

PORT DE TANGER

- | -

RENSCHHAUSEN ADJUDICATAIRE

La presse allemande
(*Le Figaro*, 16 juin 1905)

Berlin, 15 juin.

La même *Gazette nationale* confirme que la maison allemande Reutemann a obtenu l'adjudication des travaux du port de Tanger mais nie que l'Allemagne ait obtenu des concessions territoriales au Maroc.

La question du Maroc
(*Le Figaro*, 24 août 1905)

On télégraphie de Tanger au *Lokalanzeiger* :

La maison Borgeaud, Reutemann et Cie négociait depuis cinq mois pour obtenir la concession des travaux du port à Tanger ; l'Allemagne la réclamait comme compensation au meurtre du journaliste Genthe. Le traité n'a été, il est vrai, signé que le 27 juillet, entre M. Renschhausen, chef de la maison Borgeaud, et le gouvernement marocain, et la note franco-allemande est datée du 9 juillet ; mais on s'explique ce retard à cause des lenteurs de la bureaucratie (sic) au Maroc.

Il est compréhensible que les Français en veuillent au comte de Tattenbach qui a complètement détruit au Maroc les plans ambitieux de la France, mais ce diplomate ne faisait qu'agir au nom et par ordre de son gouvernement, et il n'est pas digne d'un ennemi (sic) loyal de couvrir un homme tel que M. de Tattenbach de mensonges et de fausses accusations.

La jetée à construire par la maison allemande aura une longueur de 330 mètres ; les dépenses seront d'un million et demi de marks ; les travaux doivent être achevés en deux ans. Les dépenses seront payées à l'Allemagne en dix ans. On ne sait rien de précis au sujet des garanties qui ont été accordées à la maison allemande, concernant l'administration future du port, l'organisation du système des remorqueurs et autres questions de commerce et de navigation.

Cette dépêche, évidemment puisée aux meilleures sources allemandes, prouve que les négociations, au sujet du port de Tanger, commencèrent presque immédiatement après la visite de l'Empereur, qu'elles n'eurent pendant cinq mois aucun résultat positif et qu'elles furent conclues pendant la semaine où le Sultan a pu prendre connaissance de la note franco-allemande.

La conclusion du traité au sujet du port de Tanger paraît n'être, en quelque sorte, qu'une récompense.

Ceci nous explique, par exemple, dans la note l'expression insérée sur la demande de l'Allemagne, « pour peu de temps », appliquée aux réformes internationales concernant

la police et les finances et l'explication de cette expression donnée à Wilhemstrasse, suivant laquelle le Sultan, au bout de ce « peu de temps », redeviendrait maître de les gérer à sa guise.

Il s'agissait de rassurer le Sultan en vue du port de Tanger. La dépêche est extrêmement intéressante aussi par l'allusion qu'elle fait aux garanties possibles qui livreraient, en réalité, jusqu'au paiement de la dette, l'administration du port de Tanger à l'Allemagne. Mais il est juste d'observer que sur ce point la dépêche n'est pas affirmative : il y a des garanties, lesquelles ? On ne sait pas.

BONNEFON.

Les affaires du Maroc
LE TEXTE DE L'ACCORD
(*Le Figaro*, 29 septembre 1905)

II

En ce qui concerne la construction d'un môle dans le port de Tanger, le gouvernement marocain avait, par une lettre adressée à la légation d'Allemagne en date du 26 mars, demandé à la maison Borgeaud et Reutemann l'établissement de deux plans entre lesquels il choisirait. Comme à la même époque une compagnie française avait été autorisée à étudier les mêmes travaux, il a été entendu qu'on prendrait un délai pour examiner les titres de cette compagnie, et que, à moins que la compagnie française ne présente des titres identiques à ceux de la compagnie allemande, celle-ci exécutera les travaux commandés par le Maghzen.

[La conférence d'Algésiras : rivalités franco-allemandes]
(*Le Journal des débats*, 28 février 1906)

[...] Après la séance, El Mokri a fait connaître que la concession de ces deux ports [Casablanca et Saffi] avait été sollicitée au début de l'année dernière par la Société française [la Cie marocaine (Schneider)], en même temps que celle du port de Tanger. Le Makhzen avait alors accepté le projet allemand relatif au môle de Tanger, présenté par la maison Borgeaud-Reutemann, et avait rejeté le projet français malgré les études très complètes auxquelles la Compagnie française avait procédé sur la demande expresse du Makhzen. [...]

MAROC
(*Le Sémaphore algérien*, 6 juillet 1914)

Les ingénieurs de la concession du port de Tanger ont effectué un certain nombre de sondages dans la baie pour se rendre compte de la nature des fonds jusqu'à la profondeur de dix mètres. Leurs opérations ont confirmé jusqu'à présent les indications fournies sur ce point par le service des Travaux publics, à savoir que ces fonds sont exclusivement composés de marne facilement dragable.

Ces messieurs se sont, en outre, rendus dans l'Andjera pour rechercher des carrières. Ils sont, paraît-il, satisfaits de leurs recherches et procéderont prochainement à des sondages dans cette région.

Contre les Boches et les bochisants
(*Le Sémaphore algérien*, 1^{er} octobre 1915)

De la « Presse marocaine »

Meier s'amuse

Meier, le fameux Meier, dont nous avons eu si souvent à nous occuper comme favorisant le commerce boche à Tanger, fait encore parler de lui.

Fondé de pouvoir du boche Renschaussen [*sic* : *Renschhausen*], il tient à gérer les intérêts de l'Allemand et s'occupe de faire pour son compte le plus de rentrées d'argent qu'il peut.

Meier se prétend Suisse.

Singulière attitude pour un neutre que de défendre des intérêts allemands contre des intérêts français.

Car il y a des intérêts français dans l'affaire et Meier entend les réduire à néant.

La maison Renschaussen appartient au Crédit foncier.

Et Meier veut, percevoir des loyers au nom du Boche !

Tout dernièrement, un sieur R... quittait l'appartement qu'il habitait dans la maison Renschaussen.

Meier, avec le calme d'une conscience boche, loua illico le logement à un tiers de son choix qui voulut visiter-les lieux avant de conclure définitivement.

Les clefs étaient aux mains du Crédit foncier.

Que faire ?

Meier enfonça la porte et mit une serrure neuve.

Le Crédit foncier, fort dans son droit, enleva la serrure neuve de Meier et la remplaça par une autre à lui.

Sur ce, l'ami des Boches, après avoir trompé la religion du commandant du Tabor espagnol, grâce à une histoire extraordinaire, revint avec la force armée et des mokhaznis du Pacha.

Mais quand la petite troupe voulut pénétrer dans l'immeuble, celui-ci se hérissa de carabines, le Crédit foncier gardait militairement la place.

— Halte-là ou je fais feu, dit la sentinelle de garde à la poterne de la forteresse. Pardon ! à la porte de l'appartement.

Et l'armée assiégeante leva le siège et s'en fut.

Meier s'amuse !

N.D.L.R. — Ce Renschaussen était un associé des Heckmann, des Loeb, des Mannesmann, des Reutmann et de quelques gros commerçants de notre ville qui y sont encore établis.

- II -

1921 (JUN) : *DAHIR* ACCORDANT
LA CONCESSION DU PORT DE TANGER
À LA SOCIÉTÉ MAROCAINE DE TRAVAUX PUBLICS,
SOUS LE RÉGIME DE LA LOI CHÉRIFIENNE.

CRÉDIT FONCIER D'ALGÉRIE ET DE TUNISIE
EXERCICE 1921

Assemblée générale ordinaire du 30 mai 1922
(*Le Recueil des assemblées générales*, 1922)

[...] Par dahir, en date du 2 juin 1921, Sa Majesté chérifienne a concédé la construction et l'exploitation du port de Tanger à la Société internationale pour le développement de Tanger, fondée, en juillet 1914, par la Société marocaine de travaux publics, dont nous vous avons annoncé la création en 1910. Vous vous associez à la satisfaction que nous a causé ce résultat acquis après douze années d'efforts. Les travaux réguliers commenceront dès l'adjudication de la première tranche des travaux. Les fonds nécessaires doivent être procurés à la société par une omission d'obligations garantie par le gouvernement chérifien, émission sur laquelle notre société pourra, de concert, avec les autres établissements intéressés à l'affaire, effectuer les avances nécessaires à la mise en marche immédiate des travaux. [...]

- III -
1922 (JUILLET) : TRANSFORMATION DE
LA SOCIÉTÉ INTERNATIONALE POUR LE DÉVELOPPEMENT DE TANGER
(EX-MAROCAINE DE TRAVAUX PUBLICS)
EN SOCIÉTÉ DU PORT DE TANGER

COMPAGNIE MAROCAINE*
(*Les Annales coloniales*, 18 décembre 1922)

[...] Les premiers travaux pour la construction d'un port à Tanger doivent être mis en adjudication prochainement par la Société du port de Tanger (anciennement Société internationale pour le développement de Tanger), dont la société a reçu des actions et des parts de fondateur en échange d'actions de la Société marocaine de travaux publics*, aujourd'hui liquidée. [...]

André LEBON (1859-1938), président

Président du Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie. Voir encadré
www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Credit_foncier_Alg.+Tun.pdf

SOCIÉTÉ DU PORT DE TANGER
S.A. frse au capital de 2 MF.
Siège social à Paris, 43, rue Cambon
(Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie,
Annuaire des valeurs de l'Afrique du Nord, 1922-1923, p. 475)

CONSEIL D'ADMINISTRATION

composé de 8 à 18 membres, nommés pour 6 ans, propriétaires de 10 actions.
LEBON (André), 2, rue de Tournon, Paris ; pdt ;
CAQUERAY (Gaston de)[Cie marocaine], 4, av. Hoche, Paris ; adm. délégué ;
PORTELA (Manuel), 28, Genova, Madrid ;
MASSENET (Alfred)¹, 28 bis, quai d'Orsay, Paris ;
ABDELSSADOCK, Tanger ;
HARRIS (Walter)[correspondant du *Times*, de Londres, ayant couvert la conquête du Maroc], Tanger ;
PARKER (Alwyn), Foldsdwon, Thursley, Godalming (Angleterre) ;
PHILIPPART (Edmond)[CFAT], 43, r. de Courcelles, Paris ;
TERRIER (Auguste)[CFAT], 47, av. de Tourville ;
VAN DORSSER (Reimer-Hendrik), Zeist, près Utrecht (Hollande).

COMMISSAIRE AUX COMPTES

MICHENOT (Émile)², 46, r. de la Clé, Paris ;
ARTEMARE (Ph. d'), 2, square La Tour-Maubourg, Paris

La question de Tanger (*Les Annales coloniales*, 17 décembre 1923)

L'accord signé mercredi par les experts français, anglais et espagnol concernant le port de Tanger, confirme le *dahir* du sultan de juin 1921 accordant la concession à la Société marocaine de travaux publics, sous le régime de la loi chérifienne. La compagnie ayant un capital-actions de 7 millions de francs, pourra émettre des obligations jusqu'à concurrence de 36 millions de francs et jouira d'une garantie du gouvernement marocain.

La participation de la France sera de un tiers. Les deux autres tiers sont partagés entre l'Angleterre et l'Espagne. Les anciennes parts de 20 % au total, qui avaient été attribuées à l'Allemagne et à l'Autriche sont distribuées entre le gouvernement chérifien et la ville de Tanger.

Toutes les questions relatives au port seront réglées entre la compagnie et une commission composée notamment d'un représentant du gouvernement chérifien et d'un membre de la commission de contrôle de la municipalité autonome de Tanger.

*
* * *

Au sujet des réclamations de l'Italie qui se plaint d'avoir été tenue à l'écart de la conférence, il convient de rappeler les termes d'un accord qui fut signé il y a une dizaine d'années et que l'on semble, du côté italien, avoir un peu oublié.

Il s'agit de l'accord du 28 octobre 1912, relatif au Maroc et à la Libye qui porte les signatures de M. Tittoni et de M. Poincaré et dont le paragraphe essentiel dit :

Le gouvernement de la République française et le gouvernement royal d'Italie, désireux d'exécuter dans l'esprit le plus amical leurs accords de 1902, confirment leur mutuelle intention de n'apporter réciproquement aucun obstacle à la réalisation de toutes les mesures qu'ils jugeront opportun d'édicter, la France au Maroc et l'Italie en Libye.

¹ Voir le portrait d'Alfred Massenet en exergue de la page *Cia del Norte Africano* : www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Cia_del_Norte_Africano.pdf

² Émile Michenot : administrateur de diverses filiales du groupe Zafiropulo.

Il est aisé de constater que cet accord, qui n'a jamais cessé d'être en vigueur, constitue un véritable protocole de désintéressement total.

Et le gouvernement italien aurait mauvaise grâce à prétendre qu'il s'agissait dans ce document du Maroc et non de Tanger, puisque ce protocole a été signé au moment même où se négociait l'accord franco-espagnol relatif à Tanger, qui fut conclu le 27 novembre 1912.

On voit donc que si l'Italie n'a pas été invitée à prendre part à la conférence de Tanger, c'est en vertu d'un désintéressement qu'elle a elle-même déclaré total dans son plus récent accord conclu avec la France au sujet du Maroc.

La question de Tanger (*Les Annales coloniales*, 20 décembre 1923)

Le statut de Tanger a été signé le 18 décembre, comme nous l'avions annoncé le jour même, grâce à l'esprit conciliant qui animait tous les membres de la conférence.

Ce document est formé de cinq parties, distinctes :

- 1° Une convention sur le statut de Tanger ;
- 2° Une annexe à cette convention, relative à la gendarmerie ;
- 3° Une déclaration portant engagement des trois gouvernements signataires de recommander au sultan deux projets de dahirs ;
- 4° Le projet de dahir concernant l'administration de la zone de Tanger ;
- 5° Le projet de dahir touchant l'organisation de la juridiction internationale à Tanger.

Les délégués espagnols n'ont signé la convention qu'*ad referendum*. Le protocole restera ouvert quelque temps pour permettre au gouvernement espagnol d'étudier les textes élaborés et éventuellement de rapporter ses réserves.

Il convient de remarquer que les travaux de la conférence de Tanger, qui viennent de se terminer au Quai-d'Orsay, ne sont que la suite des négociations de 1912-1914 interrompues pendant la guerre et reprises en 1919 par un échange de notes diplomatiques qui aboutirent, au mois de juillet dernier, à la réunion de la conférence de Londres.

L'intervention de l'Italie dans ces négociations, ne pouvait, en conséquence, trouver aucun fondement de droit.

La convention signée ainsi donne, en somme, à Tanger le régime prévu par les accords de 1914. En voici les dispositions essentielles :

Nous le rappelions dans notre dernier numéro.

Le nouveau statut confirme, conformément au principe qui n'a cessé de diriger la politique française, l'autorité souveraine du sultan, qui s'exprimera par la présence à Tanger d'un *mendoub*. Ce dernier aura charge de l'administration des communautés musulmane et israélite.

En ce qui concerne les colonies étrangères, les Capitulations sont supprimées ; un tribunal mixte, composé de magistrats français, espagnols et anglais, appliquant les codes et règlements des zones française et espagnole, modifiés sur quelques points de procédure, assurera l'administration de la justice au nom du sultan.

À la tête de l'administration générale des colonies européennes sera placé un administrateur français, dont le mandat durera six années, et qui sera assisté d'un administrateur adjoint espagnol.

Une assemblée internationale de législation représentera, sous la présidence du *mendoub*, les colonies étrangères. Cette assemblée comprendra quatre Français, quatre Espagnols, trois Anglais, deux Italiens, un Belge, un Portugais, un Hollandais, un Américain, six musulmans et trois israélites.

L'assemblée législative, dont les pouvoirs seront les plus étendus, devra soumettre ses décisions à un comité de contrôle composé des représentants consulaires des puissances signataires de l'acte d'Algésiras. Ce comité veillera à la stricte application des traités en vigueur, de la liberté économique et de la neutralisation stratégique du territoire de Tanger.

Un ingénieur français dirigera les travaux publics d'État, un ingénieur espagnol sera chargé des travaux municipaux.

Une gendarmerie indigène de 250 hommes, commandés par un officier belge ayant grade de capitaine, remplacera les tabors. Il sera assisté de cadres français et espagnols.

Quant au règlement du port de Tanger, aucune modification essentielle n'est apportée à la concession faite par le sultan : la Société du port de Tanger. La France conserve 30 % des octrois, ainsi qu'il était prévu à l'origine ; le sultan reçoit la moitié de la part allemande, soit 10 % du capital de l'ancienne société du port, le surplus de cette part, 10 %, revenant à l'administration de la zone de Tanger.

Les télégrammes de l'agence Havas annonçant la signature du statut de Tanger, ont été accueillis avec une grande joie par la population tangéroise, qui a défilé toute la journée partout où les dépêches étaient affichées. Les Anglais, les Espagnols et les Français voient dans cette solution la fin de leurs ennuis et l'assurance l'un avenir prospère.

Voici ce que pensent de cet accord quelques-uns de nos confrères d'Outre-Manche :

Le Morning Post :

Si la France et l'Angleterre ont réussi à s'entendre sur le statut de Tanger. il n'y a aucune raison pour qu'elles ne finissent pas par se mettre d'accord au sujet de la Ruhr. C'est là une possibilité dont les successeurs de M. Baldwin feront bien de se pénétrer.

La Westminster Gazette :

Il est regrettable qu'on n'ait pas cru devoir laisser l'Italie participer à la conférence et il faut espérer qu'on n'aura de ce fait aucune conséquence néfaste à déplorer par la suite.

Le Messaggero, commentant l'accord signé relatif à Tanger, écrit notamment :

Si l'Italie n'avait pas été exclue du règlement du statut de Tanger, elle aurait pu apporter une contribution précieuse en succédant à l'Autriche et à l'Allemagne, en ce qui concerne les droits de ces deux pays avant la guerre.

L'Italie n'entend pas faire de la question de Tanger le point essentiel de ses relations avec la France, mais elle ne peut pas se considérer comme satisfaite en se voyant traiter, par exemple, sur le même plan que la Suède, qui n'a pas de grands intérêts à défendre dans la Méditerranée

PORT DE TANGER

(*Les Annales coloniales*, 2 mai 1924)

A la suite des décisions de la conférence internationale réunie en novembre-décembre dernier, pour fixer le statut de Tanger, S. M. le Sultan du Maroc vient, par dahir du 22 mars 1924, d'approuver les termes d'un avenant au contrat de concession du port de Tanger.

Cette approbation donne la possibilité de mettre définitivement au point le dossier d'adjudication des travaux du port et laisse entrevoir que cette adjudication, tant attendue à Tanger, pourra maintenant avoir lieu dans un délai rapproché.

À TANGER
L'adjudication des travaux du port
(*Les Annales coloniales*, 4 juillet 1924)

La Commission générale des adjudications et marchés du gouvernement chérifien vient de faire afficher l'avis d'adjudication publique des travaux d'infrastructure du port de Tanger. Les sociétés ou entreprises désirant prendre part à cette adjudication peuvent prendre connaissance des pièces du dossier au siège social de la Société du port de Tanger, 43, rue Cambon, Paris.

LE PORT DE TANGER
(*Les Annales coloniales*, 28 novembre 1924)

Les opérations de l'adjudication des travaux du port de Tanger se sont terminées. Une société de travaux publics de Paris a été déclarée adjudicataire pour 21.998.000 francs.

PORT DE TANGER
(*Les Annales coloniales*, 18 décembre 1924)

La première tranche des travaux du port de Tanger a été récemment adjugée à la Société nationale de travaux publics [SNTP].

Le sultan a donné son approbation à cette adjudication et la société concessionnaire est invitée à réunir immédiatement le matériel nécessaire au commencement des travaux.

Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie
Exercice 1924
(*Le Temps*, 17 août 1925)

L'adjudication en novembre 1924 à la Société nationale des travaux publics [SNTP] des travaux du port de Tanger ouvre une phase intéressante du développement de Tanger. Les événements militaires de la zone espagnole ne sont pas sans exercer leur fâcheuse répercussion.

Société du Port de Tanger
(*Le Mercure africain*, 29 décembre 1926)

Le dividende intercalaire qui sera proposé à l'assemblée du 15 décembre sera de 6 1/2 p. cent., comme l'an dernier.

SOCIÉTÉ DU PORT DE TANGER
S.A. frse au capital de 7,5 MF.
Siège social à Paris, 43, rue Cambon
Bureau à Tanger
Adr. télégraphique : Portange-Paris
Registre du commerce : Seine, n° 109-440
(Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie,
Annuaire des valeurs de l'Afrique du Nord, 1926-1927, p. 463)

CONSEIL D'ADMINISTRATION

composé de 8 à 18 membres, nommés pour 6 ans, propriétaires de 10 actions.
LEBON (André), 2, rue de Tournon, Paris ; pdt ;
CAQUERAY (Gaston de), 4, av. Hoche, Paris ; adm. délégué ;
ABDELSSADOCK (Si Hadj Abdesselam Ben), plateau de Mers-Sultan, à Casablanca ;
ATTHALIN (André)[BPPB], 11 bis, r. de Bellechasse, Paris ;
BRITISCH ROUMANIAN CORPORATION Ltd, 29, Austin Friars, Londres ;
COMPANIA DEL NORTE-AFRICANO, 19, r. d'Aumale, Paris ;
COURCELLE (Joseph)³, 2, r. Logelbach, Paris ;
DORSSER (Reimer-Hendrik Van), à Zeist, près Utrecht (Hollande).
HARRIS (Walter-Burton), Tanger ;
PHILIPPAR (Edmond), 43, r. de Courcelles, Paris ;
PORTELA (Manuel), 641 Cortès, Barcelone ;
REYNOSO (Francisco de), à Madrid ;
TERRIER (Auguste), 47, av. de Tourville ;

COMMISSAIRE AUX COMPTES

MICHENOT (Émile), 49, r. Cambon, Paris ;
ARTEMARE (Ph. d')⁴, 2, square La Tour-Maubourg, Paris.

DIRECTION À PARIS

CHAUVIN (René), 7 bis, r. Michel-Chasles, Paris ; dir. ;
HÉROUVILLE (Joseph d'), 8, r. de Solférino, Paris ; secr. général.

FONDÉ DE POUVOIR À TANGER

HUMBERT (René), à Tanger.

La Société du port de Tanger
(*Les Documents politiques*, février 1927)

[...] En juillet 1922, la Société internationale pour le développement de Tanger disparaissait en fait et se transformait en Société du port de Tanger, dont l'objet social était ramené aux buts suivants :

« La construction du port de Tanger, l'entretien et l'exploitation de ce port, la création, l'organisation et l'exploitation de toutes affaires ou services, et la réalisation de

³ Joseph Courcelle (1866-1938) : inspecteur des finances entré en 1904 à la Banque de l'Union parisienne qu'il représente au conseil d'une quinzaine de sociétés — depuis novembre 1925 au Port de Tanger — et comme président des Tramways et éclairage électriques de Shanghai. Voir encadré : www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Tramways_eclairage_electriques_Shanghai.pdf

⁴ Philippe d'Artemare : également commissaire aux comptes de la Cie chérifienne de magasins généraux.

toutes opérations y afférentes concernant les navires, les voyageurs, et les marchandises dans les limites de la concession ;

La gérance de terrains qui lui seraient remis par le gouvernement chérifien, entre la Pointe de la Batterie et l'embouchure de l'Oued-el-Halle ou qui seront conquis sur la mer, entre les mêmes limites, soit pour l'exécution des travaux de construction du port, soit en dehors de l'exécution de ces travaux ;

L'établissement et l'exploitation de magasins généraux et d'entrepôts réels dans la zone publique du port ;

Le tout dans les conditions de la convention de concession du cahier des charges annexé (aux statuts) et des avenants qui viendraient à les modifier. »

Le capital restait fixé à 2 millions en 4.000 actions.

Le conseil d'administration comprenait les mêmes personnalités que le conseil de la Société internationale, tel qu'il avait été reconstitué, au lendemain de la guerre, savoir :

Groupe français : MM. André Lebon, [Gaston] de Caqueray, [Alfred] Massenet ;

Groupe marocain : Si Abdessadock et Harris ;

Groupe anglais : M. Robert Norton ;

Groupe espagnol : MM. Eusebio Bertrand, Portela et le marquis de Villamejor.

Il fut complété par la suite par l'entrée de personnalités dont certaines représentaient de nouveaux groupes. Ce furent MM. E. Philippar et Auguste Terrier, tous deux du Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie ; M. A. Parker, Anglais, et M. Van Doorsser, Hollandais, représentant une grosse société hollandaise.

Le marquis de Villamejor était décédé en 1923 et remplacé par M. Francisco de Reynoso.

Déjà, l'entrée au conseil de M. Van Doorsser, que venait appuyer ultérieurement la nomination de M. Reimer Houdrik, permet de poser la question — lorsqu'on sait les liens étroits des milieux oligarchiques hollandais avec ceux d'Allemagne — si, en fait, ce n'est pas là la rentrée plus ou moins dissimulée des intérêts allemands dans l'affaire ? Nous serions heureux d'avoir une réponse à cette question.

D'autant plus que de nouvelles modifications importantes allaient avoir lieu à la suite de la convention internationale relative au statut de Tanger, en date du 18 décembre 1923.

Cette convention introduisait, en effet, de nouveaux intérêts dans la Société du port de Tanger, et — erreur dont on doit se rendre compte maintenant — parmi ces intérêts nouveaux figurait l'Italie. Le capital de la société devait comprendre la proportion suivante dans les nationalités des participants :

France 30 % ; Angleterre et Espagne 20 % chacune; le sultan du Maroc 10 % ; la municipalité de Tanger 10 % (ces actions prises sur celles du Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie) et 10 % entre divers pays, dont l'Italie. Il y eut, en outre, intervention d'un autre groupe français : la Compagnie marocaine⁵ et la Compagnie générale du Maroc⁶ et diverses banques françaises dont la Banque de l'union parisienne.

D'où nécessité de transformer le capital presque de fond en comble. Une assemblée extraordinaire du 20 mai 1924 décida l'augmentation du capital de 2 à 7.000.000 francs et surtout que sur les 11.000 actions nouvelles à émettre, 1.000 seraient à vote plural, ce qui leur assurerait le contrôle absolu de l'affaire, obligatoirement nominatives, et dont la cession serait entourée de certaines formalités. C'est au cours de cette opération que les intérêts italiens ont pénétré dans l'affaire, particulièrement par l'intermédiaire du Credito italiano [lié à la BUP et à la BFCI].

⁵ La Compagnie Marocaine était une société créée en 1902 par le Consortium des établissements de crédit français, mais plutôt sous le contrôle de la Banque de l'union parisienne et du Crédit lyonnais.

⁶ La Compagnie générale du Maroc était également une création du Consortium des établissements de crédit, mais plus particulièrement sous les auspices de la Banque de Paris et des Pays-Bas [BPPB].

Ultérieurement, MM. Courcelle (de la Banque de l'Union parisienne) et Atthalin (Compagnie générale du Maroc) étaient nommés administrateurs, en même temps que la Compania del Norte Africano qui avait été jusqu'alors représentée au conseil par M. [Alfred] Massenet (assemblée générale du 27 novembre 1925).

À la suite de la signature de la convention de 1923, l'adjudication des travaux du port de Tanger a été effectuée ; deux souscripteurs se sont présentés : la Société Schneider (Le Creusot) pour 27.500.000 francs, et la Société nationale de travaux publics [SNTTP], pour 21 millions. C'est, bien entendu, cette dernière, qui n'est que la transformation de la Société Dollfus⁷, qui a été déclarée adjudicataire.

Les résultats des deux exercices écoulés depuis pour la Société du Port de Tanger ont été déficitaires.

Ce déficit a été remboursé par le gouvernement chérifien, conformément aux conventions.

Les choses en sont là !

LETTRE DE MARSEILLE

(Les Annales coloniales, 6 octobre 1927)

Trafic très important avec le Maroc. Aux départs, signalons l'Abda et l'Anfa, qui ont quitté notre port le 1^{er} octobre pour Casablanca. A bord du premier paquebot avaient pris passage, notamment : MM. René Chauvin, directeur de la Société du port de Tanger...

SOCIÉTÉ DU PORT DE TANGER

(Les Annales coloniales, 23 décembre 1927)

L'assemblée générale ordinaire tenue le 20 décembre 1927 a approuvé les comptes de l'exercice 1926, tels qu'ils résultent des comptes de premier établissement soumis au gouvernement chérifien et approuvés par lui.

L'assemblée a adopté, à l'unanimité, toutes les résolutions présentées : le dividende intercalaire de 6 1/2 %, soit 16 fr. 25 nets par action, sera mis en paiement à partir du 22 décembre 1927.

PORT DE TANGER

(Le Journal des débats, 6 avril 1928)

Une assemblée ordinaire convoquée, hier, à titre extraordinaire, a autorisé le conseil à contracter un emprunt de 3.350.000 florins des Pays-Bas, portant intérêt à 7 % par l'émission d'obligations au porteur. Cet emprunt permettra à la société de rembourser les crédits à court terme sur lesquels ont été payés les premiers travaux et d'en poursuivre l'exécution.

⁷ Plus exactement du groupement Arcada dont Jules Dollfus était membre, transformé en Société internationale de travaux publics (1911), puis en Société nouvelle de travaux publics (1919)(A.L.).

L'EXPOSÉ POLITIQUE DE M. MUSSOLINI AU SÉNAT
L'accord de Tanger
(*Le Temps*, 7 juin 1928)

Le gouvernement italien de 1920, dit-il, a demandé à participer aux négociations interrompues en 1924 et, par une note d'octobre 1923, il a demandé solennellement qu'un représentant italien prenne part à la conférence de Paris. Cette requête n'a pas été acceptée. [...]

M. Mussolini expose ensuite les demandes présentées par l'Italie :

1° La faculté d'avoir auprès de son consulat de Tanger un officier chargé d'informer l'Italie sur l'observation des engagements d'ordre militaire ;

2° Les forces navales italiennes devaient exercer, conjointement, avec les forces britanniques, espagnoles et françaises, la surveillance de la contrebande d'armes et de munitions dans les eaux de Tanger ;

3° L'assemblée internationale devait comprendre trois membres italiens et nommer un vice-président italien ayant les mêmes fonctions et les mêmes droits que ses collègues ;

4° Un administrateur adjoint italien devait être nommé dans les conditions prévues par les articles 35 et 36 de la convention de Paris et particulièrement chargé des services judiciaires avec le titre de directeur ;

5° Une participation équitable devait être assurée aux capitaux et au travail italiens dans la construction et l'exploitation du port de Tanger ;

6° Un magistrat au tribunal mixte de Tanger et un des greffiers devaient être Italiens. Les codes devaient être communiqués, au gouvernement italien et, dans le cas où celui-ci formulerait des demandes de modifications, celles-ci devraient être examinées dans un bref délai ;

7° L'agence diplomatique italienne devait être transformée en consulat dirigé par un fonctionnaire appartenant à la carrière diplomatique ayant rang et titre de consul général ;

8° La mise en vigueur de la convention de Paris de 1923, en ce qui concerne les sujets et les intérêts des sujets italiens dans la zone de Tanger devait avoir lieu seulement six mois après l'adhésion du gouvernement italien à la convention.

Toutes ces demandes ont été acceptées ; les seules demandes non accueillies ont été celles concernant le bureau postal et celle de la participation à la commission de valeur douanière. [...]

Société du Port de Tanger
(*La Journée industrielle*, 8 juillet 1928)
(*Le Courrier maritime nord-africain*, 16 juillet 1928)

L'assemblée ordinaire, tenue le 7 juillet, a approuvé les comptes de l'exercice 1927, clos le 31 décembre. Les recettes d'exploitation, au cours de cet exercice, ont atteint 2.981.951 francs, et les dépenses, 2.755.420 francs, soit un excédent de recettes de 226.531 francs. Cet excédent a été imputé, comme les déficits des exercices précédents, au compte d'établissement, première partie infrastructure.

L'assemblée a décidé de répartir l'intérêt intercalaire prévu de 6,5 %, dont le montant est porté au Compte de premier établissement. Le dividende à payer est donc de 16 fr. 25 par action, les titres de 500 francs n'étant libérés que de moitié ; les impôts marocains et français sont portés au compte d'établissement. Ce dividende sera mis en paiement à partir du 15 octobre 1928.

L'assemblée a fixé à 300 francs, c'est-à-dire à 50 francs au-dessus du montant de la part libérée de leur valeur nominale, le cours maximum auquel pourront être cédées les actions jusqu'à l'assemblée ordinaire de 1929, étant entendu que le prix sera majoré du prorata du dividende couru au moment de la cession et calculé d'après le dividende distribué.

L'assemblée a réélu comme administrateurs : MM. André Lebon, Gaston de Caqueray, Edmond Philippar, Auguste Terrier, Joseph Courcelle, André Atthalin, Walter Burton Harris, British Roumanian Corporation Ltd, Si Hadj Abdesselam ben Abdessadok, Manuel Portela, Francisco de Reynoso, Compania del Norte Africano, Van Dorsser.

PORT DE TANGER

(Le Journal des débats, 17 juillet 1928)

Il ressort du rapport du conseil présente à la dernière assemblée que le mouvement des navires a été, en 1927, de 1.565 vapeurs pour un tonnage de 1.766.323, et 427 voiliers, représentant un tonnage de 12.397.

La manipulation des marchandises a porté sur 83.410 tonnes. Il a été construit, pendant l'exercice écoulé, 230 mètres de brise-lames sur les 700 mètres dont le tracé est arrêté, la Société se préoccupe en outre d'améliorer les conditions d'exploitation du port. L'emprunt de 3.350.000 florins émis le 1^{er} mai a donné un produit net de 3.017.059 florins, sur lesquels 3 millions convertis en francs au cours de 10 24 1/2 ont donné 30.735.000 fr. qui ont été transférés à Tanger et la Société a immédiatement remboursé les 15 millions de francs des emprunts à court terme qu'elle avait précédemment contractés.

PORT DE TANGER

(Le Journal des débats, 13 juillet 1929)

Le bilan au 31 décembre 1928 se totalisant par 69.023.086 francs contre 37.526.315, a été approuvé par l'assemblée ordinaire tenue le 11 juillet. Un dividende intercalaire de 6,5 %, soit 16,50 par action, a été voté, et sera payable à partir du 15 octobre.

PORT DE TANGER

(Le Journal des débats, 17 juillet 1929)

L'assemblée ordinaire du 11 juillet a approuvé les comptes de l'exercice 1928, faisant apparaître un excédent de recettes de 68.370 francs. [...]

PORT DE TANGER

(Le Journal des débats, 4 mars 1930)

Une assemblée ordinaire, réunie extraordinairement le 1^{er} mars, a donné tous pouvoirs au conseil pour procéder à l'émission d'un emprunt obligataire à concurrence de 42 millions de fr.

PORT DE TANGER
(*Le Journal des débats*, 12 juillet 1930)

L'assemblée ordinaire du 10 juillet a approuvé les comptes de l'exercice 1929, se soldant par un excédent de recettes de 246.855 francs. Le conseil a décidé de répartir l'intérêt intercalaire prévu de 6,50 % dont le montant est porté, pendant la période d'exploitation provisoire, au compte de premier établissement. Ce dividende sera mis en paiement à partir du 1^{er} octobre, à raison de 16 fr. 25 par action.

L'assemblée a fixé à 300 francs, soit 50 fr. au-dessus du montant de la part libérée de leur valeur nominale, le cours maximum auquel pourront être cédées les actions jusqu'à l'assemblée de 1931, étant entendu que le prix sera majoré au prorata du dividende couru au moment de la cession.

En ce qui concerne l'émission d'un emprunt obligataire de 40 millions, autorisé par l'assemblée du 1^{er} mars dernier, des pourparlers sont engagés avec l'autorité concédante sur les conditions de garantie et d'émission.

SOCIÉTÉ DU PORT DE TANGER
(*L'Information financière, économique et politique*, 12 juillet 1930)

L'assemblée ordinaire tenue le 10 juillet a approuvé les comptes de l'exercice 1929, troisième exercice, au cours duquel les services de l'exploitation provisoire ont fonctionné normalement. L'exercice se solde par un excédent de recettes de 246.855 francs, somme qui a été portée au compte d'établissement 1^{re} partie infrastructure, conformément aux conditions de la concession.

Le conseil a décidé de répartir pour l'exercice 1929 l'intérêt intercalaire prévu de 6,50 % dont le montant est porté, pendant la période d'exploitation provisoire, au compte de premier établissement. Ce dividende sera mis en paiement à partir du 1^{er} octobre, à raison de 16 fr. 25 par action.

M. Portela et Harris, administrateurs sortants, ont été réélus.

L'assemblée a fixé à 300 francs, soit 50 fr. au-dessus du montant de la part libérée de leur valeur nominale, le cours maximum auquel pourront être cédées les actions jusqu'à l'assemblée de 1931, étant entendu que le prix sera majoré au prorata du dividende couru au moment de la cession.

En ce qui concerne les travaux de construction au port, le rapport du conseil d'administration signale que le brise-lames arrivait, à fin 1929, au point 548 de sa partie courante. Il ne restait donc plus que 154 m. à exécuter pour arriver au point 700 terminus provisoirement prévu. Le 30 juin dernier, il atteignait le point 620 m. environ.

La construction du bassin à barasses a été poursuivie. La digue d'abri était à peu près terminée en fin d'exercice ; les remblais sont commencés et des dispositions sont envisagées pour qu'ils soient poursuivis rapidement à l'abri de la digue de défense.

En ce qui concerne l'émission d'un emprunt obligataire de 40 millions, autorisé par l'assemblée du 1^{er} mars dernier, des pourparlers sont engagés avec l'autorité concédante sur les conditions de garantie et d'émission. En raison de l'épuisement de l'emprunt hollandais, la société s'est adressée à la zone de Tanger, qui a consenti des avances jusqu'à concurrence de 5 millions de francs, afin que les travaux ne subissent pas d'interruption. En cas d'insuffisance de ces avances de la zone tangéroise, la Société s'efforcera d'obtenir de l'autorité concédante les moyens de se procurer les ressources

nécessaires à la continuation et à la marche régulière des travaux aujourd'hui en pleine activité.

PORT DE TANGER
(*Le Journal des débats*, 15 juillet 1931)

L'assemblée ordinaire, réunie le 9 juillet, a approuvé les comptes de l'exercice 1930, dont l'insuffisance de 172.165 fr. 30 a été portée au compte de premier établissement. Elle a en outre décidé la répartition de l'intérêt intercalaire de 6,50 % qui représente un dividende de 16 fr. 25 net par action de 500 francs, libérée de moitié, les impôts marocains et français étant portés au compte de premier établissement. Ce dividende sera mis en paiement à partir du 1^{er} octobre. L'assemblée a fixé à 300 francs, c'est-à-dire à 50 francs au-dessus du montant de la part libérée de leur valeur nominale, le cours maximum auquel pourront être cédées les actions, étant entendu que le prix sera majoré du prorata du dividende couru au moment de la cession.

COURRIER DU MAROC
LA VIE ADMINISTRATIVE
(*Les Annales coloniales*, 8 août 1931)

A travers le « Bulletin officiel » :
Dahir du 23 juillet 1931 portant approbation d'un avenant au contrat de concession du port de Tanger.
Dahir du 23 juillet 1931 autorisant la Société du port de Tanger à contracter un emprunt de quarante-deux millions de francs.

PORT DE TANGER
(*Le Temps*, 8 juin 1932)

La société n'étant pas encore entrée en période d'exploitation, le bilan de l'exercice de 1931 se solde sans compte de profits et pertes. L'assemblée se tiendra le 30 juin. Les actions toucheront encore l'intérêt intercalaire de 6 % payé par le gouvernement chérifien.

PORT DE TANGER
(*La Journée industrielle*, 29 juin 1933)

L'assemblée ordinaire tenue hier a approuvé le bilan de l'exercice 1932 clos le 31 décembre, qui ne comporte de compte pas profits et pertes, l'excédent de 158.818 fr. des recettes sur les dépenses ayant été porté au compte d'établissement (première partie : infrastructure).

L'assemblée a décidé la répartition de l'intérêt intercalaire prévu de 6,50 %, dont le montant est porté pendant la période d'exploitation provisoire, au compte de premier établissement. Le dividende ressort ainsi à 16 fr. 25 net par action, payable à partir du 1^{er} octobre prochain.

L'assemblée a fixé à 300 fr., c'est-à-dire 50 fr. au-dessus du montant de la part libérée de leur valeur nominale le cours maximum auquel pourront être cédées les actions jusqu'à l'assemblée ordinaire de 1934, étant entendu dividende couru au moment de la cession et calculé d'après le dividende distribué.

L'assemblée a réélu M. Gaston Caqueray [Cie marocaine], dont le mandat d'administrateur arrive à expiration.

Le rapport du conseil indique que l'emprunt obligataire garanti de 42 millions de francs marocains a été réalisé dans les conditions prévues et a procuré les fonds nécessaires à la continuation des travaux du port.

À la date du 15 juillet dernier, la partie courante du brise-lames, qui constitue l'ouvrage principal du port, atteignait une longueur de 1.050 mètres environ, non compris les 340 mètres d'enracinement. La construction du brise-lames a été arrêtée à cette date afin de laisser disponibles des fonds suffisants pour l'exécution de travaux jugés indispensables à l'exploitation normale du port. Ces travaux comprennent en particulier la construction d'un mur de quai de plus de 110 mètres de longueur, fondé (- 9 m.00), presque terminé actuellement, et dont l'utilisation pourra commencer cet été. Il a fallu pour cela réaliser les dragages et déroctages qui ont été exécutés à une cote minimum de 9 m. 20 au-dessous des plus basses mers, permettant ainsi aux navires de 8 m. 50 de tirant d'eau d'accoster au quai en cours de construction.

Au début de l'été dernier, pour faciliter le mouvement touristique entre l'Europe et le Maroc, la société a mis à la disposition des bateaux qui font le service du détroit de Gibraltar un appontement qui a permis l'embarquement et le débarquement à quai des automobiles. Un programme de travaux complémentaires est actuellement à l'étude : il sera soumis prochainement aux autorités administratives.

Le rapport ajoute que le mouvement des navires (1.649 contre 1.693 en 1931) fait ressortir une légère régression du nombre de navires et de leur tonnage par rapport aux chiffres de l'exercice précédent, tandis que le mouvement des marchandises a un peu augmenté, les importations étant passées de 61.996 tonnes à 65.644 tonnes et le transit par mer de 1.863 tonnes à 2.852 tonnes. Le trafic des marchandises provient des importations pour plus de 90 % contre 37 % pour l'exercice précédent.

Au cours de l'exercice, la société a continué les pourparlers avec la Compagnie du Chemin de Fer de Tanger-Fez pour l'établissement de la gare maritime sur les terre-pleins du bassin à barcasses mais, par suite des constances, le projet sur lequel les deux compagnies sont d'accord n'a pas encore obtenu l'agrément des pouvoirs publics.

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

L'assemblée, tenue hier, a approuvé le bilan de l'exercice 1932, qui ne comporte pas de compte de profits et pertes.

L'assemblée a décidé la répartition de l'intérêt intercalaire prévu de 6,50 %.

Le dividende ressort ainsi à 16 fr. 25 net par action payable à partir du 1^{er} octobre prochain.

L'assemblée a fixé à 300 francs, c'est-à-dire 50 fr. Au-dessus du montant de la part libérée de leur valeur nominale, le cours maximum auquel pourront être cédées les actions jusqu'à l'assemblée ordinaire de 1931.

L'assemblée a réélu M. Gaston Caqueray, administrateur sortant.

Inauguration du quai d'accostage

du port de Tanger
(*Le Temps*, 30 juillet 1933)

Le lundi 24 courant, le paquebot *Djenné*, de la compagnie Paquet, déplacement 10.500 tonnes, longueur 136 mètres, largeur 18 m. 50, et tirant d'eau 8 m. 50, a accosté au nouveau quai pour navires de haute mer, qui vient d'être terminé.

L'opération a parfaitement réussi. La manœuvre a été accomplie pour la première fois en 30 minutes.

Ce quai accostable par les plus grands paquebots qui fréquentent ce port, va permettre désormais le débarquement très aisé des nombreux touristes qui, de plus en plus, visitent Tanger et qui hivernent dans cette ville.

Les accidents ne sont plus à craindre et les passagers sont assurés maintenant de pouvoir s'embarquer à Tanger et d'y débarquer en toute sécurité, quel que soit l'état de la mer.

En particulier, les voitures et cars automobiles seront mis à terre à toute heure très facilement, et les automobilistes pourront se rendre directement au protectorat français en évitant d'avoir à passer par le port espagnol de Ceuta. C'est là un succès qui couronne heureusement l'œuvre accomplie par deux sociétés françaises.

LE PORT DE TANGER
(*Le Temps*, 1^{er} décembre 1933)

Par sa situation géographique à la pointe occidentale de l'Afrique du Nord et en face de Gibraltar, Tanger commande les communications entre l'Atlantique et la Méditerranée. Il a toujours attiré l'attention et la vigilance des puissances qui ont des intérêts maritimes dans la Méditerranée, dans le Proche ou l'Extrême-Orient, qui possèdent des colonies ou exercent des protectorats dans le nord de l'Afrique. C'est la porte d'entrée et de sortie du Maroc naturellement ouverte aux voyageurs passant par l'Espagne ou désirant éviter la houle de l'Atlantique, et cet avantage est d'autant plus marqué aujourd'hui qu'un chemin de fer relie Tanger directement à la capitale et, par raccordement, aux principales villes de l'empire chérifien. Tanger est donc destiné à devenir un grand port d'escale, ravitaillant en combustibles et en vivres, à l'aller et au retour, les navires au long cours qui desservent la Méditerranée et traversent le canal de Suez.

Aussi longtemps que les puissances ont dû centraliser à Tanger leurs intérêts et leur représentation diplomatique, son futur port apparut même comme devant être un jour le principal port marocain. Sans doute l'établissement du protectorat français et d'une zone d'influence espagnole a déterminé la construction de ports importants, notamment celui de Casablanca, en voie de se classer parmi les plus grands du monde ; mais la délimitation d'une zone tangéroise avec administration internationale n'a fait que confirmer, au point de vue mondial, la raison d'être à Tanger d'un port bien abrité et convenablement outillé.

Pour le réaliser, des groupements français se sont constitués dès 1904. Le gouvernement français fit étudier la question par ses techniciens les plus autorisés et, en 1914, à la veille de la guerre, les membres d'une commission où siégeaient des représentants de la France, de la Grande-Bretagne, de l'Espagne et de l'Allemagne s'étaient mis d'accord sur un programme de travaux et sur les conditions d'une concession.

Cependant, par suite de la guerre et des bouleversements économiques qui l'ont suivie, les prévisions de 1914 durent être modifiées et la concession de la construction

et de l'exploitation du port ne fut octroyée que le 2 juin 1921. Des difficultés d'ordre diplomatique retardèrent jusqu'en 1925 le commencement des travaux.

Grâce à ces retards, le port de Ceuta, sur lequel le gouvernement espagnol concentrait depuis longtemps ses efforts, prit une avance considérable. Depuis de nombreuses années, en effet, il offre aux gros navires un abri et des installations qui permettent leur accostage à quai. Ceuta a attiré de ce fait jusqu'à ces derniers temps un grand nombre de voyageurs, qui s'imposaient parfois de longs parcours en automobile pour embarquer ou débarquer à quai avec leurs voitures. Cet avantage qu'offre le port de Ceuta ne lui est plus exclusif. Maintenant, le port de Tanger est protégé contre les vents dangereux de l'Atlantique par un brise-lames qui mesure avec son enracinement 1.360 mètres de longueur, il offre un mouillage abrité de 15 hectares environ avec des profondeurs de 9 m. 20 au-dessous des plus basses mers, où peuvent évoluer des navires de 8 m. 30 de tirant d'eau ; il présente un quai auquel peuvent accoster ces mêmes navires. Ces améliorations ont mis fin à l'inconvénient de l'embarquement et du débarquement en rade que rendaient souvent désagréables et parfois difficiles les conditions nautiques de la baie. Les courriers quotidiens espagnols d'Algésiras accostent à quai, ainsi que les bateaux de la ligne anglaise de Gibraltar et les grands paquebots qui assurent le service régulier du Maroc. Lorsque les extensions indispensables seront réalisées, on peut prévoir que tous les navires de gros tonnage disposant d'un temps d'escale suffisant embarqueront et débarqueront à quai les passagers et leurs automobiles.

Comme tous les ports du Maroc, et l'on pourrait dire comme tous les ports du monde, le port de Tanger a ressenti gravement les effets de la crise économique qui sévit depuis plusieurs années.

Son activité est restée inférieure aux prévisions et la mise en exploitation du chemin de fer Tanger-Fès* n'a pas eu jusqu'ici sur le trafic des marchandises l'influence escomptée. Par contre, on constate depuis plusieurs années un afflux de passagers, qui sont en grande partie des touristes des croisières méditerranéennes organisées par des navires de plus en plus nombreux. Ce mouvement est appelé à s'accroître considérablement, car Tanger exerce un attrait indéniable par son caractère pittoresque, ses curiosités et sa salubrité.

Aux visiteurs amenés par les navires, il faut ajouter les habitants du Maroc venant l'été séjourner à Tanger qui leur offre, même en cette saison, l'agrément de son climat toujours tempéré.

Toutefois, la prospérité de Tanger ne paraît pas devoir dépendre seulement du tourisme ; nombre d'étrangers viennent s'y fixer. La ville et le port se prêtent d'une façon particulièrement heureuse à la création d'industries variées. Dans ces dernières années, une grande quantité de constructions, maisons de rapport, villas, hôtels particuliers, grands hôtels de voyageurs ont été édifiés ; rues, places, boulevards se sont multipliés, contribuant grandement à l'embellissement de la cité.

Le développement de la ville et de la zone de Tanger est intimement lié au développement du port. Les travaux du port ont été exécutés avec des fonds provenant surtout d'emprunts émis sous la garantie du gouvernement chérifien. Les améliorations réalisées satisfont aux nécessités immédiates, mais il est à souhaiter qu'on puisse disposer des ressources nécessaires pour compléter ce port et le mettre en état de devenir un port d'escale de premier ordre.

Bien que la zone de Tanger soit pourvue, sous la souveraineté du sultan, d'un régime assez spécial, le gouvernement chérifien ne s'en est jamais désintéressé ; aussi peut-on espérer qu'un accord interviendra bientôt pour l'achèvement d'une œuvre d'intérêt général qui, après un dernier effort, suffirait pour longtemps aux besoins auxquels elle doit répondre.

TANGER
(*Les Annales coloniales*, 16 juin 1934)

Un projet d'emprunt de 20 millions de francs, destiné, à concurrence de 10 millions, à la continuation des travaux du port de Tanger et le reste à des travaux d'urbanisme et de mise en valeur économique de la zone internationale de Tanger, a été renvoyé à une commission spéciale, avec la mention d'urgence.

SOCIÉTÉ DU PORT DE TANGER
(*Le Temps*, 28 septembre 1934)
(*Les Annales coloniales*, 2 octobre 1934)

L'exercice 1933 a laissé un bénéfice de 227.010 francs contre 158,817 pour l'exercice précédent somme portée en amortissement des frais de premier établissement.

L'internationale tangéroise
par Henri Menjaud
(*Les Annales coloniales*, 16 mai 1935)

La convention de 1923 qui détermine le statut international de Tanger a été signée pour une échéance de douze années, à dater du jour de sa ratification, soit le 14 mai 1924.

Aux parties contractantes de ce traité — la Grande-Bretagne, la France et l'Espagne —, l'Italie est venue s'ajouter en 1928.

Donc, le 14 mai 1936, la convention sera automatiquement renouvelée pour une ou plusieurs nouvelles périodes duodécennales, à moins que l'un des signataires n'en ait demandé la révision six mois auparavant, soit le 14 novembre 1935.

Or, il apparaît d'ores et déjà que deux pays au moins demanderont la révision du statut : l'Angleterre et l'Espagne.

Nous avons signalé la déclaration, faite jeudi dernier par Sir John Simon devant les Communes, aux termes de laquelle le ministre des Affaires étrangères britannique a exprimé le mécontentement de son gouvernement sur la situation de la zone.

Situation financière d'une part, grevée par les services des emprunts marocains et par les versements à la Compagnie ferroviaire Tanger-Fès, dont l'équilibre n'est assuré que par les subsides périodiques de la France et de l'Espagne.

Situation judiciaire d'autre part, dont le mécanisme aurait provoqué des abus multiples nécessitant une révision radicale du système en cours.

Enfin, situation administrative, préjudiciable aux intérêts britanniques, ajoute le *Morning Post*.

Voilà qui est plus grave pour nous, car c'est à n'en pas douter la vraie raison pour laquelle l'Angleterre va militer en faveur de la révision.

« Bien que les intérêts britanniques, dit le *Morning Post*, soient plus importants dans le port de Tanger, que ceux de n'importe quelle autre nation, ils sont relativement privés de représentation dans les divers départements administratifs.

Sur un personnel permanent de 293 personnes, on compte 80 Espagnols, 50 Français, 17 Italiens et 8 Britanniques.

Sur 81 fonctionnaires des douanes, il n'y a pas un seul sujet britannique.

Formant contraste avec ces chiffres, les Britanniques arrivent en tête de la liste des contribuables, leur apport représentant 31,36 pour cent de la totalité des impôts prélevés sur les Européens. Viennent ensuite les Espagnols, avec 28,78 %, suivis des Français, avec 21,74 %.

La valeur des biens appartenant aux Britanniques dans la zone, y compris les capitaux investis, est estimée à un minimum de 4 millions de livres sterling, et, en 1934, le tonnage de navires anglais fréquentant le port a été d'au moins 1.760.000 tonnes. Les Français suivaient avec 770.000 tonnes. »

*
* *

L'Espagne est naturellement enchantée des déclarations de Sir John Simon, qui viennent appuyer sa propre demande en révision du statut.

La thèse ibérique nous est familière. Depuis les accords de Rome, l'Espagne n'a, en effet, cessé de revendiquer leur extension à la Méditerranée occidentale, par des arrangements internationaux où, cette fois-ci, elle serait présente et qui auraient pour base la révision du statut de Tanger.

Nous n'entrerons pas dans le détail des déclarations faites sur la question marocaine tant par M. Rocha, ministre des Affaires étrangères, devant les Cortès (29 janvier), que par M. Moreno Calvo, sous-secrétaire d'État à la présidence du Conseil, à la revue monarchiste *Blanco y Negro* (février). Dans une conférence tenue récemment à Madrid, M. Sangroniz a rappelé ces problèmes qui préoccupent nos voisins : délimitations définitives des zones espagnoles de protectorat Nord et Sud ainsi que du territoire d'Ifni, modifications à l'acte d'Algésiras et au statut de Tanger.

N'envisageant que cette dernière question, rappelons que l'Espagne estime que ses droits ne sont pas en rapport avec ses intérêts et le nombre de ses ressortissants, tout comme l'Angleterre. Mais elle va beaucoup plus loin que celle-ci dans ses revendications, demandant purement et simplement l'annexion de la zone de Tanger à celle du Riff !

« L'expérience a en effet démontré, ajoutent les compétences espagnoles, que Tanger ne peut vivre séparé de la zone de protectorat espagnol. L'annexion assurerait la neutralité entre les intérêts rivaux mieux que ne le fait le régime actuel. »

Évidemment. L'œuf de Christophe Colomb est aussi une histoire espagnole. Il suffisait d'y penser.

Cette prétention d'annexion n'est probablement pas une galéjade, mais plutôt un moyen de chantage que l'Espagne met dans son jeu en prévision de négociations marocaines éventuelles.

L'interpellation que M. de Romanones, ci-devant président du Conseil et ministre des Affaires étrangères, a développée hier devant les Cortès, ne fait que confirmer les précédentes déclarations enregistrées par la presse. Devant la réponse assez vague de M. Rocha, ministre des Affaires étrangères, à ses questions, M. de Romanones s'est plaint « que le gouvernement ne suive pas une ligne politique définie et ne paraisse pas avoir d'opinion quant à la révision du statut de Tanger ».

Un conseil de cabinet s'était tenu hier dans la matinée, avant la séance des Cortès, où les ministres, envisageant le statut de Tanger, ont convenu d'apporter tout le temps nécessaire à définir la position de l'Espagne, étant donné que le délai de six mois prévu pour la dénonciation du statut expire seulement à la fin de l'année.

En tout état de cause, il n'apparaît nullement improbable que la rupture récente des négociations commerciales franco-espagnoles d'une part, l'expiration prochaine du statut de Tanger ainsi que le désir commun à la France et à l'Espagne de réviser l'Acte

d'Algésiras, d'autre part, ne contribuent prochainement à rendre nécessaire entre les deux nations une conférence méditerranéenne, corollaire des accords de Rome.

PORT DE TANGER
(*Le Temps*, 3 juillet 1935)

L'assemblée du 1^{er} juillet a voté le maintien du dividende à 16 fr.

PORT DE TANGER
(*Le Journal des débats*, 27 septembre 1935)

Les recettes de 1934 ont été de 3.229.502 fr. contre 2.734. 191 francs pour 1933, laissant un excédent de 608.548 fr. contre 227.010 fr. qui, comme l'an dernier, a été porté au compte d'établissement. Il est réparti l'intérêt intercalaire de 6,50 %, soit 16 fr. 25 par titre, dont le montant est porté pendant la période d'exploitation provisoire au compte de premier établissement.

SOCIÉTÉ DU PORT DE TANGER
(*Les Annales coloniales*, 20 décembre 1938)

L'assemblée ordinaire tenue le 6 décembre a approuvé les comptes de l'exercice 1937, présentant un solde bénéficiaire de 268.537 fr. contre 176.000 fr. de report de l'exercice 1936 et 92.537 fr. de provision pour compte d'attente.

AEC 1951-884 — Société du port de Tanger, 43, rue Cambon, PARIS (1^{er}).

Capital. — Société anon., fondée en 1922, 22.500.000 fr. en 45.000 act. de 500 fr. libérées, dont 4.500 A et 40.500 B, toutes souscrites en numéraire. — Parts bénéf. : 8.000.

Dividendes (intérêt statutaire) : exerc. 1938 et 1939, 6 1/2 p. 100.

Objet. — Construction, exploitation et entretien du port de Tanger.

Conseil. — MM. de Caix [CFAT], présid. ; G. de Caqueray [Cie marocaine], vice-présid. ; A. C. Investment and Trading Cy Ltd., S. G. Binnerts, H. Cambon, C^{ie} générale du Maroc, J. M. Gonzalez, C. Letondot [BUP], T.G. Pinan, A. Rossi, A. Stern, A. Vignon.

WW 1979 :

AVON (*Auguste*, François, Louis), banquier. Né le 5 septembre 1898 à Paris [Décédé le 26 février 1979 à Paris]. Fils de François Avon, entrepreneur, et M^{me}, née Hortense Perrin. Mar. 16 avril 1925 à M^{lle} Anne Defrance (1 enf. : Philippe). Études : École commerciale à Paris. Carr. : employé, puis administrateur-directeur général de la Banque belge pour l'étranger (1922-1948), président-directeur général (1951-1970), puis président honoraire de Diamant Boart France, président-directeur général (1957-1970) puis administrateur-président d'honneur et membre du comité de direction (depuis 1970) de la Société cotonnière franco-tchadienne, [administrateur du Port de Tanger](#), de la Compagnie franco-espagnole du chemin de fer de Tanger à Fez . Décor. : officier de la Légion d'honneur, Croix de guerre 14-18, Officier de l'ordre de la

Couronne, chevalier de l'ordre de Léopold, commandeur de l'ordre national du Tchad.
Adr. : prof., 6, bd Haussmann, 75009 Paris [siège de la Banque de l'union parisienne] ;
privée. 7 rue Puvis-de-Chavannes, 75017 Paris.
