Des décrets du gouvernement marocain ont consolidé, l'année dernière, cette situation en accordant à la société une redevance sur les taxes à l'embarquement et au débarquement, et en l'autorisant à effectuer des travaux d'agrandissement et d'aménagement dans le port.

Le devis initial, dont le coût sera d'une quinzaine de millions, comporte le creusement du port à une profondeur de 8 m. 50, l'installation d'appontements pour les navires pétroliers, la construction d'un chenal et d'un bassin d'évitement ainsi que l'édification d'ouvrages d'accostage sur une longueur de 150 mètres, la construction d'une jetée et d'un nouvel épi de voie ferrée et le renforcement de la grande digue.

L'augmentation de capital en cours permettra de commencer les travaux, mais on voit qu'il sera nécessaire d'émettre au moins douze ou quinze millions d'obligations.

Le port de Fedhala qui, jusqu'ici, n'a obtenu que de médiocres résultats insuffisants au paiement de dividendes devrait être en mesure, assez rapidement, de rémunérer son capital, grâce aux produits du monopole de fait qui lui est réservé. Il serait difficile de fixer un ordre de grandeur pour les résultats à venir ; mais le capital, après son augmentation, sera encore modeste ; d'autre part, le groupe Hersent, qui administre l'affaire, a d'incomparables succès financiers à son actif : c'est lui qui fut à l'origine du Port de Rosario, du Port de Tunis [sic] et des Phosphates de l'Océanie, trois affaires qui, après des débuts laborieux, connaissent aujourd'hui une extraordinaire prospérité.

L'action de 500 francs Port de Fedhala à valu 4.500, il y a deux ans ; elle cote aujourd'hui 1.375, soit, pour les 7.000 actions existant actuellement, une valeur boursière inférieure à 10 millions. C'est un niveau qui paraît bien modeste. Il est bon cependant de rappeler qu'un titre de ce genre constitue une spéculation à très long terme et convient aux capitalistes capables de le laisser dormir au fond d'un tiroir pendant plusieurs années — c'est-à-dire une minorité.

La pêche au Maroc
par Louis Le Barbier
(*Les Annales coloniales*, 5 mars 1932)

Comme toutes les industries de transformation, les usines de conserves de poissons du Maroc, traversent une période difficile : leur bilans en témoignent.

La chose est d'autant plus fâcheuse que depuis plusieurs années, et surtout dans les dernières, un effort considérable avait été réalisé, et qu'il est toujours navrant de voir une tentative intéressante mal récompensée. Mais heureusement, ce malheur n'est pas irréparable.

En effet, outre l' avilissement universel des prix de vente, crise générale que le Maroc ne pouvait pas éviter, les causes locales de la mauvaise situation de l'industrie des conserves de poissons, causes qui sont au nombre de trois, peuvent disparaître ; nous allons essayer de le démontrer. Voyons d'abord quelles sont les motifs de ce malaise, spéciaux au Maroc.

D'abord, l'année 1930 a été déplorable, sur le littoral nord, au point de vue de la pêche proprement dite. Pour des motifs relevant de conditions spéciales, encore mal définies, tout au moins pour le commun des mortels, les poissons migrateurs ne sont pas venus au rendez-vous que les pêcheurs leur donnent. Il y a eu aussi la question main-d'œuvre, de jour en jour plus dure à trouver et à satisfaire dans les grands centres. Enfin, et surtout, il y a ce fait, qu'au Maroc, les emplacements des usines — pas toujours très bien comprises et aménagées — sont mal choisis. Elles sont toutes situées dans le Maroc du Nord, et là, le poisson est moins abondant, moins beau que dans le

Sud. En outre, la mer, plus dure, empêche souvent les marins de se livrer fructueusement à la pêche.

Il y a, il est vrai, une excuse pour les organisateurs de ces usines mal placées. Leur création remonte, tout au moins pour les principales, à plusieurs années déjà. Or au moment où elles furent installées, on ne pouvait pas s'organiser ailleurs que dans le « Maroc utile ». Pour le transport des produits fabriqués, il fallait être à proximité d'un port librement ouvert au commerce ; et tous les ports répondant à ce desideratum étaient dans le Maroc du Nord.

Or, l'expérience l'a prouvé depuis ; les eaux du littoral du Maroc méridional sont infiniment plus riches en poissons que celles du Maroc du nord. La mer est aussi généralement plus calme, et, par suite, la pêche est plus facile. Les passages de poissons migrateurs sont plus réguliers, et les sujets pris séparément plus beaux.

C'est donc de ce côté qu'il aurait fallu s'installer. On ne le pouvait pas il y a peu de temps encore. Dans le Sud intéressant, entre le cap Ghir et le Sous, autrement dit dans la région d'Agadir, on n'aurait pu obtenir l'autorisation d'exploiter. et les moyens d'expédier les boîtes pleines manquaient totalement.

Mais ce qui était impossible, tant qu'Agadir n'était pas ouvert, est devenu très faisable maintenant que ce port est d'un accès commercial autorisé, et le sera encore bien plus demain, lorsque son outillage sera achevé. C'est donc dans ces parages qu'il faut travailler si l'on veut réussir. Nous sommes certain qu'une usine installée dans la baie d'Agadir ferait de bonnes affaires, tandis que toutes celles actuelles sont condamnées, de par leur situation à végéter sinon même à disparaître.

Voilà pourquoi nous pensons que l'on peut, malgré le marasme momentané qui sévit, tabler sur un bel avenir pour les conserveries de poissons marocaines. Il suffit de les déplacer, de les transporter près des eaux qui leur fourniront avec abondance et régularité la matière première dont elles ont besoin, c'est-à-dire le poisson.

Si l'on doutait de ce que nous avançons, quelques chiffres puisés aux sources officielles le démontreraient. Agadir ne possède actuellement ni usine de conserves, ni flottille munie des appareils industriels de travail. Seuls des indigènes se livrent à la pêche dans ses eaux avec des moyens plutôt rudimentaires. Et cependant, le chiffre total des poissons retirés de la mer et apportés à Agadir par ces barques d'Arabes Berbères, est d'ores et déjà supérieur à celui d'autres ports marocains nantis d'un outillage infiniment plus perfectionné. Jugez-en.

En 1930, Agadir a pu sortir de sa baie, 765.000 kg de poisson. Nous verrons plus loin de quelle qualité. Pendant cette même année, Kénitra. le port le plus septentrional sur l'Océan, ramassait péniblement 120.600 kg. A Fedhala où il y a trois usines, des madragues et une flotte de pêche moderne, on comptait 675.333 kg. Mazagan où il y a deux usines et des bateaux à moteur se contentait de 479.891 kg, Safi où il y a aussi deux usines dépasse un peu (836.475 kg) mais pas énormément.

Quant à Casablanca, centre de la flottille de pêche marocaine, ville nantie de constructeurs, d'un dock flottant, bien outillée en un mot, et pourvue de sept usines le poids total pêche était de 6.843.385 kg. Mais après satisfaction donnée à la consommation de poisson frais, il n'était distribué que 1.760.700 kg aux usines. Pour sept centres de travail, c'est absolument insuffisant ! D' autant plus que bien souvent, notamment pour les sardines, on eut à se plaindre de la qualité.

La pêche au Maroc
par Louis Le Barbier
(*Les Annales coloniales*, 5 mars 1932)

Comme toutes les industries de transformation, les usines de conserves de poissons du Maroc, traversent une période difficile : leur bilans en témoignent.

[...] Agadir ne possède actuellement ni usine de conserves, ni flottille munie des appareils industriels de travail. Seuls des indigènes se livrent à la pêche dans ses eaux avec des moyens plutôt rudimentaires. Et cependant, le chiffre total des poissons retirés de la mer et apportés à Agadir par ces barques d'Arabes Berbères, est d'ores et déjà supérieur à celui d'autres ports marocains nantis d'un outillage infiniment plus perfectionné. Jugez-en.

En 1930, Agadir a pu sortir de sa baie 765.000 kg de poisson. [...] Pendant cette même année, [...] à Fedhala ou il y a trois usines, des madragues et une flotte de pêche moderne, on comptait 675.333 kg. [...]

Trafic maritime
ANNÉE 1931
(*Les Annales coloniales*, 18 août 1932)

Le classement des ports en tonnage reste le même que celui de l'année passée, sauf pour Safi et Kenitra qui sont en progrès ; Casablanca reste le premier port avec (milliers de tonnes) 3.350, puis Kenitra 372, Mazagan 251, Safi 245, Rabat 185, Mogador 146, Agadir 106, Fedala 98.

Le classement des ports, comparativement aux importations et aux exportations, est le suivant :

		Importations
Ports	Tonnes	
Fédala	56.000	
Total	1.056.000	
		Exportations
Fedala	6.500	
Total	1.439.000	

COMPAGNIE DU PORT DE FEDHALA
(*Les Annales coloniales*, 1^{er} octobre 1932)

Tenue le 29 septembre, l'assemblée ordinaire des actionnaires de la Compagnie du port de Fedhala a approuvé les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 1931 qui accusent un solde bénéficiaire de 256.156 francs formant, avec le report antérieur de 565.571 fr., un total disponible de 821.727 francs qui a été reporté à nouveau.

L'assemblée a donné *quitus* de la gestion de M. Alexandre Barbet, administrateur décédé. D'autre part, lord Aberconway et la Société commerciale d'affrètements et de commission [SCAC], qui ont donné leur démission, ont reçu *quitus*.

Pour remplir ces trois postes vacants, le conseil a nommé provisoirement MM. Marcel Hersent, Gilbert Hersent et Jacques de Lapeyrière. L'assemblée a ratifié ces nominations et a réélu M. Gilbert Hersent qui avait pris la place d'un administrateur dont le mandat arrivait à expiration.

Dans son rapport, le conseil indique que les travaux d'agrandissement et d'approfondissement ont été poursuivis pendant l'exercice et seront vraisemblablement terminés dans le courant du premier semestre de l'année 1933. C'est à cette époque

qu'interviendra le relèvement des taxes imposées à l'importation des carburants qui doit, ajoute le rapport, apporter d'heureuses modifications aux résultats.

L'exploitation du port au cours de l'exercice écoulé, malgré la persistance de la crise économique générale, s'est traduite par une augmentation sensible du trafic.

Le tonnage des importations de carburants a été de 68.615 tonnes en 1931, contre 37.394 tonnes en 1930. Les exportations de carburants ont été de 17.500 tonnes en 1931 contre 14.652 tonnes en 1930. Le trafic des marchandises générales est passé à 14.053 tonnes, venant de 13.113 tonnes en 1930.

L'activité du port se chiffre au total par 100.168 tonnes de marchandises manutentionnées en 1931, contre 86.159 en 1930.

Le rapport mentionne également que les recettes brutes se sont élevées à 2.421.637 francs contre 1.686.386 francs et que le solde créditeur s'entend après 13.506 francs d'amortissements sur le matériel.

PORT DE FEDHALA
(*Les Annales coloniales*, 19 novembre 1932)

La progression du tonnage du port s'est maintenue au cours du troisième trimestre de l'exercice en cours.

Il semble que l'on peut s'attendre, sauf imprévu, pendant les derniers mois à courir, à des résultats bénéficiaires supérieurs à ceux de l'exercice 1931.

PORT DE FEDHALA
(*Les Annales coloniales*, 14 janvier 1933)

La progression du tonnage manutentionné au port, qui avait caractérisé le premier semestre de 1932, ne s'est pas maintenue au cours des six derniers mois dudit exercice et le trafic pour cette période, est revenu aux chiffres de l'an dernier.

PORT DE FEDHALA
(*Les Annales coloniales*, 18 février 1933)

Pour l'exercice 1932, les recettes brutes sont du même ordre que celles de 1931, lesquelles se chiffraient à 2.421.637 fr. On peut escompter, de ce fait, que les résultats seront comparables aux précédents qui se traduisaient par un bénéfice de 256.155 francs. De toute façon, le solde bénéficiaire sera reporté à nouveau, s'ajoutant ainsi au reliquat antérieur de 821.727 francs.

NÉCROLOGIE
(*Le Figaro*, 30 mars 1933)

On annonce la mort de M. James de Traz.

LA VIE ÉCONOMIQUE
La Construction à Fedhala
(*Les Annales coloniales*, 16 mai 1933)

De la *Vigie marocaine* :

Depuis l'an 1928, la construction à Fedhala a fait un grand pas. Certes, avant cette date, il y avait des habitations, maisons ou baraques pour les particuliers, et des hôtels. Il y avait aussi des industries.

Mais l'effort constructif n'avait pas atteint le stade qui a permis de meubler notre cité de villas, éparses encore, tant le périmètre urbain paraît. considérable en égard aux quelques immeubles qui s'y dressent

Il a été construit de 1928 à 1932 :

Cinquante-cinq villas ou maisons d'habitation, représentant une surface couverte de 7.588 m², représentant une valeur de 5.119.000 francs.

Douze bâtiments à usage industriel et commercial, représentant une surface couverte de 6.918 m², pour une valeur de 3.047.000 francs.

Deux installations pétrolières, représentant une valeur de 1.800.000 francs.

Un orphelinat pouvant recevoir une centaine d'enfants, représentant une valeur de 800.000 francs.

Six immeubles officiels (gendarmerie, douane, marché, poste, école des garçons, école israélite) : 2.130.000 francs.

Vingt-huit constructions peu importantes, à destination de dépendances, garages et divers : 284.500 francs.

Cent vingt constructions indigènes édifiées dans la Casbah, soit 3.770 m² couverts, pour une valeur de 639.500 francs.

Tous ces travaux représentent une surface totale couverte de 22.666 mètres carrés, dont la valeur totale est représentée par la somme totalisée ci-contre : 13.846.000 francs.

COMPAGNIE DU PORT DE FEDHALA
(*Les Annales coloniales*, 20 mai 1933)

Les comptes de 1932 se soldent par un bénéfice sensiblement égal au précédent (256.155 fr.), ne permettant pas encore la répartition d'un dividende. Les travaux du port, ne pouvant être terminés avant la fin de l'été, la surtaxe de 42 francs au lieu de 12 par tonne de carburant importée, dont la société doit bénéficier à partir de ce moment, ne jouera totalement que sur le dernier trimestre de l'exercice en cours.

COURRIER DU MAROC
La vie administrative
Emprunt de la Ville de Fedhala
(*Les Annales coloniales*, 3 juin 1933)

Est approuvée la convention passée les 16 février et 20 mars 1933, entre le Crédit foncier de France, le Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie* et la Ville de Fedhala, par laquelle le Crédit foncier de France prête à la Ville de Fedhala la somme de. un million deux cent mille francs (1,200.000 francs) pour travaux divers.

PORT DE FEDHALA
(*Les Annales coloniales*, 24 juin 1933)

L'exercice 1932 se solde par un bénéfice supérieur à celui de l'an dernier (256.155 francs).

Toutefois, comme prévu, aucune répartition ne sera proposée aux actionnaires.

L'assemblée ordinaire se tiendra le 10 juillet, à 11 heures, rue de Londres, 60, à Paris.

Un dahir du 20 mai 1933 (*B.O. du Protectorat* du 16 juin) a approuvé l'avenant n° 8 au Contrat de concession du Port de Fedhala, conclu le 27 avril 1933, entre M. Normandin, directeur des T.P. agissant au nom du gouvernement chérifien, et M. de Lapeyrière, agissant au nom de la « Compagnie du port de Fedhala ».

PORT DE FEDHALA
(*Les Annales coloniales*, 1^{er} juillet 1933)

Au cours de l'exercice 1932, les travaux de premier établissement se sont élevés à 11 millions de francs environ contre 7 millions 1/2 en 1931, et les bénéfices nets, après amortissements, dépassent 551.000 francs contre 256.155 francs pour l'exercice précédent. Compte tenu du report antérieur, le disponible est de l'ordre de 1.372.000 francs que le conseil aurait l'intention de proposer à la prochaine assemblée de reporter à nouveau.

PORT DE FEDHALA
(*Les Annales coloniales*, 13 juillet 1933)

L'assemblée ordinaire du 10 juillet a approuvé les comptes de l'exercice 1932 qui se soldent par un bénéfice net, après amortissements, de 551.000 francs contre 256.155 francs pour l'exercice précédent, compte tenu du report antérieur. Le solde disponible de 1.372.000 francs a été reporté à nouveau.

Le rapport indique que pendant l'exercice, la société a importé en carburants 63.857 tonnes contre 68.619 l'an passé.

Il a été exporté 20.234 tonnes contre 17.500 l'an passé.

Le trafic marchandises générales s'est élevé à 8.769 tonnes contre 14.053.

Les produits de pêche ont donné 1.905.000 francs contre 1.535.000 en 1931.

La nomination de M. Pierre Perrin de Brichambaut [ép. Yvonne Hersent], comme administrateur, a été ratifiée.

[Société africaine des pétroles](#), de Fedhala
(*La Journée industrielle*, 3 novembre 1933)

Casablanca, 1^{er} novembre. — Cette société vient d'inaugurer ses nouvelles installations et son dépôt de carburant. Les réservoirs principaux, au nombre de trois, ont chacun une contenance variant entre 4 et 5.000 mètres cubes.

PORT DE FEDALA
(*Les Annales coloniales*, 7 août 1934)

Le conseil proposera à l'assemblée du 17 août de distribuer aux actions anciennes un dividende de 6 % afférent aux exercices 1930 et 1931, plus 1,50 % pour l'exercice 1932, soit au total 7,50 %. Les actions, nouvelles toucheront une répartition de 1,50 % qui ne représentera pas tout à fait 7,50 % du fait qu'elles n'ont été complètement libérées que de 1^{er} février.

Le calcul des droits et taxe de transmission sera établi de façon que toutes les actions puissent être assimilées le 1^{er} janvier 1935.

LE TRAFIC DU PORT DE FEDHALA
(*Le Journal des débats*, 20 septembre 1934)

En 1933, l'exploitation du port de Fedhala s'est traduite par une augmentation de trafic par rapport à 1932 : 247 navires jaugeant au total 232.342 tonneaux sont entrés au port en 1933, contre 189 pour une jauge de 139.680 tonneaux en 1932. Le tonnage des importations de carburants a été de 79.289 tonnes contre 73.837 en 1932 ; celui des exportations de carburants de 21.841 contre 20.234. Le trafic, des marchandises générales a été de 15.134. tonnes contre 8.779 en 1932 ; l'activité du port s'est chiffrée par 116.444 tonnes de marchandises manutentionnées contre 102.840.

Par contre, le trafic des produits de pêche n'a été que de 1.842.770 kg contre 1.954.589 en 1933. Mais le premier semestre de 1934 a vu ce trafic atteindre des chiffres largement supérieurs.

COMPAGNIE DU PORT DE FEDHALA
(*Le Journal des débats*, 11 décembre 1934)

Le dividende brut de 67 fr. 50 pour les actions anciennes (numéros 1 à 7.000) et de 5 fr. 6250 pour les actions nouvelles (numéros 1 à 7.000) sera payable, à partir du 1^{er} janvier 1935, au siège social de la Compagnie du port de Fedhala, 60, rue de Londres, à Paris (8^e), contre remise du coupon numéro 5.

Port de Fedhala
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 13 décembre 1934)

Le *Bulletin officiel du gouvernement chérifien* publie un dahir portant approbation d'un avenant à la concession de 1913 et autorisant la Compagnie à sous traiter à la Société d'exploitation et d'exportation « Samexport » l'exploitation du port de pêche de Fedhala.

FEDHALA
(*Le Journal des débats*, 15 janvier 1935)

Au début du mois ont été inaugurées les nouvelles installations du port de pêche.

Les nouvelles installations comportent une jetée de 63 m. 50 de long et de 35 mètres de large. sur laquelle a été construite une halle au poisson. La façade ouest de cette halle est aménagée en quai où les embarcations trouvent une profondeur de plus de trois mètres aux plus basse eaux. La façade donne sur un quai où aboutit un embranchement spécial de la voie normale, relié au réseau général par la gare de Fedhala.

L'intérieur de la halle comprend un certain nombre de magasins de mareyeurs dotés de l'eau douce et de l'eau salée et de bassins de lavage où le poisson est entreposé aussitôt après la criée, avant d'être préparé pour les expéditions vers l'intérieur du pays et le marché algérien.

La glace nécessaire à la bonne conservation du poisson y est débitée par une station de concassage et le poisson ainsi apprêté est mis en caissettes qu'on charge dans des cadres isothermes disposés sur les plates-formes des wagons.

Grâce à cette installation, le poisson peut être expédié un quart d'heure après avoir été débarqué des bateaux de pêche. Trois portiques électriques sur monorail permettent un débarquement rapide, quel que soit le nombre d'embarcations présentes.

Le nouveau port de pêche dispose, en outre, d'un terre-plein de deux hectares, destiné au séchage et à la réparation des filets. Des magasins munis de bacs de teinture sont mis à la disposition des pêcheurs moyennant une redevance mensuelle de 50 francs. Enfin, la société concessionnaire du port a créé un Abri du Marin qui complète l'organisation du port.

PORT DE FEDHALA

(Le Journal des débats, 11 juillet 1935)

L'assemblée du 5 juillet a approuvé les comptes de 1934 se soldant, après amortissements, par un solde créditeur de 811.354 fr. Le dividende a été fixé à 30 fr. brut par action, payable à partir du 1^{er} octobre.

Il a été reporté à nouveau 350.786 francs.

PORT DE FEDHALA

(Les Annales coloniales, 30 août 1935)

Au cours de l'exercice 1934, les travaux du port de pêche, dans la partie sud du port, ont été entrepris dès l'achèvement des travaux du port général. Terminés à la fin de l'exercice, ils ont permis d'inaugurer, le 1^{er} janvier 1935, le port de pêche qui, depuis cette date, est en exploitation normale.

Le Port de Fedhala a reçu, au cours de l'exercice, 230 navires d'une jauge brute totale de 279.652 tonneaux, contre 247 navires pour une jauge brute totale de 232.342 tonneaux en 1933. Cette discordance entre la diminution du nombre des navires et l'augmentation de la jauge n'est qu'apparente. Elle s'explique par le fait que le port approfondi a pu recevoir des navires de tonnage unitaire plus important.

PORT DE FEDHALA

(Le Journal des débats, 15 septembre 1935)

Le dividende qui sera proposé à l'assemblée du 29 septembre sera vraisemblablement inférieur à celui de l'exercice 1934. qui avait été fixé à 30 fr. par action..

PARMI LES PORTS MAROCAINS
FEDHALA
par Jean Odin,
sénateur de la Gironde,
membre de la Commission de la Marine
(*Les Annales coloniales*, 12 octobre 1935)

FEDHALA mérite une mention particulière parmi les ports marocains. Il a eu de nombreux partisans à l'époque où il s'est agi de choisir le port principal du Maroc. Ses tenants faisaient valoir, à l'encontre de Casablanca exposé à toutes les fureurs du large, la protection que sa digue rocheuse naturelle assurait au port de Fedhala et s'élevaient contre la possibilité d'avoir deux ports si rapprochés. C'est cependant cette possibilité que l'événement a ratifiée ; Casablanca est devenu un très grand port dont l'essor n'est pas terminé et Fedhala a pris, de son côté, un développement appréciable avec les spécialités auxquelles il est dévolu, produits de la pêche, légumes et surtout pétrole. Fedhala est, en effet, le port réservé aux carburants dont on cherche de plus en plus, avec raison, à écarter les dépôts des agglomérations urbaines.

C'est de 1923 que date cette spécialisation et le mouvement qu'elle comporte a grossi rapidement.

Les exportations s'affirmeront à mesure que les travaux en cours pour la recherche des gisements de pétrole dans le sous-sol marocain aboutiront à des résultats qui, loin de nuire à l'activité du port de Fedhala, lui apporteront un nouvel élément.

En effet; quelle que soit la région où les huiles jailliront, il sera toujours moins coûteux d'installer un pipe-line pour les conduire jusqu'au port où tout est aménagé pour les recevoir, que de bâtir de nouvelles constructions à leur usage.

Pour le moment, de puissantes sociétés françaises et étrangères dirigent sur le port de Fedhala de l'essence, du gaz oil, du mazout, des huiles, du bitume qui se dispersent ensuite vers toutes les régions du vaste pays à la vitalité duquel ces divers produits vont contribuer.

Les produits de pêche sont aussi pour Fedhala un élément de prospérité : en 1928, les quantités de poissons pêchés ou importés dans ce port étaient d'environ 696.000 kg ; elles se chiffrent maintenant par plus de 3 millions de kg.

Les importations de poisson avaient surtout à alimenter les usines de conserves créées à Fedhala qui ont livré, en 1934, plus de 1.700.000 kg.

Fedhala exporte, en outre, par wagons réfrigérés, d'importantes quantités de poisson « de table » sur différents centres de France et d'Algérie.

Quant à son industrie de conserve, elle a la chance de pouvoir profiter de l'heureuse alternance saisonnière, dans cette période, des produits de la mer et des fruits de la terre.

En effet, à la période de ralentissement du rendement de la pêche correspond la pleine production des primeurs. Il suffit de modifications minimales pour qu'au lieu de boîtes de sardines et de thon, les usines fassent sortir des boîtes de haricots verts ou de petits pois. Cette fabrication, qui donnait en 1928, à ses débuts, 40.000 kg est arrivée, en 1934, à 1.100.000 kg. C'est la fertile région des Zenata, contiguë au territoire de Fedhala, qui produit presque toutes les primeurs dont les usines de ce port font des conserves.

En outre, ce centre privilégié a pu édifier ses constructions avec l'argile de son propre sol, construire son port avec le roc de son sous-sol et il peut assaisonner ses conserves avec le sel de ses satines.

Il faut encore ajouter qu'à son rôle utilitaire, Fedhala joint le privilège d'offrir aux Marocains une plage séduisante et, au milieu de jardins riants, un casino très bien compris et qui seul, au Maroc français, bénéficie de l'autorisation des jeux.

LES PORTS
Fédala
(*Les Annales coloniales*, 4 février 1936)

Le nouveau phare, entièrement automatique, alertera les navires à 10 milles à la ronde.

LE TRAFIC DU PORT DE FEDHALA
(*Les Annales coloniales*, 21 février 1936)

Le nombre de navires entrés dans le port s'est élevé, pendant l'exercice 1935, à 217 contre 230 en 1934. Les bateaux entrés ont été d'un plus fort tonnage. La jauge brute de ces entrées s'est élevée à 287.029 tonneaux contre 279.652 en 1934.

La lutte contre les taudis
(*Les Annales coloniales*, 27 mars 1936)

[...] À Fedala, la ville négocie avec les particuliers propriétaires des terrains sur lesquels se trouvent des quartiers ouvriers, pour entreprendre la réalisation de constructions d'un type approprié. En cas d'échec des pourparlers, la ville opérera elle-même.

À L'ACADÉMIE DES SCIENCES COLONIALES
Prix du Maréchal Lyautey
(*Les Annales coloniales*, 17 avril 1936)

M. de Peretti de La Rocca, ambassadeur de France, donne lecture du rapport du Jury d'attribution. Cette année, le prix est donné aux œuvres ou travaux ayant déterminé au Maroc un progrès économique.

Une somme de 10.000 francs est attribuée à la Compagnie du Port de Fedala, création de toutes pièces par des initiatives privées, d'un port qui est devenu port pétrolier, port à phosphates et port de pêche.

Une somme de 2.000 francs est attribuée à M. Émile Pagnon, colon à Meknès, pour ses créations d'élevage du mouton et de viticulture.

PÊCHERIES

Au Maroc
(*Les Annales coloniales*, 24 avril 1936)

À Fédala, le produit total de la pêche, contrôlé par l'administration du port, s'est élevé, au cours de 1935, à 3.589.449 kg. contre 2.895.315 en 1934.

Sur ce total, 2.233.060 kg. (contre 2.227.835) ont été dirigés sur les usines de conserveries et 1 million 322.889 kg. ont été expédiés à l'état frais.

Démographie marocaine
(*Les Annales coloniales*, 28 avril 1936)

Fedala

La population totale de Fédala se chiffre comme suit :

Européens : 1.603 contre 1.303 en 1931 ;

Indigènes : 8.517 contre 4.418 en 1931, soit une augmentation de 300 Européens et 4.099 indigènes.

Dans les Zénata, il a été recensé 1.301 Européens contre 1.046 en 1931 et 23.522 indigènes contre 13.830, accusant une augmentation de 255 Européens et de 9.672 indigènes.

Dans l'ensemble, le Contrôle civil des Zénata et Fédala administre 2.904 Européens et 32.039 indigènes, soit au total 34.943 habitants.

Fédala ne comptait en 1921 que 923 habitants, en 1926 2.970, puis en 1931 5.721 et enfin en 1936 10.120 habitants.

Pour les Zénata, non recensés en 1921 et 1926, on notait les chiffres de 14.896 en 1931 et 24.823 en 1936.

PORT DE FEDHALA
(*Le Journal des débats*, 15 septembre 1936)

Le dividende qui sera proposé à l'assemblée du 29 septembre sera vraisemblablement inférieur à celui de l'exercice 1934, qui avait été fixé à 30 fr. par action.

M. Gasnier-Duparc au Maroc
(*Les Annales coloniales*, 9 avril 1937)

Parti vendredi de Toulon sur le *Colbert*, le ministre de la Marine est arrivé dimanche soir à Casablanca. [...]

Il a visité les installations du grand port, les batteries de défense et les parcs de Fedhala.

PORT DE FEDHALA
(*Le Journal des débats*, 24 août 1937)

L'assemblée du 20 août a approuvé les comptes de l'exercice arrêtés au 31 décembre 1936 se soldant, après amortissements, par un bénéfice de 449.703 francs. Le dividende a été fixé à 30 francs brut par action.

GRÈVE DES CHALUTIERS A CASABLANCA
(*Les Annales coloniales*, 9 octobre 1937)

Un mouvement. de grève a éclaté avant-hier parmi les équipages des chalutiers des ports de Casablanca et Fedala, motivé par une question de composition des équipages.

MAROC
L'amélioration de l'habitat indigène
(*Les Annales coloniales*, 13 juin 1938)

[...] On termine également des cités ouvrières à Fedhala et Port-Lyautey, cités neuves et particulièrement envahies par les taudis.

PORT DE FEDHALA
(*Le Journal des débats*, 27 juillet 1938)

Le bénéfice net de l'exercice 1937 s'élève à 469.904 francs contre 449.703 francs pour 1936. Le conseil proposera à l'assemblée du 10 août de maintenir le dividende à 30 francs brut par action.

Cie franco-marocaine
(*Les Annales coloniales*, 17 octobre 1938)

L'assemblée extraordinaire du 11 octobre a voté la réduction du capital de 5.400.000 fr., le ramenant ainsi de 9 millions à 3.600.000 fr., par le remboursement en espèces d'une somme de 150 fr. par action de 250 fr. nominal. Diverses modifications ont été apportées aux statuts.

Au lieu d'un remboursement en espèces, les actionnaires pourront recevoir par groupe de 10 actions Franco-Marocaine de Fedala, 2 actions Immobilière de Fedala et [1 action Compagnie du port de Fedala](#).

La formation de la main-d' œuvre maritime au Maroc
(*Les Annales coloniales*, 31 octobre 1938)

[...] Des écoles nautiques élémentaires, destinées à la formation des jeunes indigènes désireux de se tourner vers les professions maritimes, furent successivement ouvertes, à Mogador en 1923, à Casablanca en 1931 et à Fedala en 1937. Depuis le début de 1938, ces établissements ont fonctionné dans les meilleures conditions et sont l'objet d'une sollicitude particulière du Gouvernement du protectorat. [...]

PORT DE FEDALA
(*Les Annales coloniales*, 31 janvier 1939)

Pour l'année 1938, le trafic général du port, comparativement à celui de 1937, se présente comme suit :

Importations de carburants : 91.150 tonnes contre 92.777 t. ; marchandises générales, 9.329 tonnes contre 7.844 t., soit un total d'importations de 100.479 t. c. 100.621 tonnes.

À l'exportation : carburants 29.436 t. contre 32.105 t. ; marchandises générales 9.523 t. contre 9.273 t. Total des exportations : 38.159 tonnes contre 41.578 t.

Le total des importations et des exportations ressort ainsi à 139.438 t. c. 142.199.

L'ACTIVITE DES PORTS MAROCAINS
(*France-Outre-mer*, 19 mai 1939)

.....
Le port de Fedala, situé à 23 kilomètres au nord de Casablanca, a été construit dans une petite baie naturelle protégée des vents d'ouest par une arête rocheuse.

La construction et l'exploitation de ce port, ouvert au commerce international à partir du 1^{er} mars 1914, furent concédés à la Compagnie franco-marocaine de Fédala, par une convention approuvée par dahir du 4 mai 1914.

Conformément à cette convention, à la société concessionnaire s'est substituée la Compagnie du port de Fédala, formée au capital de 3.500.000 francs. Ce capital a été porté à 7.000.000 de francs en janvier 1932.

Le gouvernement chérifien participe à la répartition des bénéfices d'exploitation dans une proportion variant de 50 à 80 %, après remboursement complet des déficits qui pourraient se produire sur l'exploitation et des avances éventuelles résultant des garanties accordées par le gouvernement chérifien pour le service des obligations et des emprunts.

La superficie des magasins est de 3.000 mètres carrés, celle des terre-pleins, de 40.000 mètres carrés.

Le port de Fédala est ainsi en mesure de faire face à un trafic journalier moyen de 800 tonnes de marchandises générales, et cela indépendamment des combustibles liquides.

Le poste pétrolier de Fédala permet l'importation par tanks d'essence et de pétrole pour la Vacuum Oil Company, la Société Shell du Maroc, la Compagnie marocaine des carburants et la Société africaine des pétroles.

Ces quatre firmes ont construit à Fédala des installations importantes et notamment des réservoirs dont les capacités totales sont respectivement, pour chaque société de 16.000, 19.000, 7.000 et 5.000 mètres cubes. En 1936, il a été importé à Fédala 90.000 tonnes de combustibles liquides.

La Société Shell a construit, en outre, une station pour l'importation du bitume en vrac et sa réexpédition pour les centres de consommation.

À partir de 1925, la progression du trafic est presque continue, passant de 16.655 tonnes en 1924 à 132.874 en 1936.

Sur ce dernier chiffre, les carburants représentent 88 % du tonnage global.

PORT DE FEDALA
(*Le Journal*, 5 octobre 1941)

Les actionnaires, réunis en assemblée ordinaire le 26 septembre, ont approuvé les comptes de l'exercice 1940, faisant apparaître un solde créditeur de 507.832 francs, sur lequel une somme de 420.000 francs a été affectée à la répartition aux actions. Tenant compte de la baisse considérable de la balance d'exploitation, l'assemblée a décidé de surseoir à la répartition du dividende dont le conseil fixera la date de mise en paiement ultérieurement.

AEC 1951. — 819 — C^{ie} du port de Fédala (C.P.F), 47, rue de Liège, PARIS (9^e).

Capital. — Société anon., fondée le 1^{er} juillet 1914, 3.500.000 fr. en 7.000 actions de 500 fr. libérées. Capital actuel : 7.000.000 de fr. en 20.000 actions de 350 fr. libérées.

Dividendes bruts. — 1947: 42 fr., 1948 : 42 fr.

Objet. — Construction et exploitation du port de Fédala et des extensions qui pourront devenir nécessaires ; obtention de toutes concessions, etc. Ateliers et chantiers maritimes. Travaux de mécanique et de chaudronnerie.

Conseil. — MM. Gilbert Hersent, présid. ; Jacques de Lapeyrière, vice-présid. ; Marcel Hersent, Ch. Michel-Côte, P. Perrin de Brichambaut [ép. Yvonne Hersent], Louis Renaudin [CFAT], Paul Chalon [C^{ie} générale de construc. en Af. fse], admin. — Directeur général : Antoine de Seroux.

ET UNE KYRIELLE DE SOCIÉTÉS...

EXIVA-Exportation-Importation-Vente-et-Achat. — Sté anon., 10 millions fr. — Adm. un. : Ét. Lefèbvre [Hersent](antér. à Casablanca).

Sté des carreaux Cimabro, Sté anon., f. le 24-4-33, 10 millions. — Fabric. de carreaux en ciment. — Conseil : Georges Hersent, Gilbert Hersent, Louis Lefèvre [Hersent], A. Philip, C^{ie} franco-marocaine de Fédala, [Pierre] Perrin de Brichambaut [Hersent], Mimard (*B O.*, 12-5-33, p. 723).

Sté financière industrielle, commerciale (SOFICO). — Sté anon., .30.1.1947. — 2 millions fr. — Ttes affaires, investissements, prises d'intérêt, etc. — C. : P. Perrin de Brichambaut [Hersent], Charles Duchemin, Samci S. A.

Sté foncière de l'Afrique du Nord. — Sté anon. maroc. f. le 27 décembre 1926, 75.000.000 fr. — Toutes opérations immobilières et fin. — Conseil : MM. Gilbert Hersent, présid. ; Ét. Lefèbvre, admin.-dél. [Hersent] ; G. Defougère, Ch. Duchemin, Ant. de Seroux [Hersent], Sté la Fédalienne.

Sté agricole et financière de Roquesautes, Fédala. — Sté anon., 18.1.50, 3 millions fr. — Investissements immob. et fin. — Adm. un. : Étienne Lefèbvre [Hersent].

Sté pour le financement du commerce et de l'industrie (SOFIDUC). — Sté anon., 28.10.48, 90 millions fr. Toutes opérations et particip. — C. : Ét. Lefèbvre [Hersent], [Michel] Couvreur [Crédit foncier colonial, Omnium intercontinental à Casa], Ch. Célier, Crédit foncier colonial et de banque, B. de Laguiche [Crédit foncier colonial].

Conserveries alimentaires de Fédala (CAF), km. 2, 100, rte de Fédala à Médiouna. — Sté anon., 10.11.1947, 4 millions fr. — Pêche, fabrique conserves. — C. : M. Filipe De Cruzeiro, H. Piquet^o, Ch. Duchemin [Hersent], Artur d'Aguiar.

Orfèvrerie Gilbert Amman et C^{ie}, r. de l'Yser. — Sté anon., 29.6.1948, 6 millions fr. en 6.000 act. dont 3.000 d'app. à M. G. Amman. — Fabric. bijoux, orfèvrerie, couverts de table. — C. : Gilbert Amman, Ch. Duchemin [Hersent], L. Hoffele^o, M. Rougeron^o.

Les Salines du Maroc, immeuble du Parc. — Sté anon., 17.500.000 fr. — Mines de Taza et Imaghene : sel gemme et d'évaporation. — C. : Ch. Duchemin [Hersent], pdt ; E. Coudert^o [° /], H. Royer^o, Sté foncière de l'Afrique du Nord [Hersent], Sté La Fédalienne.

Sté anon marocaine d'exploitation et d'exportation (SAMEXPOR), Fedala. — Sté anon., f. en 1934, 750.000 fr. en 1.500 actions. — Exploit. de la concession du port de pêche de Fedala. — Conseil : MM. Charles Duchemin [Hersent], Pierre Hennique [1956/1920], Sté Tunmac, J. Péraire, Sté des Conserve marocaines.

Sté immobilière de Fedala. — Sté anon., 1934, 75.000.000 fr. — Conseil : MM. Georges Hersent, Jean Hersent, C^{ie} franco-marocaine de Fedala, Crédit foncier d'Algérie-Tunisie.

Sté de recherches et d'exploitations souterraines (SOREX), route n° 107. — Sté anon., 18.5.49, 1 million fr. — Rech. souterraine de tous liquides et minerais — C. Charles Duchemin [Hersent], P. Digeon, G. Lamorte.

Sté marocaine du liège (SOMAL). — Sté anon., 1947, 5 millions. — Indus. et com. du liège. — Conseil : Sté an. du port de Rosario [Hersent], Sté fse du liège [SOFRALI*][1956/1849], G. Defougère [Hersent], Martorel*, J. Palma^o.

826 — Les Conserveries marocaines (COSMAR)

Siège social : rue de l'Yser, FÉDALA (Maroc).

Agent pour la vente : C^{ie} gle de conserves et prod. aliment., 78, rue de Provence, Paris (9^e)

Capital. — Société anon., fondée le 29 juin 1929, actuellement au capital de 70 millions de fr. en act. de 500 fr.

Objet. — Fabrication et vente de conserves et produits alimentaires : thon, sardines, petits pois, etc. — Usine à Fedala [+ Safi].

Conseil. — MM. Sté foncière de l'Afrique du Nord, présid. ; Étienne Lefèbre [Hersent], admin.-dél. ; Sté la Fédalienne, Raymond Hémerly.

La Fédalienne (B. P. 21). — Sté anon. maroc., 28 juin 1939, 5 millions — Opérat. immob. et fin. — Conseil : Louis Claudon^o, présid. ; Ét. Lefèbre [Hersent], admin.-dél. ; Sté fonc. de l'Afrique du Nord [Hersent].

857 — Société des Entrepôts frigorifiques de l'Afrique du Nord (S. E. F. A. N.*).

Siège : 77, avenue Paul-Vaillant-Couturier, LE KREMLIN-BICÊTRE A (Seine)[= GÉO].

Capital — Société anon., fondée le 17 mai 1918, 76.500.000 fr. en 102.000 act.

Objet. — Création d'abattoirs industriels et entrepôts frigorifiques dans l'Afrique du Nord ; pêche maritime et fluviale ; fabrication et vente de la glace, salaisons conserves de viande, charcuterie, congélation et entreposage ; commerce et conservation de tous produits pouvant se conserver à basse température. — Exploitation à Fedala (Maroc). Exp : saindoux, conserves de viandes, salaisons, charcuterie, glace.

Conseil. — MM. Maurice Tanon^o, présid.-direct. gén. ; Eugène Foucaud [Foucault ?], Marcel Foucaud [fils de Jules] [Jacques Foucault en photo sur site consacré à Fedala par Jean-Louis Darnault], Charles Fould [fils d'Alphonse, père de Pierre], Pierre Fould [Papeterie de Stenay], Perrin de Brichambaut [Hersent], Julien Schweitzer, Sté Géo.

Sté industrielle des applications du liège (SIDRAL). — Sté anon., 20.5 1947, 24 millions fr. en 48.000 act. dont 4.000 d'app. — Industrie, com. du liège. — C. : R. Martorell, G. Defougère [Hersent], Les Bouchonneries de Fedala, La Tingitane S. A., Rabat.

Cie DU PORT DE FEDALA
(L'Information financière, économique et politique, 27 juin 1951)

Le conseil a l'intention de proposer à l'assemblée générale ordinaire qui approuvera les comptes de l'exercice 1950 la distribution d'un dividende de 100 fr.

La Compagnie, dont la concession a été prorogée récemment de 1974 à 1994, réalise actuellement des travaux consistant principalement dans la construction d'un « Sea-Line » pour la décharge des produits pétroliers. Cette conduite sous-marine, d'une longueur de 2.400 m., se raccordant aux installations existantes atteindra en rade des fonds de 18 à 20 mètres et sera par conséquent accessible aux navires pétroliers sans limitation de tonnage. Les travaux sont en cours et le lancement de la conduite est prévue pour la fin d'août, sa mise en service pouvant être envisagée pour le mois d'octobre.

L'augmentation de capital actuellement en cours a pour objet le financement de ces travaux qui ont été approuvés par le gouvernement chérifien L'amortissement et l'intérêt des actions ainsi que les emprunts complémentaires qui ont été contractés comportent par conséquent la garantie de l'État.

Rappelons que les souscriptions sont reçues au Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie, à raison de 3 actions nouvelles de 750 fr. pour 1 ancienne, jouissance 1^{er} janvier 1951. jusqu'au 11 juillet.

PORT DE FEDALA

(L'Information financière, économique et politique, 28 septembre 1951)

L'assemblée ordinaire du 25 septembre a approuvé les comptes de 1950 et voté le dividende net annoncé de 82 fr. par action.

La première assemblée extraordinaire a vérifié et rendu définitive l'augmentation du capital de 15 à 60 millions autorisée par l'assemblée extraordinaire du 24 octobre 1950 et a constaté que la décision du conseil d'augmenter le capital de 5 millions par élévation de 500 à 750 fr. du nominal des actions devient désormais définitive.

La seconde assemblée extraordinaire a décidé que le regroupement des 80 000 actions de 750 fr. se fera en 20 000 actions de 3.000 fr.

La troisième assemblée extraordinaire pour autoriser le conseil à élever le fonds social à un maximum de 150 millions. en une ou plusieurs fois, a été reportée, faute de quorum, à une date ultérieure.

COMPAGNIE DU PORT DE FEDALA

[Desfossés 1956/479]

SIÈGE SOCIAL : Paris, 47, rue de Liège. Tél. : LAB. 61-65.

CONSTITUTION : Société anonyme française, constituée en 1913, pour une durée expirant le 31 décembre 1979.

CONSEIL :

Hersent (Gilbert)(-1969)[x /00][fils de Jean, frère cadet de Georges], 172 (Crédit foncier colonial), 208 (Bq comm. Maroc), 225 (Fin. Rosario - Puerto-Belgrano), 305 (SOFFO), 435 (v.-pdt TAI), 479 (pdt Port de Fedala), 480 (PQE Beyrouth), 481 (pdg Port Rosario), 585 (Ouenza), 951 (Penhoët), 1316 (pdt Énergie élect. Bizerte), 1904 (Brass. Cameroun).

Lapeyrière (Jacques de)(ing. Ép. Germaine Vinot-Préfontaine. Enf. : Guy (1913 Cheu-Kia-Tchouang, Chine), Simone (ép. Lemoine), Jean (ép. Janine Duménil-Leblé), Jean)[x /00][Hersent], 415 (v.-pdt Transp. commun rég. Hanoi), 479 (v.-pdt Port de Fedala), 1316 (v.-pdt Énergie élect. Bizerte).

Seroux (baron Antoine de) [Ing. Ép. Zoé Barbet, fille de Louis-Alex. Barbet (1850-1931), anc. repr. Hersent au Port de Rosario, au Port de Fedhala, à la Soc. foncière de l'Indochine (tramways de Hanoi)...] [Hersent], 415 (Transp. commun rég. Hanoi), 479 (adg Port de Fedala), 1316 (adg Énergie élect. Bizerte), 1769 (Expl. forest. afric.).

Chalon (Paul)^[x /x0][Hersent], 479 (Port de Fedala), 906 (Bonna), 1638e (Cie de construc. gén. en Afr. frse).

Michel-Côte (Charles)(1872-1959)[petit-fils de César Michel, soyeux, gros actionnaire du Crédit lyonnais, il épouse une petite-fille de Théodore Côte, directeur de l'Omnium lyonnais (transports), administrateur de Mokta-el-Hadid, également gros actionnaire du Crédit lyonnais. Directeur, puis administrateur de la Compagnie des mines de Roche-la-Molière et Firminy, sous-directeur des Études financières du Crédit lyonnais (1903-1910), missionné par Pêchiney (1907-1914), président de la Banque franco-américaine (1912), administrateur de la Cie française d'études et d'entreprises coloniales, commissaire aux comptes des Phosphates de l'Océanie..., il est surtout connu comme dirigeant de sociétés djiboutiennes et malgaches. Recruté en 1934 au conseil de la Banque de l'Indochine comme représentant des milieux coloniaux], 113 (Bq de l'Indochine), 366 (pdt 1933-1958 Djibouti-Addis-Abeba), 479 (Port de Fedala), 1844 (Plantations indoch. thé).

Perrin de Brichambaut (Dr Pierre)(1889-1967)(Colonel aviateur, médecin, ingénieur civil, ép. Yvonne Hersent. Adm. de la Société des entrepôts frigorifiques de l'Afrique du Nord et autres affaires Hersent à Fédala : voir AEC 1951), 415 (Transports en commun de la région d'Hanoï), 479 (Port de Fedala), 481 (Port Rosario), 1316 (Énergie élect. ville Bizerte).

Renaudin (Louis)(1892-1969)(ép. Christiane Bonnier)^[x /00], 106 (Bq Syrie+Liban), 216 (Bq ottomane), 229 (Créd. fonc.), 236 (Sous-comptoir entrepreneurs), 237 (pdg CFAT), 365 (pdg Fermière ch. fer tunisiens), 479 (Port Fedala), 1315 (Fasi d'élec.), 1368 (Alg. prod. chim. et d'engrais), 1437 (Phosphates Djebel M'Dilla), 1721 (Cie gén. des colonies), 1737 (Lyonnaise de Madagascar), 1758 (Cie marocaine).

Lefebvre (A.)(Hersent), 479 (secr. gén. Port de Fedala), 1316 (secr. gén. Énergie élect. Bizerte).

Dagoret (R.), 479 (comm. cptes Port de Fedala).

Renault (G.), 479 (comm. cptes Port de Fedala).

OBJET : Exploitation du port de Fedala ou des extensions ; toutes opérations se rattachant à l'objet social.

CAPITAL SOCIAL : 105 millions de fr., divisé en 35.000 act. de 3.000 fr. À l'origine, 3.500.000 fr., porté à 7 millions en novembre 1931 par l'émission au pair de 7.000 actions à raison de 1 nouvelle pour 1 ancienne. Réduit en 1946 à 4.900.000 fr. par l'abaissement de 500 à 350 fr. du nominal des actions, puis reporté à 7 millions par la création de 6.000 actions de 350 fr. sur lesquelles 1.000 ont été remises à l'État en règlement de l'impôt de solidarité et les 5.000 autres réparties gratuitement aux actionnaires à raison de 5 nouvelles pour 14 anciennes. Porté en 1950 à 10 millions par élévation du nominal à 500 fr. Porté en 1951 à 60 millions par : 1° l'élévation du nominal à 750 fr. ; 2° l'émission de 60.000 actions de 750 fr. Porté en 1952 à 105 millions par émission de 15.000 actions de 3.000 fr. Regroupement des actions de 750 fr. en actions de 3.000 fr. à partir du 28 janvier 1952.

RÉPARTITION DES BÉNÉFICES : 5 % à la réserve légale, 6 % d'intérêt cumulatif aux actions, somme nécessaire pour l'amortissement des actions, réserve supplémentaire facultative. Sur le solde, 90 % aux actions, 10 % au conseil d'administration.

SERVICE FINANCIER : Actions, Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie.

TRANSFERTS : Actions, Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie.

COUPONS NETS AU PORTEUR : n° 21 (15 octobre 1951), 82 fr. ; 22 : droit de souscription (5 de 3.000 fr. pour 16 de 750 fr.) ; 23 et 1 (15 octobre 1952), 51 fr. et 205 fr. ; 24 et 2 (16 novembre 1953), 51 et 205 fr. ; 3 (15 juillet 1954), 205 fr. ; 4 (1^{er} août 1955), 205 fr.

	Recettes brutes d'expl.	Bénéfices d'expl.	Prod. bruts	Amort.	Bénéf. nets	Réserves	Bénéf. distrib	Div. brut par act.
	(En 1.000 francs)							(En fr.)
1942	1.773	—	3.267	—	598	30	420	30 00
1943	10.773	2.623	4.752	—	2.585	2.166	420	30 00
1944	9.556	1.694	3.347	—	1.913	1.498	420	80 00
1945	9.229	1.039	1.462	—	472	52	420	30 00
1946	16.956	3.733	5.072	—	2.216	1.796	420	21 00 (1)

1947	26.289	3.312	4.528	—	1.321	434	840	42 00 (1)
1948	31.628	5.164	15.714	—	2.281	1.391	889	42 16
1949	65.118	7.422	9.364	—	4.684	3.023	1.536	76.82 9
1950	81.593	4.120	15.894	311	6.662	3.184	2.478	82 net
1951	90.430	4.058	30.244	223	5.889	690	5.200	205 net
1952	93.297	—	43.010	—	16.256	6.592	9.664	205 net
1953	120.324	- 3.533	28.627	—	10.674	1.652	9.022	205 net
1954	135.498	1.250	23.464	—	4.841	242	8.750	205 net

(1) Sur 20.000 actions au lieu de 14.000.

BILANS AU 31 DÉCEMBRE (En 1.000 francs)

	1950	1951	1952	1953	1954
PASSIF					
Capital	10.000	60.000	105.000	105.000	105.000
Réserves et provisions	29.933	28.766	31.815	40.656	43.852
Dette consolidée	69.180	277.900	527.601	656.696	712.215
Dette flottante	9.796	13.096	14.249	16.046	10.381
Dividendes et tantièmes	2.478	5.200	9.664	9.022	8.750
	<u>111.387</u>	<u>384.961</u>	<u>688.229</u>	<u>827.419</u>	<u>880.204</u>
ACTIF					
Immobilisé	77.876	308.462	634.680	741.050	799.466
Stocks	6.310	7.861	6.236	6.848	6.624
Débiteurs	20.084	27.716	27.947	40.004	47.959
Disponible	7.617	40.922	19.366	39.517	26.165
	<u>111.387</u>	<u>884.961</u>	<u>688.229</u>	<u>827.410</u>	<u>880.204</u>

Compagnie du Port de Fedala
(L'Information financière, économique et politique, 18 septembre 1956)

L'assemblée du 15 septembre présidait M. de Seroux en l'absence de M. G. Hersent a approuvé les comptes de 1955 se soldant par un bénéfice net de 10.958.954 fr. contre 4.841.386 francs. Elle a voté le dividende prévu de 250 fr. brut par action.

Le rapport du conseil signale qu'au cours de l'exercice 1955, le tonnage de marchandises ayant transité dans le port a atteint 419.836 tonnes, ce qui représente une augmentation de plus de 15 % sur le tonnage de 1954 (364.930 t.), lui-même en progression d'environ 16 % sur celui de 1953.

CIE DU PORT DE FEDALA
(*L'Information financière, économique et politique, 25 octobre 1956*)

Du 1^{er} janvier au 30 septembre 1956, le trafic total du port a porté sur 338.038 tonnes contre 326.921 tonnes pour la période correspondante de 1955.

Cie du Port de Fédala
(*L'Information financière, économique et politique, 29 septembre 1959*)

À l'assemblée ordinaire du 23 septembre, le président, M. G. Hersent, a déclaré, en réponse à un actionnaire, que l'exercice en cours était tributaire de la situation économique générale au Maroc.

Répondant à une autre question, il a indiqué qu'actuellement, les rapports entre la Société et le gouvernement marocain et les syndicats étaient satisfaisants.

Le rapport du conseil signale que le tonnage des marchandises importées et exportées par le port de Fedala pendant l'année 1958, a atteint 407.658 tonnes contre 403.616 tonnes en 1957, soit une augmentation de 1 %.

Le tonnage des importations a été de 339.175 tonnes contre 330.660 t. l'année précédente, les déchargements d'hydrocarbures étant en légère régression, à 263.980 tonnes c. 270.068 tonnes.

Le tonnage des exportations, qui est de 68.483 tonnes contre 72.956 t. en 1957, se décompose en hydrocarbures, 31.614 tonnes contre 44.359 t. ; vin, 35.455 tonnes contre 26.283 tonnes ; divers, 1.414 tonnes c. 2.314 t.

Les travaux de réfection et d'allongement sur 40 mètres du quai aux marchandises générales et les dragages et dérochages à la cote — 6,00, pour permettre l'évolution des navires devant ce quai, se sont poursuivis en 1958. Le remblaiement de la fosse située au nord-est du quai aux pétroliers s'est continué et a été presque achevé. Deux grues ont été achetées et mises en service.

Par contre, la commande d'une drague d'entretien et l'exécution de travaux, approuvés par le gouvernement marocain, ont été différées.

Les deux affaires « Liquidation des ateliers et chantiers maritimes de Fedala » et « Société Remess » étant réglées, ont disparu du bilan.

Depuis le début de 1959, la société a été amenée à faire l'avance des dépenses de certains travaux, suivant un programme établi antérieurement et approuvé par le gouvernement marocain.

*
* *
*

L'assemblée a approuvé les comptes de 1958 se soldant par un bénéfice de 6.202.310 francs. Cette somme, après versement à la réserve générale pour former un total de 6 millions 300.000 francs, affecté à compte « Dividende statutaire dû actionnaires ».

Faute de quorum, l'assemblée extraordinaire, en vue du changement de la raison sociale, a été reportée à une date ultérieure.
