

Publié le 17 janvier 2016.
Dernière modification : 29 novembre 2024.
www.entreprises-coloniales.fr

SOCIÉTÉ DES PORTS MAROCAINS DE MEHEDYA-KENITRA ET RABAT-SALÉ

Création de l'[Omnium d'entreprises](#)
et autres

Société an., 16 mars 1917.

CONSTITUTION (*Cote de la Bourse et de la banque*, 6 juin 1917)

Société des Ports marocains de Méhédya-Kenitra et Rabat-Salé. Cap. 2.500.000 fr. en 5.000 actions de 500 fr. Siège à Paris, 90, rue de la Victoire. Conseil : MM. Chagnaud, Charles-Roux, Daydé, Fougerolle, Galtier, Godard, Marchal, Rebuffel, Vincent. Statuts chez M^e Vigier (Paris). Extrait dans *Petites Affiches*, 26 mai 1917.

INFORMATIONS FINANCIÈRES BANQUE DE PARIS ET DES PAYS-BAS (*Le Figaro*, 27 mars 1919)

[...] La Banque de Paris a, comme toujours, participé à presque toutes les grandes opérations financières de 1918. Elle a particulièrement prêté son concours aux affaires marocaines : Emprunt marocain, Société des ports marocains, Chemin de fer de Tanger à Fez, etc. Le consortium fondé par la Banque en 1902 contribue ainsi pour une large part au magnifique essor pris par le Maroc pendant ces dernières années. [...]

SOCIÉTÉ DES PORTS MAROCAINS DE MEHEDYA-KENITRA ET RABAT-SALÉ (*Le Figaro*, 27 mars 1919) (*L'Europe nouvelle*, 5 avril 1919)

Cette société procède au placement de 53.932 obligations de 500 francs 5 % nets de tous impôts présents ou futurs, au prix de 445 francs, remboursables au pair en. 61 ans, de 1920 à 1981 ; avec faculté d'accélérer l'amortissement à partir de 1935. Ces obligations sont garanties par le gouvernement marocain.

La notice exigée par la loi a paru dans le *Bulletin des annonces légales* du 24 mars 1919.

BANQUE DE PARIS ET DES PAYS-BAS ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ORDINAIRE DU 25 MARS 1919 (*Le Temps*, 4 avril 1919)

[...] La Compagnie générale du Maroc... a pris un intérêt important dans la Compagnie franco-espagnole du Chemin de fer de Tanger à Fez, dans la Société des ports marocains de Mehedy-Kenitra et Rabat-Salé, ainsi que dans d'autres entreprises qui ont contribué ou contribueront au magnifique essor pris par le Maroc depuis l'institution du protectorat. [...]

Annuaire Desfossés, 1920, p. 502 :

Ports marocains

Conseil d'administration : L. Chagnaud, L. Godard, Ch. Rebuffel, M. Boucard ¹, H. Daydé, P. Fougerolle, A. Galtier, O. Homberg, C. Marchal, L. Vincent.

BANQUE de PARIS et des PAYS-BAS
Assemblée générale ordinaire du 30 mars 1920
(*Le Figaro*, 26 avril 1920)

[...] Nous avons notamment concouru aux émissions de Bons et Obligations ci-après :
... Société des ports marocains de Mehedy-Kenitra et Rabat-Salé...
Ainsi que vous l'avez remarqué, nous avons repris, et à l'heure actuelle nous intensifions encore, l'action que nous avons entreprise avant la guerre pour l'outillage économique et la mise en valeur des ressources agricoles du Protectorat marocain. [...]

ÉMISSIONS ET AUGMENTATIONS DE CAPITAL
Société des ports marocains de Mehedy-Kenitra et Rabat-Salé
(*Le Figaro*, 7 juillet 1920)
(*L'Europe nouvelle*, 18 juillet 1920)

Cette société procède au placement au pair de 80.000 obligations C de 500 francs, jouissance 1^{er} juillet 1920.

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

Ces obligations, jouissant d'une garantie du gouvernement marocain, sont remboursables au pair en 60 ans, de 1921 à 1981, avec faculté pour la société d'accélérer l'amortissement à partir de 1935.

Les demandes seront servies à concurrence des titres disponibles aux établissements suivants :

Banque de Paris et des Pays-Bas, Crédit Lyonnais, Comptoir National d'acompte, Société Générale, Société Marseillaise, Banque de l'Union Parisienne, Banque française pour le commerce et l'industrie, Crédit algérien, Crédit industriel et commercial, Banque impériale ottomane.

La notice exigée par la loi a paru dans le *Bulletin des annonces légales* du 5 juillet 1920 ; les formalités nécessitées par l'application de la loi du 31 mai 1916 ont été remplies.

¹ Max Boucard (1855-1922) : président de la [Compagnie marocaine](#).

BANQUE DE PARIS ET DES PAYS-BAS
ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ORDINAIRE DU 12 AVRIL 1921
(*Le Figaro*, 20 avril 1921)

RAPPORT PRÉSENTÉ PAR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

[...] Nous avons également concouru à l'émission des obligations de la Société des ports marocains de Mehedy-Kenitra et Rabat-Salé. [...]

MAROC
La vie économique
(*Les Annales coloniales*, 25 avril 1921)

Nos lecteurs savent que nos forêts africaines renferment des bois excellents pour les traverses de chemins de fer. La Société des ports marocains n'en sait rien et c'est fâcheux, car elle a suivi le conseil du Protectorat qui semble l'ignorer également en se procurant au Portugal des traverses dont la plupart sont inutilisables.

D'après un de nos confrères de la presse marocaine, un fonctionnaire du Protectorat aurait été faire cette — mauvaise — acquisition.

Transfert de siège
(*Les Annales coloniales*, 2 mai 1921)

Par décision du conseil, le siège social de la société est transféré, 25, rue de Courcelles, Paris.

LE PORT DE KENITRA
par Lucien Cornet,
sénateur,
membre de la Commission des Affaires étrangères, des Protectorats et des Colonies
(*Les Annales coloniales*, 9 novembre 1921)

De tous les ports du Maroc, il en est peu qui soient plus intéressants que le port de Kenitra, port fluvial qui sera, par conséquent, à l'abri de la barre, si le génie français réussit son entreprise.

On sait que la côte atlantique du Maroc est une des plus inhospitalières qui soient : il n'y a que des rades foraines, où les bateaux fatiguent à rouler pendant des jours et des jours parfois, en attendant que les barcasses indigènes puissent traverser la barre, série de lames dangereuses formées par la mer se brisant sur le seuil rocheux qui court le long de la cote.

Kenitra est située sur le Sebou, à 17 kilomètres de l'embouchure ; devant l'estuaire du Sebou, il y a la barre, parfois infranchissable, mais les travaux qu'on a pratiqués depuis quelques années ont eu de bons résultats, puisque le nombre de jours où la barre a été impraticable, qui était de 100 en 1915, a passé en 1916 à 91 ; en 1917 à 56. Ce dernier résultat, trop brillant pour signifier quelque chose, provenait de circonstances météorologiques ; en 1918, le chiffre était de 81, et en 1919 de 82.

C'est un gain de 18 jours par an, gain appréciable. D'ailleurs, il est à signaler que l'impraticabilité de la barre ne se répartit pas de façon égale sur toute la durée de

l'année. Elle est maxima en hiver et minima en été. Les mois de janvier ont donné en cinq ans, 65 jours d'impraticabilité, soit 13 jours en moyenne, tandis que le total pour les cinq mois de août a été de 5 (un par an en moyenne). On peut dire, en somme, que pendant l'été, les chances favorables sont en très grande majorité. Kenitra n'est encore difficilement praticable que pendant les mois d'hiver.

Il est devenu extrêmement malaisé de tracer un graphique économique depuis la guerre, et l'on en est réduit à des appréciations qualitatives, qui, pour Kenitra, sont d'ailleurs favorables. Voici un port qui a reçu en 1915 (trois ans après sa création), 249 navires jaugeant 66.517 tonneaux. En 1919, il a reçu 800 navires, progrès relativement faible, et d'une jauge totale moindre (59.946). Notons que, entre-temps, le chiffre des tonnages avait passé en chiffres ronds de 66.000 en 1915 à 32.000 en 1916, à 29.000 en 1917, à 24.000 en 1918, pour rebondir à 59.000 en 1919. Conclusion : le port de Kenitra est un port extrêmement utile, auquel la guerre a porté, comme aux autres, un terrible préjudice, et qui va reprendre une activité progressive. Rien ne prouve mieux l'influence de la guerre que ceci : en 1915, le nombre de navire espagnols entrés était de 9 : en 1918, ce pavillon neutre comptait 23 navires avec 1.009 tonnes, tandis que les navires anglais avaient passé de 19 à 0.

Quant au mouvement commercial, il a passé (importations et exportations), de 20.417.209 francs à 42.012.637 francs ; c'est plus du double ; mais ce progrès fantastique n'est-il pas dû à l'accroissement des prix plutôt qu'à autre chose ? C'est plus que probable, étant donné que le tonnage des marchandises entrées et sorties a diminué de 41.000 à 30.000 tonneaux.

Les travaux du port ont été concédés à la Société anonyme des Ports marocains, avec qui on a traité aussi pour Rabat-Salé. Le programme des travaux comprend, en ce qui concerne la barre :

1° l'ouverture par dragages, tant sur la barre du Sebou que sur les seuils séparant Mehdia de Kenitra (car la barre est double), d'un chenal ayant son plafond à 3 mètres au-dessous des plus basses mers, avec une largeur de 100 mètres ; 2° la construction, le long du chenal aménagé à la traverse de la barre, des jetées nécessaires pour maintenir le chenal à la largeur et à la profondeur prévues.

Dès maintenant, le port de Kenitra possède 3 remorqueurs ayant respectivement les puissances de 80, 120 et 180 HP. Kenitra dispose en outre de 5 barcasses de 25 tonnes, 2 de 10 tonnes, 4 mahonnes de 45 tonnes et un chaland-citerne de 70 tonnes pour l'aiguade.

Le quai est d'une longueur de 250 mètres, en ciment armé, avec un ponton en pilotis de 60 mètres. La construction d'un nouveau quai de 300 mètres est prévue dans le programme des travaux. Sur cette base, les moyens de levage sont un ponton-mât à vapeur, capable de soulever 22 tonnes, et 2 grues à portique de 8 tonnes et de 12 mètres de portée. Les terre-pleins couvrent actuellement une superficie de 25.000 mètres avec 800 mètres carrés de magasins. Ainsi outillé, le port peut faire face à un trafic de 350 tonnes par jour.

Kenitra n'a pas dix ans d'existence ; en 1912, l'Intendance s'avisait de débarquer là les vivres destinés à la colonne opérant dans le Gharb. On s'aperçut aussitôt que les produits de cette dernière contrée, si riche, trouveraient un exutoire avantageux à Kenitra plutôt que d'aller embarquer à Larache. D'où le port de Kenitra, derrière lequel on a projeté une ville dont nous avons le plan sous les yeux. C'est un projet extrêmement séduisant avec deux belles voies, l'une allant du port à la place administrative où l'on trouvera services municipaux et tribunaux, l'autre étant la route bordée d'arbres de Casablanca à Fez. La place administrative sera séparée de la forêt de la Mamora qui nous coûta si cher ! par la gare projetée du chemin de fer de Rabat à Fez. Nous suivrons avec intérêt le développement du port de Kenitra.

AEC 1922/541 — Société des ports marocains de Mehedy-Kenitra et Rabat-Salé, 25, rue de Courcelles, PARIS (8^e).

Capital. — Sté an., f. le 16 mars 1917, 5 millions de fr. en 10.000 act. de 500 fr. — Dette oblig. : 53.952 obl. 5 p. 100 de 500 fr., 80.000 obl. 6 p. 100. — Divid. : 1918, 15 fr. ; 1919, 15 fr. ; 1920, 16 fr.

Objet. — Construction et exploit. des ports de Mehedy-Kenitra et Rabat-Salé.

Conseil. — MM. Ch. Rebuffel [GTM], présid. ; L. Chagnaud [adm., entre autres, de l'Omnium d'entreprises], H. Daydé [entrepreneur TP], Ph. Fougerolle [beau-frère de Léon Chagnaud], Aug. Galtier ², L[ouis] Godard [Cie gén. du Maroc], Ch. Marchal ³ [Bq Bauer, Marchal & Cie/Omnium d'entreprises], L[ouis] Vincent ⁴, Max Boucard, admin.

[N.B. : Octave Homberg semble avoir été oublié]

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

Plusieurs négociants de Kénitra ayant signalé à la chambre de commerce le refus opposé par la Société des Ports de recevoir des marchandises destinées à l'exportation avant que l'emplacement du navire sur lequel elles doivent être chargées soit désigné, l'assemblée, considérant que toute exportation est gravement entravée de ce fait, décide de faire toutes démarches utiles auprès de la Société des Ports en vue de remédier à cet état de choses et si satisfaction n'était pas donnée, les Travaux publics en seraient avisés.

Société des ports marocains de Mehedy-Kenitra et Rabat-Salé
S.A. au capital de 5 MF.
Siège social à Paris, 90, r. de la Victoire
(Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie,
Annuaire des valeurs de l'Afrique du Nord, 1922-1923, p. 473)

Conseil d'administration

Idem +
Homberg (Octave), 18, place des États-Unis, Paris

Mines de fer de Segré
Société des ports marocains de Mehedy-Kenitra et Rabat-Salé
Société anonyme française au capital de 5 millions de francs
Placement de 220.000 obligations 6 % de 500 fr.
(*Le Journal des finances*, 23 février 1923)

² Auguste Galtier : parmi les premiers souscripteurs en janvier 1936 à la Fondation Lyautey (don de 1.000 fr.).

³ Charles Marchal (1882-1975), major de Polytechnique, marié à Marie-Thérèse Perier. Associé de la Banque Bauer-Marchal (ex-Périer), administrateur de la Cotonnière du Tonkin, des Filatures de l'Est à Lunéville, de l'Omnium d'entreprises, de la Société de l'Ouenza, des Grands Travaux algériens, des Mines de Malfidano, des Tanneries de Sireuil (Charente), de la Cie générale des tabacs, de la Société générale franco-marocaine, de la Banque d'Alsace et de Lorraine, etc.

⁴ Louis Vincent (1852-1938) : ancien préfet, administrateur de la Banque française pour le commerce et l'industrie (BFCI), puis président de la Société d'études du Nord. Voir [encadré](#).

Ces obligations rapportent, un intérêt annuel de 30 fr. nets payables par semestre les 1^{er} janvier et 1^{er} juillet de chaque année. Le paiement des intérêts et le remboursement du capital sont garantis par l'État chérifien conformément au dahir du 5 février 1923. L'amortissement au pair de ces obligations se fera en 58 années, à dater du 1^{er} janvier 1923 par tirages au sort semestriels, qui auront lieu les 1^{er} novembre et 1^{er} mai de chaque année. Les obligations amorties seront remboursées les 1^{er} janvier et 1^{er} juillet suivants. Le premier tirage aura lieu le 1^{er} mai 1923 et le premier remboursement le 1^{er} juillet 1923. La société se réserve à chaque échéance de coupons, et moyennant un préavis de 5 mois mais seulement à partir du 1^{er} juillet 1935, la faculté d'augmenter le nombre des obligations soumises au tirage, ou même de procéder au remboursement complet des obligations non encore amorties. Les coupons seront payés et les titres remboursés sans aucune retenue pour le porteur, la société prenant à sa charge, dans le présent, et l'avenir, le paiement de tous impôts, taxes, droits ou redevances quelconques, dont lesdits titres et coupons seraient frappés, tant en France qu'au Maroc. Ces impositions sont garanties par l'État chérifien dans les mêmes conditions que le paiement des intérêts et le remboursement du capital. Le prix du placement est fixé à 470 fr. par obligation, jouissance 1^{er} janvier 1923. payables immédiatement.

Les demandes seront servies au fur et à mesure de leur arrivée, jusqu'à concurrence du nombre de titres disponibles aux guichets des établissements suivants : Banque de Paris et des Pays-Bas, Crédit lyonnais, Comptoir national d'escompte, Société générale, Société marseillaise, Union parisienne, Banque nationale de crédit, Crédit algérien, Crédit industriel et commercial.

Société des Ports Marocains de Méhédya-Kénitra et Rabat-Salé
(*La Journée industrielle*, 23 juin 1923)

L'assemblée ordinaire des actionnaires, tenue hier, au siège social, 25, rue de Courcelles, à Paris, sous la présidence de M. Charles Rebuffel, a approuvé les comptes de l'exercice 1922, qui présentent, après amortissements et constitution des réserves, un bénéfice net de 3 millions 550.730 fr. 70.

Après dotation de la réserve, attribution des tantièmes statutaires, affectation d'une somme de 2.750.000 fr. au fonds de prévoyance, le solde de 15.874 fr. 75, venant se joindre au solde des exercices antérieurs, avec lequel il forme le total de 100.666 fr. 03, a été reporté à nouveau.

L'assemblée a ratifié la nomination, comme administrateur, de M. de Caqueray. Elle a réélu MM. H. Daydé et Ph. Fougerolle, administrateurs sortants, et nommé administrateur M. Lucien Bourrellis, ancien directeur de la société.

Au cours de l'exercice 1922, la société a continué l'exploitation des services dans les deux ports concédés, et poursuivi l'exécution des travaux d'aménagement prévus au cahier des charges de la concession.

Les opérations de pilotage et de remorquage, manutentions des marchandises ont donné un résultat déficitaire, comme les années précédentes. Après une étude approfondie des conditions de l'exploitation et des tarifs en vigueur, le conseil a décidé d'entreprendre des démarches pour obtenir un réajustement des tarifs en vigueur.

L'exécution d'une tranche importante des travaux d'aménagement des avant-ports a été confiée à une entreprise spécialisée. Cette entreprise a poursuivi l'aménagement des carrières et la construction des jetées sud de Rabat et de Méhédya, en exécution du marché conclu avec la société le 4 juin 1919. Le tronçon de la ligne qui va de Salé à Kénitra a, ainsi qu'il avait été prévu, été rétrocédé à la Compagnie des Chemins de Fer du Maroc.

En vue de poursuivre les travaux de premier établissement dans les deux ports, le conseil a décidé, d'accord avec le gouvernement chérifien, de procéder au cours de l'année 1923. à l'émission de 220.000 obligations de 500 fr. 6 % net, émises à 470 fr., amortissables en 58 années. Un désir, promulgué le 5 février dernier, garantit aux porteurs le paiement des intérêts, taxes, droits ou redevances dont les titres ou coupons seraient frappés, ainsi que le remboursement du capital.

À l'occasion de cette émission, il a été envisagé, d'accord avec le protectorat, de porter le capital social de 5 millions à 15 millions de francs. Cette augmentation de capital a donné lieu à un réajustement de certaines clauses du contrat de concession.

Informations financières
SOCIÉTÉ DES PORTS MAROCAINS DE MEHEDYA-KENITRA ET RABAT-SALÉ
(*Les Annales coloniales*, 24 juillet 1923)

Les 220.000 obligations nouvelles de 500 fr. 6 % libérées et au porteur, n° 80.001 à 300.000, de la Société des ports marocains de Mehedy-Kenitra et Raibat-Salé, sont admises aux négociations de la Bourse, au comptant (première partie du Bulletin de la Cote).

Kenitra
(*Les Annales coloniales*, 21 février 1924)

La chambre de commerce de Kenitra ayant émis un vœu tendant à voir intensifier les communications maritimes entre les ports marocains et les ports français de l'Atlantique — Nantes, Rochefort, Bayonne —, le secrétaire général du Protectorat a répondu que le Maroc ne saurait, en somme, passer pour un pays mal desservi dans ses relations avec la métropole et que, les statistiques le démontrent, les marchandises françaises occupent dans l'importation une place prépondérante. Assurément, la multiplicité des relations commerciales est souhaitable à tous égards et l'administration du Protectorat prêtera toujours son concours auprès des organismes français intéressés afin d'en faciliter le développement.

Il est d'ailleurs à prévoir que les différents ports du Maroc attireront davantage l'attention des compagnies de navigation françaises, lorsqu'ils seront aménagés de façon à pouvoir recevoir les navires en tout temps et que le développement économique du pays fournira un fret de retour plus abondant.

COURRIER DU MAROC
LA VIE ÉCONOMIQUE
Une grue s'écroule
(*Les Annales coloniales*, 21 novembre 1924)

La « Grue-Titan » de 700 tonnes qui était employée à la construction de la grande jetée de l'avant-port de Méhédya s'est écroulée brusquement. Cet accident va avoir pour conséquence un retard considérable dans l'avancement des travaux de l'avant-port de Méhédya-Kénitra.

ANNONCES FINANCIÈRES
DEUXIÈME SOCIÉTÉ CIVILE DES PORTEURS D'OBLIGATIONS 6 % de fr. 500
(Émises en 1923 et numérotées de 80.001 à 300.000)
DE LA
SOCIÉTÉ DES PORTS MAROCAINS DE MEHEDYA-KENITRA ET RABAT-SALÉ
(*Le Temps*, 28 janvier 1926)

L'assemblée générale des porteurs d'obligations 6 % 2^e série (n^o 80.001 à 300.000) de la Société des ports marocains de Mehedy-Kenitra et Rabat-Salé, qui avait été convoquée pour le 25 janvier 1926, n'a pu délibérer valablement faute d'avoir réuni le quorum exigé par les statuts de la société civile.

Lesdits porteurs sont convoqués à nouveau par le conseil d'administration, en assemblée générale, pour le mercredi 3 mars 1926, à 14 heures 30, au siège de la société, 25, rue de Courcelles, à Paris.

Conformément à l'article 9 des statuts, cette assemblée délibérera valablement, quel que soit le nombre d'obligations représentées et ses décisions votées à la majorité sans conditions de quorum obligeront tous les porteurs.

ORDRE DU JOUR

Compte rendu du fonctionnement de la société civile ;
Ratification de la nomination d'un administrateur ;
Renouvellement du conseil.
Texte des résolutions proposées

PREMIÈRE RÉOLUTION

L'assemblée générale des porteurs d'obligations 6 % 2^e série (80 001 à 300 000) de la société des Ports marocains de Mehedy-Kenitra et Rabat-Salé ratifie la nomination de M. Franck Fleury en remplacement de M. Camille Bourgeois décédé.

DEUXIÈME RÉOLUTION

L'assemblée générale réélit membres du conseil d'administration, dans les conditions prévues par l'art. 7 des statuts, MM. Franck Fleury, René Jarry, Marc Merle, Bénito de Véricourt ⁵, administrateurs sortants.

Conformément à l'art. 9 des statuts, sont admis à cette assemblée les propriétaires d'au moins cinq obligations.

Toutefois, les propriétaires de moins de cinq obligations peuvent se réunir et se faire représenter par l'un d'eux.

Les porteurs d'obligations ne peuvent se faire représenter à l'assemblée générale que par d'autres porteurs d'obligations, propriétaires eux-mêmes de cinq obligations au moins.

Pour justifier de leur qualité, les porteurs d'obligations devront présenter avant d'entrer au lieu de l'assemblée leurs titres ou un récépissé de dépôt de leurs obligations dans une banque, chez un notaire ou chez tout autre officier ministériel.

⁵ Bénito Royer de Véricourt (1876-1950) : fils de l'ancien directeur de la Banque russo-chinoise. Directeur de la Cie générale du Maroc, holding chérifien de la Banque de Paris et des Pays-Bas. Marié à Cécile Weil, fille de Léon Weil, obtenteur du monopole des tabacs au Maroc pour le compte de la Société internationale formée à cet effet par la dite Banque de Paris. Frère cadet de Léon de Véricourt, secrétaire général de la dite Société internationale des tabacs. Père de six enfants dont Étienne, chef de clinique, conseiller municipal de Paris, vice-président du conseil général de la Seine.

SOCIÉTÉ DES PORTS MAROCAINS DE MEHEDYA-KENITRA ET RABAT-SALÉ

S.A. au capital de 15 MF.

Siège social : PARIS, 25, r. de Courcelles

(Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie,

Annuaire des valeurs de l'Afrique du Nord, 1926-1927, p. 461)

Conseil d'administration

REBUFFEL (Charles)[GTM], 3, r. du Général-Appert, Paris ; pdt ;
BOURRELLIS (Lucien)[Fougerolle/SGE-Maroc], 4, chaussée de la Muette, Paris ; adm.-
dir. ;

CHAGNAUD (Léon), 18, r. de l'Arcade, Paris ;

GALTIER (Auguste), 13, r. Caumartin, Paris ;

GODARD (Louis)[dir. Cie gén. Maroc], 15, r. Vavin, Paris ;

CAQUERAY (Gaston de)[Cie marocaine], 4, av. Hoche, Paris ;

FOUGEROLLE (Philippe), 65, av. Victor-Hugo, Paris ;

GIROS (Alexandre)[SGE], 7, r. du Regard, Paris ;

HOMBERG (Octave)[SFFC], 18, pl. des États-Unis, Paris ;

MARCHAL (Charles), 86, av. Malakoff, Paris ;

VINCENT (Louis), 168, r. de l'Université, Paris ;

VOGÜÉ (Félix de), 60, r. Pierre-Charron, Paris.

Relèvement de taxes

(Les Annales coloniales, 17 février 1927)

La Société concessionnaire des ports de Mehédy-Kénitra et Rabat-Salé est autorisée à relever temporairement de 20 % taxes actuellement perçues pour les opérations suivantes :

1° Remorquage ;

2° Aconage ;

3° Chargement et déchargement des navires accostés ;

4° Transport des quais aux magasins, hangars et dépôts annexes, des quais aux terre-pleins d'usage public et des terre-pleins d'usage public aux magasins, hangars et dépôts ;

6° Location des grues et engins.

L'excédent de recette produit par ce relèvement des taxes, après application de l'article 6 de la convention du 27 décembre 1916, sera employé, dans les conditions fixées par le gouvernement chérifien, à constituer un fonds de réserve spécial.

KENITRA

CONSEIL DE GOUVERNEMENT

SOUS-TRAITANCE DE L'ACCONAGE DE RABAT ET KENITRA

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

Au dernier conseil de gouvernement, M. le directeur des Travaux publics a donné connaissance de l'avenant passé avec la Société des Ports et autorisant cette dernière à sous-traiter certaines parties de ses services pour un délai maximum de cinq ans, après appel à la concurrence et avis des chambres consultatives de commerce.

Justement émus par les conséquences que pourraient avoir ultérieurement cette décision sur la vie économique des ports de Rabat et de Kénitra, nous avons pensé qu'il

intéresserait sûrement nos lecteurs, d'avoir sur la question l'opinion d'un spécialiste des affaires maritimes.

Ce processus, qui paraît, à première vue, donner satisfaction aux revendications légitimes du commerce, d'autant plus que le cahier des charges qui avait été consenti au sous-traitant actuel sera, paraît-il, l'objet d'importantes modifications qui, sans doute, donneraient encore davantage satisfaction au commerce si elles étaient scrupuleusement observées, mais nous nous permettons d'en douter.

Il importe donc d'éviter par tous les moyens que de pareils errements se renouvellent et, avant toute chose, le nouveau cahier des charges n'étant pas encore paru, de ne pas perdre de vue que l'appel à la concurrence nous expose à voir la Société des Ports sous-traiter pour 5 années avec celui qui lui fera les offres les meilleures. Il lui est impossible de faire autrement sans contrevenir aux dispositions de l'acte d'Algésiras.

Admettons un instant que le nouveau sous-traitant soit une maison anglaise ou espagnole, voire même américaine, comment se régleraient les litiges entre les usagers du port et cette firme qui, anglaise ou américaine, vous renverrait sans discussion à sa juridiction consulaire ?

Et que répondrait l'Administration lorsque les ministres de ces nations justifieraient de leurs intérêts commerciaux au Maroc par l'exploitation de deux ports en zone française ?

Et que deviendrait le nombreux personnel français actuellement employé dans ces deux ports le jour où il serait remplacé par des nationaux du sous-traitant ? Est-ce la Société des Ports qui le prendra à son service, ou bien les chambres de commerce qui auront laissé faire pareille chose ?

Le danger étant signalé, il convient d'en rechercher le remède et le seul à notre connaissance, et, d'ailleurs, le plus rationnel, est, tout simplement, que la Société des Ports, qui a été créée pour cela, se dispense de se décharger de sa besogne en sous-traitant et fasse elle-même le travail qui lui incombe.

Ne faisant pas de commerce, elle ne concurrencera pas les commerçants de Rabat et de Kénitra.

Nous espérons que la Société des Ports tiendra à nous prouver qu'elle est capable de faire son travail et que l'Administration des Travaux publics, ne tenant aucun compte de certains intérêts privés, n'hésitera pas à ne pas autoriser cette Société à faire courir le danger d'une mainmise étrangère sur deux de nos ports marocains.

Les Ports de Mehedy-Kenitra et Rabat-Salé
(*Les Annales coloniales*, supplément sur le Maroc, 10 décembre 1927)

C'est en 1917 que le gouvernement chérifien décida l'aménagement des ports de Mehedy-Kenitra et de Rabat-Salé destinés à desservir les régions du Gharb, de Meknès, de Fez et du Moyen-Atlas.

Mehedy et Kenitra sont situés sur l'oued Sebou le grand fleuve du Maroc : Mehedy à l'embouchure, Kenitra à 14 km. plus en amont. Rabat et Salé se trouvent à l'embouchure de l'oued Bou Regreg : Rabat, capitale du Maroc, sur la rive gauche, et Salé sur la rive droite.

De gros travaux étaient nécessaires pour donner à ces ports les moyens d'accès, les aménagements intérieurs et l'outillage exigés par la navigation et le commerce modernes. Le gouvernement chérifien en chargea la Société des ports marocains de Mehedy-Kenitra et Rabat-Salé à qui elle confia également le soin d'assurer l'exploitation de ces ports. Les travaux furent immédiatement commencés et les résultats importants qui ont été obtenus dès maintenant permettent d'affirmer que,

lorsqu'on aura achevé le programme prévu, les ports de Rabat-Salé et de Mehedy-Kenitra répondront à tous les besoins de la navigation commerciale.

Déjà, à Rabat-Salé, la construction de deux jetées de 500 m. chacune et l'exécution de quelques dragages ont permis d'obtenir un chenal d'entrée dont la profondeur, au-dessous des plus basses mers, est partout supérieure à 3 m., ce qui, avec des marées moyennes, permet l'entrée de navires de plus de 4 m. de tirant d'eau.

À Mehedy-Kenitra, situé sur l'oued Sebou, deux grandes jetées parallèles sont en construction et déjà, sans aucun dragage, elles ont provoqué la formation d'un chenal d'entrée dans le fleuve dont le plafond est à 4 m. sous les plus basses mers. La prolongation de ces jetées et l'exécution de dragages augmenteront dans de très fortes proportions ces profondeurs.

En vue de l'exécution des dragages sur les barres des deux fleuves, la Société des ports marocains vient, d'ailleurs, de commander en Allemagne, au titre des réparations, une drague suceuse, porteuse et refouleuse munie d'une élinde souple.

En outre, l'exécution de dragages dans l'oued Sebou, entre Kenitra et la mer, fera disparaître les seuils qui limitent le tirant d'eau des navires allant à Kenitra.

Grâce à cet ensemble de travaux, les ports de Rabat et de Kenitra pourront recevoir tous les cargos courants du commerce et, en outre, les plus gros cargos pourront, sans remonter l'oued Sebou jusqu'à Kenitra, venir opérer dans le fleuve à Mehedy où les fonds permettent l'établissement de quais à grande profondeur parfaitement abrités.

Dès maintenant, Rabat et Kenitra font un trafic important qui va en augmentant régulièrement au fur et à mesure que l'avancement des travaux facilite l'entrée de ces ports et que les richesses de l'arrière-pays sont mises en valeur :

En 1918, les deux ports avaient manutentionné 101.000 t. de marchandises.

En 1924, ils en ont manutentionné 209.000 t. et en 1927, ils en manutentionneront environ 260.000 t.

Pour faire face à ce trafic, d'importants travaux d'aménagement intérieurs ont été exécutés. Actuellement, le port de Kenitra possède un quai de 475 m. de longueur sur lequel sont installés 11 magasins ou hangars, 6 grues à portique de 3 tonnes et un derrick de 15 tonnes. Un nouveau quai de 200 m. de longueur spécialisé pour les manutentions de charbon est en construction.

En outre, un poste spécial destiné au déchargement des navires pétroliers vient d'être aménagé. Rabat-Salé possède 400 m. de quai desservis par 5 grues et 6 magasins ou hangars. Enfin, la Société des ports marocains de Mehedy-Kenitra et Rabat-Salé possède les remorqueurs, chalands à moteurs et barcasses nécessaires au pilotage, au remorquage et au déchargement des navires.

Le rapide exposé que nous venons de faire montre que ces deux ports jouent déjà un rôle important dans la vie économique du Maroc et que leur trafic est appelé à se développer encore considérablement quand les travaux en cours, dont l'effet commence seulement à se faire sentir, seront terminés et auront donné tous les résultats qu'on doit en attendre.

Port de Kenitra. — Déchargement de châssis de locomotives

Ports marocains de Mehedy-Ketira *[sic]* et Rabat-Salé
(*Les Documents politiques*, janvier 1928)

Cette société procède à l'émission, au prix de 910 francs par titre, de 60.000 obligations 6 1/2 % de 1.000 francs nominal, créées jouissance du 1^{er} janvier 1928 et garanties par le gouvernement chérifien.

L'amortissement de ces obligations s'effectuera en vingt-cinq années au plus à partir du 1^{er} janvier 1928, soit au pair par tirages au sort semestriels, soit par rachats en Bourse au-dessous du pair.

Le paiement des coupons et le remboursement des titres seront effectués nets de tous impôts chérifiens et français présents et futurs, exception faite de la taxe française de transmission dont le montant sera déduit des coupons des titres au porteur.

Les demandes seront servies, au fur et à mesure de leur arrivée, jusqu'à concurrence du nombre de titres disponibles à chacun des guichets des établissements suivants : Banque de Paris et des Pays-Bas, et dans les établissements de crédit.

La Société des ports marocains
(*Les Annales coloniales*, 12 janvier 1928)

Le directeur général des finances est autorisé à avaliser, au nom du Gouvernement chérifien, des billets à trois mois, à l'ordre de la Banque d'État du Maroc, souscrits par la Société des ports marocains, pour un total de 3.000.000 de francs payables à Rabat.

Ces billets porteront intérêt au taux officiel d'escompte de la Banque d'État sans commission.

La Société des ports marocains de Mehedia-Kenitra et Rabat-Salé est autorisée à contracter un emprunt à concurrence d'un nombre maximum de 60.000 obligations de 1.000 francs, nominal. Ces obligations porteront intérêt à 6 1/2 %, cet intérêt annuel de 65 francs étant payable par moitié les 1^{er} janvier et 1^{er} juillet de chaque année.

Le service des coupons et des titres sera fait à Paris.

Le paiement des intérêts et le remboursement du capital sont garantis par l'État chérifien

KENITRA

Monopole de l'aconage
(*Le Courrier maritime nord-africain*, 13 février 1928)

Dans le compte rendu du conseil de gouvernement du 10 janvier 1928, nous relevons le paragraphe relatif à l'avenant avec la Société des Ports marocains, disant :

« La convention de concession des ports de Rabat et de Kenitra comportait, pour la société concessionnaire, une rémunération strictement proportionnelle à ses dépenses. Ce principe a pu être repris par la direction générale des Travaux publics à l'occasion d'une demande d'emprunt formulée par la Société. La Société a accepté une réduction très sensible des pourcentages auxquels elle avait droit, compensée par des primés au développement du trafic. En outre, la Direction générale des Travaux publics a obtenu d'écarter le jeu du monopole pour les grosses exportations telles que celles des minerais.

Pour donner certains apaisements à la chambre de commerce de Kenitra, il a été décidé que le compte spécial à chacun des deux ports serait ouvert et que les dépenses communes seraient ventilées sur des bases fixées par la Direction générale des Travaux publics. D'autre part, la Société a consenti à ne sous-concéder certaines parties de son exploitation que pour moins de cinq ans, après avis des chambres consultatives intéressées et appel à la concurrence. Enfin, des abonnements seront prévus pour le paiement des taxes dues par le petit cabotage. »

N.B. — Il serait intéressant de connaître l'intérêt que peut avoir le protectorat chérifien à concéder le monopole d'acconage et de construction des ports de Rabat-Salé et Méhédya-Kénitra, à la Société des Ports marocains jusqu'au 31 octobre 1980, si, pour la construction, cette société sous-traite avec la maison Fougerolle frères et, pour l'exploitation du monopole d'acconage, elle continue à sous-traiter avec l' « Union d'Entreprises Marocaines* », son sous-concessionnaire actuel, ou avec un autre : Elle n'est donc là que pour tenir la comptabilité de cette « affaire ». Car cela en est une.

Ports marocains de Méhédya-Kénitra et Rabat-Salé
(*Le Courrier maritime nord-africain*, 17 décembre 1928)

Une assemblée extraordinaire, tenue le 3 décembre, a ratifié les décisions prises par une précédente assemblée extraordinaire, concernant certaines modifications apportées aux statuts.

(*L'Europe nouvelle*, 22 décembre 1928)

Kenitra-Mehedya. — Le port de Kenitra est un port intérieur placé sur le grand fleuve marocain. le Sebou, à 17 kilomètres de l'embouchure ; il est doublé d'un port situé également sur le fleuve, à l'embouchure même, Mehedya, qui n'a pas encore pris un développement notable. La marée se fait sentir sur le Sebou jusqu'à 90 kilomètres de la mer et provoque des courants qui entretiennent le chenal ; à quelque distance en avant de l'embouchure, il se forme une barre. Grâce aux travaux qui comprennent, d'une part, la construction de jetées parallèles à l'embouchure, d'autre part, un aménagement rationnel du fleuve et des dragages, la barre s'est déjà approfondie de 1 m. 50. Il y a tout lieu de penser que la continuation de ces travaux permettra d'obtenir, tant sur la barre que sur toute la longueur du fleuve, de l'embouchure à Kenitra, une profondeur permettant aux navires de 6 à 7 m. de tirant d'eau d'accéder à Mehedya et, au besoin après allègement, de remonter à Kenitra peut-être même pourra-t-on ailler plus loin dans l'approfondissement des passes.

Le port de Kenitra dessert la riche vallée du Sebou ; indépendamment des produits agricoles dont l'exportation se développe rapidement, Kenitra est bien placé pour recevoir des installations industrielles qui pourront s'échelonner sur toute la longueur du fleuve en aval de la ville jusqu'à l'embouchure.

Enfin, Kenitra présente une importance stratégique de premier ordre, car il se trouve à l'aboutissement de la grande ligne qui, lorsque le chemin de fer entre Fez et Oudjda sera construit, réunira l'Atlantique à Tunis.

Le port possède actuellement un quai de 475 mètres de long, bien outillé, avec de nombreux hangars et six grues de 3 tonnes, un poste de déchargement pour les tanksteamers et on construit actuellement un quai pour les charbons.

Le port de Kenitra-Mehedya, de même que celui de Rabat-Salé, est concédé à la Société des ports marocains, qui construit et exploite ces deux établissements maritimes avec une garantie financière du protectorat et sous son contrôle.

Rabat. — Le port de Rabat-Salé est à l'embouchure du Bou Regreg l'amélioration du chenal et la suppression de lia barre ont été réalisés au moyen de deux jetées convergentes le port proprement dit comprend un quai de 200 mètres sur la rive gauche (côté Rabat) les ouvrages maritimes projetés se trouvent immédiatement en

amont à un endroit où la vallée s'élargit et offre pour l'établissement d'industries des terrains alluvionnaires étendus.

Annuaire Desfossés, 1929, p. 505 :

Ports marocains

Conseil d'administration : L. Chagnaud, L. Godard, Ch. Rebuffel, H. Daydé, P. Fougerolle, A. Galtier, O. Homberg, C. Marchal, L. Vincent, L. Bourrellis, G. de Caqueray, F. de Vogüé.

COURRIER DU MAROC
LA VIE ADMINISTRATIVE
Pour les prestations allemandes
(*Les Annales coloniales*, 14 mai 1929)

Est approuvé le contrat du 21 janvier 1929 portant constitution d'un « Bureau d'achat de prestations allemandes fournies en nature », intervenu entre :

Le directeur général des finances et le directeur général des travaux publics agissant au nom du gouvernement chérifien, d'une part ;

Et M. Ardoin, directeur de l'exploitation de la Compagnie des chemins de fer du Maroc, agissant au nom et pour la compte de ladite Compagnie, ayant son siège à Paris, 286, boulevard Saint-Germain, et de la Société des ports marocains de Mehedy-Kénitra et Rabat-Salé, ayant son siège à Paris, 25, rue de Courcelles.

PORTS MAROCAINS DE MEHEDYA-KENITRA ET RABAT-SALE
(*L'Africain*, 16 mai 1930)

Le *B.A.L.O.* du 8 mai vient de publier une notice relative à l'admission à la cote des 24.000 actions de capital et de jouissance, catégorie « O » de cette société.

PORTS MAROCAINS
DE MEHEDYA-KENITRA ET RABAT-SALÉ
(*Les Annales coloniales*, 17 juin 1930)

L'assemblée ordinaire a approuvé les comptes de l'exercice 1929, se soldant par un bénéfice net de 7.317.051 fr. 31.

Le dividende a été fixé à 350 francs brut pour les actions A, soit net 294 francs, et à 25 fr. 09 pour les actions B, soit net : 21 francs.

M. Laroche-Joubert ⁶, administrateur sortant, a été réélu. M. Ganne ⁷ a été nommé administrateur.

⁶ Edmond Laroche-Joubert (1879-1958) : papetier angoumois, député Bloc national de la Charente (1924-1928), président de la Société fusionnée des lièges des Hamendas et de la Petite-Kabylie. Voir [encadré](#).

⁷ Maurice Ganne : ingénieur ECP. Représentant de la banque Galicier au Bon Marché (administrateur délégué) et chez Bastos (vice-président).

Ports marocains de Mehedy-Kenitra et Rabat-Salé
(*Les Annales coloniales*, 23 septembre 1930)

La plus-value du trafic sur même période 1929 a dépassé 17 % à Kenitra et 12 % à Rabat.

Annuaire Desfossés, 1931, p. 513 :

Ports marocains

Conseil d'administration : L. Chagnaud, L. Godard, Ch. Rebuffel, P. Fougerolle, A. Galtier, O. Homberg, C. Marchal, A. Girois, L. Bourrellis, G. de Caqueray, F. de Vogüé.

PORTS MAROCAINS DE MEHEDYA-PORT-LYAUTEY ET RABAT-SALÉ
(*Paris-Midi*, 25 juin 1931)

L'assemblée tenue hier a approuvé les comptes de l'exercice 1930, faisant ressortir un solde créditeur de 3.305.953 francs.

Le dividende a été fixé à 45 fr par action O ou P de capital et à 15 fr. par action de jouissance O ou P. Paiement le 30 juin.

L'assemblée a ratifié la nomination de MM. Edmond Thomine ⁸ et Jacques Daydé comme administrateurs ; elle a nommé M. André Laurent-Atthalin en la même qualité et réélu M. Octave Homberg, arrivé à terme de mandat.

Le trafic de pour les ports de Kénitra et de Rabat a marqué une légère diminution sur celui de 1929, tout en restant nettement supérieur à celui toutes les années précédentes, atteignant pour ces deux ports le total de 379.469 tonnes contre 400.768 en 1928. La diminution du trafic est de 3,5 % à Kénitra, de 10 % à Rabat et de 5,3 % pour l'ensemble des deux ports.

LES COTATIONS DE LA SEMAINE
(*Les Annales coloniales*, 5 mars 1932)

Au groupe des ports, on peut noter une activité accrue sur les Ports marocains de Mehedy, Kenitra et Rabat Salé, par suite de l'émission de l'emprunt marocain cette société va procéder à de nouveaux aménagements qui ne manqueront pas d'augmenter son activité.

LES COTATIONS DE LA SEMAINE
(*Les Annales coloniales*, 26 mars 1932)

Les ports marocains de Mehedy-Kenitra et Rabat-Salé sont résistants. Le trafic du port de Kenitra en février s'est élevé à 30.787 tonnes ; à ce jour 57.087 tonnes. Celui de Rabat à 4 millions 944 tonnes ; à ce jour 14.584 tonnes.

⁸ Edmond Thomine : ingénieur ECP, représentant l'Omnium d'entreprises (filiale de la Banque Bauer & Marchal). Voir sa notice sur le [Qui êtes-vous ?](#)

PORTS MAROCAINS DE MEHEYDA-KENITRA ET RABAT-SALÉ
(*Les Annales coloniales*, 28 mai 1932)

Les résultats nets de l'exercice écoulé qui sont supérieurs à ceux de 1931, permettent au conseil de proposer le maintien du dividende à 45 francs par action de capital et 15 francs par action de jouissance.

Kenitra devient Port-Lyautey
(*Le Temps*, 16 juin 1932)

Le *Bulletin officiel* publie un dahir du sultan ordonnant que la ville de Kenitra soit désormais dénommée Port-Lyautey.

SOCIÉTÉ DES PORTS MAROCAINS DE MEHEDYA-KENITRA ET RABAT SALÉ
(*Les Annales coloniales*, 8 octobre 1932)

Le 3 novembre 1932, à 15 heures, il a été procédé, dans les bureaux de la Banque de Paris et des Pays-Bas, 3, rue d'Antin, à Paris, aux tirages de :

130 obligations 5 % ;

140 obligations 6 % 1^{re} série ;

660 obligations 6 1/2 % ;

à rembourser au pair de 500 fr. pour les obligations 5 et 6 % et à 1.000 francs pour les obligations 6 1/2 %.

Le paiement semestriel des coupons des obligations, soit :

12 fr. 50 pour les obligations 5 % ;

15 fr. pour les obligations 6 % ;

32 fr. 50 pour les obligations 6 1/2 %

ainsi que le remboursement de celles sorties au tirage du 3 novembre 1932, auront lieu, à partir du 1^{er} janvier 1933, sans retenue d'aucune sorte pour les obligations 5 et 6 pour cent et sous déduction de la taxe de transmission pour les obligations 6 1/2 %, aux guichets des établissements habituels.

D'autre part, le 15 novembre 1932, à 15 heures, il sera procédé, dans les bureaux de la Banque de Paris et des Pays-Bas, 3, rue d'Antin, à Paris, au 6^e tirage au sort des actions à amortir au titre de l'exercice 1932, conformément à l'article 19 des statuts.

109 actions seront extraites des roues, savoir :

22 actions « P » ;

Et 87 actions « O ».

Le remboursement s'effectuera au pair de 500 francs.

PORTS MAROCAINS DE MEHEDYA-KENITRA ET RABAT-SALÉ
(*Le Temps*, 18 août 1932)

L'assemblée du 16 juin a approuvé les comptes de l'exercice 1931, qui ont fait apparaître un bénéfice net de 3.343.337 francs. Le dividende, qui a été fixé à 45 francs

par action de capital et 15 francs par action de jouissance, sera payable à partir du 30 juin, sous déduction des impôts.

Courrier du Maroc
LA VIE ADMINISTRATIVE
À l'Officiel
(*Les Annales coloniales*, 6 septembre 1932)

Sont parus à l' « Officiel » du protectorat les dahirs et arrêtés suivants :

Arrêté viziriel du 13 août 1932 (10 rebia II 1351) arrêtant le compte d'établissement de la Société des ports marocains au 31 décembre 1925.

Arrêté viziriel du 2 août 1932 (28 rebia II 1351) déclarant d'utilité publique et urgente la création du périmètre de colonisation de l'oued El Biod (Ouezzan), et frappant d'expropriation les parcelles de terrain nécessaires à cette création.

Arrêté viziriel du 13 août 1932 (10 rebia II 1351) arrêtant le compte d'établissement de la Société des ports marocains au 31 décembre 1926.

Arrêté viziriel du 13 août 1932 (10 rebia II 1351) arrêtant le compte d'établissement de la Société des ports marocains au 31 décembre 1927.

Arrêt viziriel du 13 août 1932 (10 rebia II 1851) arrêtant le compte d'établissement de la Société des ports marocains au 31 décembre 1928.

Annuaire Desfossés, 1933, p. 528 :

Ports marocains

Conseil d'administration : Ch. Rebuffel, pdt ; A. Galtier, O. Homberg, C. Marchal, A. Giros, L. Bourrellis, G. de Caqueray, F. de Vogüé, J. Daydé, Laurent-Atthalin, Ed. Thomine.

PORTS MAROCAINS
DE MEHEDYA-KENITRA ET RABAT-SALÉ
(*Les Annales coloniales*, 4 mars 1933)

Les quais de Port-Lyautey et de Rabat ont été achevés en 1932 et sont actuellement en cours d'électrification.

Un premier silo de 60.000 quintaux a été aménagé à Port-Lyautey et un autre de même capacité est en construction.

L'allongement de la jetée sud de Mehedyia a été terminé et la jetée nord a été prolongée de 160 mètres. Un nouvel avancement de 120 mètres est prévu pour 1933.

Le programme de cette année comporte en outre l'aménagement d'installations annexes et l'achèvement de l'outillage des quais.

Le trafic pour le mois de janvier a été de 23.646 tonnes pour le Port-Lyautey (Kenitra) et de 5.190 tonnes pour Rabat contre respectivement, 26.300 tonnes et 9.400 tonnes en janvier 1932.

PORTS MAROCAINS DE MEHEDYA-KENITRA ET RABAT-SALÉ
(*Les Annales coloniales*, 20 mai 1933)

Le trafic du port de Lyautey, pour le mois d'avril, ressort à 20.234 tonnes contre 32.180 tonnes en avril 1932, et celui de Rabat à 7.444 tonnes contre 4.780 tonnes, soit, respectivement, pour les quatre premiers mois, 84.466 tonnes contre 105.754 tonnes et 28.614 tonnes contre 23.994 tonnes.

PORTS MAROCAINS DE MEHEDYA-PORT-LYAUTEY ET RABAT-SALÉ
(*Le Figaro*, 15 juin 1933)

Les actionnaires se sont réunis le 14 juin.

À titre extraordinaire, ils ont décidé de modifier la raison sociale par la dénomination suivante : Société des ports de Mehedyia-Port-Lyautey et Rabat-Salé.

À titre ordinaire, ils ont approuvé les comptes de 1932 faisant apparaître un bénéfice de 3.316.539 francs auquel il faut ajouter le reliquat de 70.711 francs laissé par l'exercice précédent.

Sur la proposition du conseil, la répartition suivante a été adoptée premier dividende de 6 net aux 23.642 actions O et aux 5.911 actions P. non amorties, ce qui exige 844.357 francs et 211.107 francs prélèvement pour amortissement de 87 actions O et de 22 actions P de 500 francs, 54.500 francs ; prélèvement pour risques divers, 600.000 francs; tantièmes du conseil, 160.657 francs fonds de prévoyance, 900.000 francs dividende supplémentaire de 3 % ou 15 francs net aux 30.000 actions O et P, 535.714 francs (l'excédent sur 450.000 francs représentant les impôts), report à nouveau, 80.914 francs.

M. Edmond Thomine a été réélu administrateur.

PORTS MAROCAINS DE MEHEDYA-PORT-LYAUTEY ET RABAT-SALÉ
(*Les Annales coloniales*, 17 juin 1933)

Réunis mercredi en assemblée ordinaire, les actionnaires ont approuvé les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 1932, accusant un bénéfice net de 3.316.539 fr., auquel s'ajoute le report bénéficiaire antérieur de 70.710 francs.

Le dividende net d'impôt, sous déduction de la taxe de transmission, a été fixé à 45 francs par action P et O de capital, et à 15 francs par action de jouissance.

Il sera mis en paiement le 30 courant.

Il a été affecté au fonds de prévoyance une somme de 900.000 francs et un prélèvement de 600.000 fr. a été fait pour risques divers. Le report à nouveau s'établit à 80.914 francs.

Dans son rapport, le conseil mentionne qu'en raison de la crise économique qui commence à se faire sentir au Maroc, le trafic du Port-Lyautey a été inférieur de 9,3 % sur 1931, mais supérieur de 21 % sur 1930. À Rabat, le trafic pour, l'ensemble des deux ports ressort ainsi pour 1932 à 7 %.

Au cours de l'exercice, la Société a poursuivi les travaux d'aménagement des deux ports pour en améliorer les accès.

À l'issue de l'assemblée ordinaire, les actionnaires, réunis en assemblée extraordinaire, ont changé la dénomination sociale en : Société des ports marocains de Mehedyia, Port-Lyautey et Rabat-Salé.

PORTS MAROCAINS DE MEHEDYA-PORT-LYAUTEY ET RABAT-SALÉ

(Les Annales coloniales, 24 juin 1933)

Pour le mois de mai, le trafic du Port-Lyautey se chiffre à 38.516 tonnes, contre 27.400 tonnes en mai 1932, et celui de Rabat à 6.102 tonnes soit, respectivement, pour les cinq premiers mois : 117.982 tonnes (au lieu de 137.154) et 34.716 tonnes.

PORTS MAROCAINS DE MEHEDYA-PORT-LYAUTEY ET RABAT-SALÉ
(Les Annales coloniales, 1^{er} juillet 1933)

L'assemblée générale des actionnaires (assemblée dont nous avons rendu compte en son temps) a décidé, dans sa séance du 14 juin courant, la distribution du dividende de l'exercice 1932, soit :

45 francs par action « O » ou « P » nominative, non amortie ;

42 francs 39 par action « O » au porteur, non amortie ;

15 francs par action de jouissance « O » ou « P » nominative ;

14 francs 03 par action de jouissance « O » au porteur.

Cette distribution aura lieu à partir du 30 juin, nette de tous impôts, aux caisses de la « Banque de Paris et des Pays-Bas », 3, rue d'Antin, à Paris, contre présentation des certificats nominatifs ou en échange du coupon n° 4 pour les actions « O » au porteur (jouissance ou capital).

PORTS MAROCAINS DE MEHEDYA-PORT-LYAUTEY ET RABAT-SALÉ
(Les Annales coloniales, 22 juillet 1933)

Pour le mois de juin 1933, le trafic du port de Rabat s'est élevé à 7.261 tonnes contre 14.826 tonnes en juin 1932, et celui de Port-Lyautey à 28.033 tonnes au lieu de 41.778 tonnes.

*

* *

L'assemblée générale de la Société des ports marocains de Mehedia-Kenitra et Rabat-Salé, en date du 14 juin, a, comme nous l'avons déjà annoncé, décidé de changer la dénomination sociale en celle de Société des ports marocains de Mehedia Port-Lyautey et Rabat-Salé.

En conséquence, à partir du 21 juillet, les actions O et. les obligations 5 %, 6 % et 6 1/2 % ne seront plus négociables qu'en titres munis de l'estampille : « Nouvelles dénomination Société des ports marocains de Mehedia-Port-Lyautey et Rabat-Salé ».

Assemblée extraordinaire du 14 juin 1933.

SOCIÉTÉ DES PORTS MAROCAINS DE MEHEDYA-PORT-LYAUTEY ET RABAT-SALÉ
(La Cote de la Bourse et de la banque, 15 décembre 1933)

Constitution : le 26 mars 1917 pour une durée expirant le 31 décembre 1980. Objet : la construction et l'exploitation des ports de Méhédia, Kénitra et Rabat-Salé, avec la participation et la garantie du Gouvernement chérifien. Capital social : 15 millions de francs, en 30.000 actions de 500 fr. La dette obligataire figurait dans les comptes au 31 décembre 1932 pour 240.331.195 fr. Répartition des bénéfices : 5 % à la réserve légale, 6 % d'intérêt aux actions O, 6 % d'intérêt aux actions P ;

amortissement des actions (4 actions O pour 1 action P) ; 10 % du solde au conseil ; constitution de tous fonds de prévoyance; le solde et toutes les actions amorties ou non.

Les comptes de l'exercice au 31 décembre 1932, approuvés par la dernière assemblée, se soldent par un bénéfice net de 3.316.539 fr. contre 3.343.337 fr. en 1931. Compte tenu du report antérieur, le solde disponible se monte à 3.387.249 francs contre 3.479.855 francs, ainsi que cela ressort des deux derniers comptes de profits et pertes comparés ci-dessous (milliers de fr.) :

	1931	1932
CHARGES		
Frais généraux en France	1.045	870
Amortissement mobilier	49	90
	<u>1.094</u>	<u>960</u>
PRODUITS		
Produits opérations au Maroc	4.073	3.993
Intérêts et agios	365	284
	4.438	4.277
Rappel des charges	1.091	960
Bénéfice net	3.343	3.317
Report antérieur	137	70
Solde disponible	<u>3.480</u>	<u>3.387</u>

Nous présentons ci-dessous les deux dernières répartitions adoptées

	1931	1932
Intérêt statutaire	1.059	1.055
Prélèvement pour amort. actions	51	54
Risques divers	600	600
Tantièmes	163	161
Fonds de prévoyance	1.000	900
Superdividende	536	536
Report à nouveau	71	81
	<u>3.480</u>	<u>3.387</u>

Cette répartition permet de fixer, comme précédemment, le dividende à 45 fr. pour toutes les actions.

Le rapport fait remarquer que, si la crise a entraîné une diminution du trafic de Port-Lyautey (ex-Kénitra) par rapport à 1931, celui-ci est resté néanmoins supérieur de 21 %

à 1930. Pour Rabat-Salé, le trafic a même été légèrement supérieur à celui du dernier exercice. Nous donnons d'ailleurs ci-dessous quelques chiffres qui font ressortir les variations du trafic au cours des dernières années (tonnes) :

	Port-Lyautey	Rabat	Total
En 1928	216 834	75.121	291.955
En 1929	297 863	102.970	400.768
En 1930	276.974	92.535	379.469
En 1931	382 904	97.111	480.015
En 1932	347.234	98.128	445.362

Le rapport donne ensuite quelques indications sur la poursuite des travaux devant rendre l'accès des ports plus facile. En voici un extrait :

« Après avoir arrêté le prolongement de la jetée Sud de Méhédya quand celle-ci a atteint la longueur de 1.860 mètres, nous avons commencé, en avril 1932, le prolongement de la jetée Nord, qui se poursuivra en 1933. Les travaux de dérochages dans le Sebou ont été menés à bonne fin. Nous avons terminé en presque totalité le premier programme de construction de digues et épis dans le Sebou. Il nous reste encore à effectuer certains travaux aux épis du Seuil de l'Abattoir, qui ont été construits seulement sur une longueur réduite. Ils ne seront prolongés que lorsque leur effet sur la tenue du chenal aura pu être exactement observé. Les dragages d'approfondissement des chenaux ont porté cette année sur 180.000 m³ dans le Sebou et 100.000 m³ dans le Bou Regreg. En ce qui concerne les travaux d'aménagement intérieur, nous avons poursuivi l'exécution de notre programme, qui donnera à nos ports les moyens de faire face à un important développement de leur trafic. »

« À Port-Lyautey. — Le nouveau quai de 300 mètres a été terminé et partiellement mis en service. Six grues électriques achetées au titre des prestations en nature en 1929 ont été installées sur ce quai. La construction du silo à grains de 60.000 quintaux, mis en chantier en 1931, s'est poursuivie normalement. Une deuxième tranche de cellules, de 60.000 quintaux également, a été demandée par la Société des Docks Silos Coopératifs et les travaux sont déjà commencés. Ces cellules, tout en restant la propriété de la Société des Docks Silos Coopératifs, utiliseront les appareils de manutention mécanique de notre silo. La mise en service de tout cet outillage est prévue pour l'été de 1933. Nous avons, en outre, procédé à divers travaux d'aménagement des terre-pleins : installation de voies ferrées, de voies charretières, etc. » .

Rabat. — Le nouveau quai dit de la Tour Hassan a été achevé. Sa mise en service a été différée jusqu'à l'aménagement des terre-pleins destinés à le servir. Elle aura lieu en 1933. Ce quai disposera de 4 grues électriques. Le Gouvernement chérifien a définitivement approuvé par arrêtés viziriels en date du 13 août 1932 les comptes de la concession pour les exercices 1925-1926-1927 et 1928. »

Voici, comparés, les deux derniers bilans au 31 décembre (en milliers fr.) :

	1931	1932
ACTIF		

Cautionnement	40	40
Mobilier et agencements	mémoire	mémoire
Portefeuille-titres	4.947	6.451
Caisse et Banques	650	2.049
Débiteurs divers	24	51
Comptes d'ordre débiteurs	273	288
Agence Maroc	8 810	7.464
Premier établissement	321.734	349.896
Garantie du Gouv. chérifien	271.751	240.331
	578.229	606.570
Bénéfice net	3.343	3 317
	<u>578.229</u>	<u>606.570</u>
PASSIF		
Capital social	15.000	15.000
Dette obligataire	241.751	240.331
Réserve légale	1.500	1.500
Réserve spéciale. Risques div.	4 600	5.200
Fonds de prévoyance	3 900	4.900
Créditeurs divers	1.015	225
Comptes d'ordre créditeurs	200	273
Produit net des obligations	222.000	222.000
Prestations en nature	14.783	15.753
Contrib. du gouv. chérifien	70.000	98.000
Report antérieur	137	71
Bénéfice net	3.343	3 317
	<u>578.229</u>	<u>606.570</u>

Les principales modifications apparaissant à ce bilan sont : l'élévation à 349 millions 896.000 francs du poste « Premier établissement », qui figurait pour 321.733.000 fr. précédemment ; du portefeuille-titres à 6.451.620 fr. contre 4 millions 947.242 fr. et de l'encaisse et banques à 2.049.000 fr. contre 650.000 fr. pour l'actif.

Au passif, les créditeurs divers sont ramenés de 1.015.044 fr. à 224.677 fr., alors que les prestations en nature se sont élevées de 14.782.954 fr. à 15 millions 754.318 fr. et que le solde créditeur du Gouvernement chérifien figure pour 98 millions au lieu de 70 millions.

Quant à la dette obligataire, son amortissement se poursuit. Elle ne constitue d'ailleurs pas une charge pour la société puisqu'on trouve en contre-partie la garantie du gouvernement chérifien.

La position de la société étant un peu spéciale, il est évidemment superflu de parler de sa situation financière.

Quant à sa trésorerie, elle est au large, les exigibilités étant à peu près nulles.

Le maintien du tonnage manutentionné à un niveau voisin du précédent constitue la meilleure preuve de la vitalité de l'entreprise. De plus, l'achèvement des travaux entrepris, qui est prévu pour l'année prochaine, lui permettra de recevoir des navires de tout tonnage et accroîtra ainsi l'importance du trafic. Aussi, s'explique-t-on aisément la fermeté des cours de l'action Méhédya-Kénitra en dépit de la crise boursière.

Société des Ports marocains de Méhédya, Port-Lyautey et Rabat-Salé
(*La Journée industrielle*, 15 juin 1934)

L'assemblée ordinaire, tenue hier, a approuvé les comptes de l'exercice 1933, clos le 31 décembre, qui font apparaître un solde créditeur de 3.309.499 fr. 72.

L'assemblée a décidé de donner à ce bénéfice les affectations suivantes : 6 % de dividende net d'impôts aux actions non amorties, soit 30 fr. nets par titre ; prélèvement pour amortissement de 144 actions, 57.000 fr. ; prélèvement pour risques divers, 600.000 fr. Le solde de 1.429.432 fr. 94, joint au solde des exercices antérieurs, se montant à 80.914 fr. 03, donne un total de 1 million 510.346 fr. 97, sur lequel il a été affecté au fonds de prévoyance 900.000 fr. Sur le solde de 610.346 fr. 97, il a été prélevé 542.168 fr. 67 pour répartition d'un dividende supplémentaire de 3 % net d'impôts aux actions O et P. Une somme de 68.178 fr. 30 a été reportée à nouveau.

Le dividende net d'impôts, sous déduction de la taxe de transmission pour les titres au porteur, sera mis en paiement à partir du 16 juillet, soit 45 fr. par action P ou O de capital, et 15 fr. par action de jouissance P ou O.

L'assemblée a ratifié la nomination de M. Edmond Giscard d'Estaing⁹ en qualité d'administrateur et réélu MM. Charles Rebuffel et Gaston de Caqueray, administrateurs sortants.

Le rapport du conseil, lu à l'assemblée, indique que, en 1933, le trafic d'importation de Port-Lyautey a subi les effets de la crise économique, qui atteint particulièrement les échanges extérieurs. En particulier, une régression notable est à enregistrer en ce qui concerne les matériaux de construction.

Par contre, on constate la progression régulièrement croissante du trafic d'exportation, qui prend une place de plus en plus grande dans l'activité générale du port.

Le tonnage manipulé en 1933 a été inférieur de 13 % à celui de 1932. Il est resté cependant supérieur à celui de 1930.

Au port de Rabat, le trafic a augmenté de 15 % par rapport à 1932, dépassant le chiffre maximum enregistré jusqu'ici. Cette augmentation provient des exportations de céréales, qui apparaissent susceptibles de fournir un aliment intéressant au trafic de Rabat.

La réduction du trafic pour l'ensemble des deux ports a été en 1933 de 6,9 pour cent par rapport à l'année précédente.

La société a continué les travaux entrepris pour améliorer les accès des ports de Rabat et de Port-Lyautey. Elle a prolongé la jetée Nord de Méhédya. Les deux jetées de l'embouchure du Sebou sont maintenant au même alignement et la société se bornera en 1934 à renforcer leur profil. Dans le Bou Regreg ont été construits plusieurs ouvrages (digues basses) destinés à diminuer l'importance des dragages dans le chenal.

⁹ Edmond Giscard d'Estaing (1894-1962) : père de Valéry Giscard d'Estaing, président de la République française (1974-1981). Inspecteur des finances. Successeur d'Octave Homberg comme représentant de la SFFC.

Les dragages ont porté, cette année, sur 160.000 m³ dans l'Oued Sebou et 150.000 m³ dans le Bou Regreg.

À Port-Lyautey, le nouveau quai de 300 mètres a été électrifié et pourvu de voies ferrées : il sera livré au trafic prochainement.

Le silo à grains a été mis en service en juin 1933.

La société a construit deux magasins et un hangar sur les terre-pleins situés derrière le quai de 300 mètres ; elle a commencé la construction d'un nouvel atelier pour l'entretien du matériel.

PORTS MAROCAINS DE MEHEYDA-PORT-LYAUTEY ET RABAT-SALÉ
(*Le Temps*, 8 août 1934)

Pendant les sept premiers mois de 1934, le trafic s'est élevé à Port-Lyautey à 159.047 tonnes contre 178.835 pour la même période de 1933 et à Rabat à 40.714 tonnes contre 53.368 tonnes.

Informations et communiqués
PORTS MAROCAINS DE MEHEDYA-PORT-LYAUTEY ET RABAT-SALÉ
(*Le Journal des débats*, 31 mai 1935)

Le dividende sera maintenu à 45 fr. net par action de capital et à 15 fr. net par action de jouissance. À l'issue de l'assemblée ordinaire se tiendra une assemblée extraordinaire dont l'ordre du jour comporte la mention : conditions nouvelles d'émission d'obligations et modifications statutaires.

PORTS MAROCAINS DE MEHEDIA-PORT-LYAUTEY ET RABAT-SALÉ
(*Les Annales coloniales*, 8 juin 1935)

Le bénéfice net de 1934 ressort à 2.345.834 francs contre 3.300.499 francs précédemment. Le conseil proposera de répartir 42 francs 52 net par action de capital au porteur et 14 fr. 33 net par action de jouissance au porteur.

PORTS MAROCAINS DE MEHEDYA-PORT-LYAUTEY ET RABAT-SALÉ
(*Les Annales coloniales*, 6 septembre 1935)

En juillet, le trafic de Port-Lyautey a atteint 17.355 tonnes contre 12.632 tonnes en juillet 1934, et celui de Rabat-Salé 6.302 tonnes contre 6.123. Pour les huit premiers mois de l'année en cours, le trafic a atteint respectivement 135.795 tonnes à Port-Lyautey contre 181.204 pour la période correspondante de l'année dernière, et 53.070 tonnes à Rabat-Salé, contre 49.393.

LES PORTS DU MAGHREB
(*Les Annales coloniales*, 24 décembre 1935)

PORT-LYAUTEY

Le port de Medhia, à l'embouchure de l'oued Sebou, connu autrefois une certaine activité, mais il était abandonné au moment où les Français arrivèrent au Maroc. En 1911, la Marine nationale, qui prêtait son concours au corps expéditionnaire, reconnut à 17 km. de l'embouchure un emplacement particulièrement favorable où le Génie construisit en 1912 un appontement qui fut le premier ouvrage du port actuel.

Le 1^{er} janvier 1913, le port de Kenitra (aujourd'hui Port-Lyautey), fut ouvert au commerce. Exploité jusqu'en 1917 par l'Administration des Travaux Publics du Protectorat, il fut concédé en même temps que, celui de Rabat-Salé à la Société des ports marocains de Mehedy-Kenitra et Rabat-Salé.

La première tâche de la Société des ports fut de réduire le seuil de la barre par la construction de deux jetées parallèles (1.000 m. chacune). Le cours inférieur fut également amélioré par des travaux exécutés suivant un programme rationnel et comprenant essentiellement des dragages et des ouvrages fixes (épis et digues longitudinales).

Les résultats obtenus ont été des plus satisfaisants et, actuellement, l'entrée à Méhdia n'est plus impraticable que par gros mauvais temps d'hiver. En 1934, la barre n'a été consignée que 34 jours alors que la moyenne annuelle pendant la décennie 1916-1926 a été de 81 jours. L'accès à Port-Lyautey est désormais possible à toute marée pour les navires de moins de 110 mètres de long calant entre 4 m. 50 et 5 m. 80 suivant le coefficient de la marée.

La navigation de nuit est entrée dans le domaine pratique depuis 1930 grâce à l'aménagement d'un balisage lumineux.

Parallèlement aux travaux d'aménagement du fleuve, l'équipement intérieur du port fut entrepris. Trois quais en béton armé, d'une longueur totale de 774 mètres, offrent aux navires 9 postes accostage. Équipés de 6 grues à vapeur de 3 t. et de 6 grues électriques de 3 et 5 t., ils sont desservis par 3 hangars et 9 magasins représentant 13.000 m² de surface couverte. La superficie des terre-pleins est de 40.000 m² environ. Un appontement est réservé aux navires pétroliers et un terre-plein spécial est affecté au trafic des carburants.

Un silo d'embarquement, d'une capacité de 60.000 quintaux, doté des installations les plus modernes, est entré en service en 1933.

Enfin, l'outillage du port comprend un important matériel terrestre et flottant.

La progression du trafic a été extrêmement rapide et Port-Lyautey se classe comme le deuxième Port du Maroc après Casablanca.

En 1918, Port-Lyautey recevait 175 navires; 294 en 1935. En 1933, fréquenté par les bateaux de la plupart des grandes compagnies de navigation, on enregistre à l'entrée 414 mouvements pour un tonnage de jauge brut de 662.042 t.

Le tonnage des marchandises a suivi une marche ascendante parallèle : 51.000 t. en 1918; 205.000 t. en 1925 ; 383.000 t. en 1931.

En 1933, 302.000 t. ont été manipulées. À l'importation 197.790 t. (sucre, matériaux de construction, charbon, essence et pétrole) ; à l'exportation, 104.210 t. (dont 91.700 t. de céréales et produits agricoles).

Port-Lyautey, présente sur tous les ports du Maroc, et même de l'Afrique du Nord, les avantages incontestable des ports en rivière : quel que soit, le temps, les navires peuvent opérer à quai et en *complète sécurité*.

Port-Lyautey est le débouché naturel des riches régions agricoles du Gharb, des Béni-Hassen et de la vallée de l'Ouergha. C'est essentiellement le port de Fez et de Meknès.

D'autre part, Medhia-Port-Lyautey est appelé à devenir le port pétrolier du Nord marocain, port d'importation d'abord en attendant de devenir un jour le port exportateur des pétroles du Maroc.

Notons enfin qu'une grande base aérienne doit être installée sur la rive gauche du Sebou à l'aval du port. Les travaux d'aménagement de cette base vont être poussés en 1936.

RABAT-SALÉ

L'ancien port à barques de Rabat-Salé est devenu, à la suite des travaux entrepris par la Direction Générale des Travaux Publics et poursuivis par la Société des ports marocains, un bon port en rivière de trafic bord à quai.

La barre, qui rendait le port peu hospitalier, a été réduite par la construction de deux jetées convergentes. D'importants travaux de dragage et de rectification du lit du Bou Regreg ont complété l'action de ces ouvrages.

Le port est maintenant accessible aux bâtiments de moins de 100 mètres de long d'un tirant d'eau variant de 4 m. 20 à 5 m. 40 selon le coefficient de la marée. Le nombre de jours de barre impraticable (qui a atteint jusqu'à 131) a diminué progressivement depuis 1929.

En 1934 la barre n'a été consignée que vingt et un jours ; encore convient-il de souligner que des crues et un mauvais temps exceptionnels ont marqué l'hiver de cette année.

Le port comprend actuellement une longueur de 500 mètres de quais principaux desservis par plus de 5.000 m² de magasins. Son outillage se compose d'un important matériel (grues, remorqueurs, ponton-mâturation, atelier, cale de halage, etc.).

Débouché naturel des régions des Zaërs et des Zemmours, le port de Rabat-Salé exporte régulièrement des lièges, du bois de tizerah, des céréales. Il importe du sucre du thé, des matériaux de construction.

Depuis 1928, le trafic est en accroissement régulier. En 1933, malgré le ralentissement général des échanges, un tonnage dépassant tous les précédents a été atteint. 112.570 t. de marchandises (dont 49.880 t. à l'exportation) ont été manipulées, transportées par 279 navires (dont 77 français) appartenant aux grandes compagnies qui ont établi des lignes régulières.

En 1934, malgré l'acuité de la crise marocaine, le trafic n'est tombé que dans une proportion relativement faible. La régularité du trafic dans la période actuelle prend une signification particulière. Elle montre que le port de Rabat, qui occupe le troisième rang parmi les ports marocains, répond à des besoins économiques indiscutables.

Un élément nouveau d'activité se fait jour avec l'essor pris par la poche maritime au large de Rabat. Pour répondre aux besoins du nombre grandissant des bateaux de pêche, chalutiers, sardiniers, etc., des aménagements spéciaux ont été réalisés (équipement d'un quai pour le déchargement du poisson, postes de ravitaillement en combustibles, halle pour la criée du poisson, etc.). Rabat est ainsi doté des installations requises pour devenir un des principaux ports de pêche du Maroc, et compléter le rôle important qui lui est dévolu dans l'économie marocaine.

Dans ces conditions, on peut espérer que par son trafic de pêcheries, le vieux port des corsaires du Bou Regreg connaîtra de nouveau son lustre passé. Activité qu'il appartient à la métropole de développer en facilitant l'exportation sur les marchés algériens du poisson marocain.

Informations et communiqués
PORTS MAROCAINS DE MEHEDYA-PORT-LYAUTEY ET RABAT-SALÉ
(*Le Journal des débats*, 11 juin 1936)

Les comptes de l'exercice 1935 se soldent par un bénéfice net de 2.184.294 fr. contre 2 millions 345.834 fr. Il sera proposé à l'assemblée du 24 juin de distribuer le

même dividende que l'an dernier, soit 45 fr. par action de capital et 15 fr. par action de jouissance.

Les ports marocains
par Lucien Gasparin,
député de la Réunion,
secrétaire de la Commission de la Marine marchande,
membre de la Commission des Colonies
(*Les Annales coloniales*, 21 août 1936)

LES ports du Maroc ne fonctionnent pas tous sous le même régime : il y a d'abord les grands ports d'État comme Casablanca ; d'autres constituent des entreprises privées, comme Fedhala ; enfin, trois ports du nord, Port-Lyautey (ancien Kenitra), Rabat-Salé et Mehedy relèvent de la « Société des ports marocains ».

C'est de ce dernier groupe que nous nous occuperons aujourd'hui : dans ces trois ports, l'année 1935 a vu une régression assez sensible.

À Port-Lyautey, le tonnage global du trafic qui avait été de 243.252 tonnes en 1934, n'a plus été que de 209.536 tonnes, accusant un fléchissement de 13,75 %. Ce sont les importations qui ont baissé de 20 %, se réduisant à 107.686 tonnes, alors qu'elles avaient été, l'année précédente, de 135.062 tonnes. Les exportations ont à peine diminué.

C'est au ralentissement général de la vie économique qu'il convient d'attribuer, cette déperdition d'activité.

Du reste, elle n'a pas empêché de continuer et d'achever en grande partie les travaux déjà entrepris pour l'équipement de Port-Lyautey : les nouveaux terre-pleins ont été pavés, un appontement a été construit à l'usage des remorqueurs et les installations nécessaires pour l'entretien du matériel flottant ont été mises en état de fonctionner. Enfin, la première tranche des travaux de construction d'un gril de triage pour les trains de marchandises en amont des quais a été exécutée.

Pour Rabat, on ne relève que des indices médiocres. Cela ne surprendra pas ceux qui pensent qu'une volonté louisquatorzième ne pouvait doter sa capitale de toutes les qualités qui doivent s'amalgamer pour constituer l'activité d'un port maritime. Celui de Rabat ne pouvait vraiment se développer au-delà des limites d'un port local, dans le voisinage de Fedhala et de Casablanca, ne disposant que d'un hinterland étroitement limité.

Aussi, le tonnage global des marchandises qui ont été manipulées en 1935 ne s'élève-t-il qu'à 70.532 tonnes contre 83.209, l'année précédente.

Sur ce chiffre de 1935, l'importation figure pour 36.874 tonnes, et l'exportation pour 33.658, accusant une diminution assez sensible sur l'année précédente.

Là aussi, les travaux d'équipement ont été continués par l'achèvement du nouveau quai de la Tour Hassan. Une partie du quai de la Douane a été aménagée pour en rendre l'accès plus facile aux pêcheurs. D'autre part, quelques ouvrages, consistant en petites digues et en épis, ont été aménagés pour améliorer la tenue du chenal. Il a fallu, d'ailleurs, enlever par dragage près de 100.000 mètres cubes de déblais pour dégager ce chenal.

Enfin, le port rudimentaire de Mehedy, qui n'est, en réalité, qu'un avant-poste de Port-Lyautey et une sentinelle avancée à l'embouchure de l'oued Sebou, a vu commencer la construction des musoirs qui doivent terminer ses jetées.

Il est à craindre que la mer très dure à cet endroit n'en permette pas l'achèvement sans quelque accident. Là aussi, il a fallu draguer dans le Sebou 194.000 mètres cubes de sables et de vases que la mer ne tardera pas à y ramener.

Il faut reconnaître que la Société des ports marocains, chargée de l'entretien des ports de Port-Lyautey, de Rabat et de Mehedy, fait preuve dans son entreprise d'une activité de bon aloi à laquelle il faut souhaiter que les résultats n'apportent pas de trop sensibles déceptions.

Informations et communiqués
PORTS MAROCAINS DE MEHEDYA-PORT-LYAUTEY ET RABAT-SALÉ
(*Le Journal des débats*, 15 octobre 1936)

Le trafic de Port-Lyautey, pour le mois de septembre 1936, se chiffre à 17.050 tonnes contre 21.866 tonnes en septembre 1935. Il se totalise, depuis le 1^{er} janvier, à 147.969 tonnes contre 163.061 tonnes pour la période correspondante de l'an dernier. Celui de Rabat se chiffre, pour septembre, à 6.554 tonnes contre 4.604 tonnes, soit un total, depuis le début de l'exercice, de 44.885 tonnes contre 57.680 tonnes.

Les ports de Rabat et de Port-Lyautey
(*Le Temps*, 23 décembre 1936)

Tout le monde sait que la côte du Maroc est peu hospitalière : elle est même d'un abord très difficile et c'est une des raisons pour lesquelles le Maroc a pu s'isoler et rester à l'écart du reste du monde et des grands mouvements économiques pendant très longtemps.

Chacun sait également que maintenant, malgré les difficultés qu'il a fallu surmonter, le Maroc est doté de plusieurs ports excellents, et que la question des accès maritimes ne se pose plus.

Qu'il nous soit permis de dire comment ont été créés les ports de Rabat et de Port-Lyautey (autrefois Kenitra), les ports du Nord-Marocain.

Rabat

Rabat est situé à l'embouchure de l'oued Bou Regreg, en face de Salé, la ville autrefois fameuse par ses corsaires barbaresques, terreur des navigateurs du XVII^e et du XVIII^e siècle (et même d'une partie du XIX^e). Rabat est la capitale administrative du Maroc, et représente un centre économique assez important.

Le Protectorat a donc cherché, presque dès les débuts de l'occupation, à rendre possible le trafic maritime en améliorant, on peut presque dire en créant, le port de Rabat.

Ce travail a été poursuivi, à partir de 1917, par la Société des ports marocains de Mehedy, Port-Lyautey et Rabat-Salé à qui le port de Rabat a été concédé.

Il lui a fallu faire de grands travaux parce que l'embouchure du Bou Regreg n'était qu'un semblant d'abri, et seulement pour de très petits bateaux.

Il lui a fallu construire d'abord des jetées s'avancant vers le large pour protéger le port contre la houle qui brise à peu près en permanence tout le long de la côte, puis draguer le chenal réservé à la navigation, enfin construire les quais et les outiller.

Maintenant, la mer est domptée, le chenal de navigation est stabilisé et les bateaux de commerce qui fréquentent le port de Rabat y trouvent toutes les facilités pour décharger et charger à quai leurs marchandises.

Le trafic est assez important pour justifier des escales régulières de plusieurs compagnies de navigation. Il a toutefois souffert de la crise, qui s'est fait sentir au Maroc avec une grande acuité depuis 1932.

Port-Lyautey

La ville de Port-Lyautey est située sur un autre fleuve, l'oued Sebou à 17 km. de son embouchure. L'oued Sebou est un cours d'eau très important, puisqu'il a 400 mètres de largeur à son embouchure et un débit qui peut dépasser 2.000 m³ à la seconde, mais, comme celle du Bou Regreg, son entrée n'était guère facile avant que les travaux réalisés sous le protectorat français ne l'aient complètement transformée.

Ces travaux ont été réalisés par la Société des ports marocains de Mehedia. Port-Lyautey et Rabat-Salé, à qui le port de Port-Lyautey a été concédé en 1917 en même temps que celui de Rabat.

La ville et le port sont nés en même temps, vers 1911 : il n'y avait, à ce moment, trace ni de l'une ni de l'autre sur les bords du Sebou.

L'emplacement fut d'abord utilisé comme point de débarquement des troupes et du matériel destinés à la pacification de la région de Fez. Par la suite, le maréchal Lyautey, comprenant le parti que l'on pouvait tirer de la situation géographique du port, décida que les installations jusque là purement militaires seraient maintenues après la fin des opérations et le port ouvert au commerce. Depuis ce moment, parallèlement, la ville et le port se sont développés très vite. au point que Port-Lyautey est maintenant le deuxième port du Maroc, après Casablanca.

Des travaux très importants furent nécessaires pour aménager l'entrée du fleuve. Le problème consistait à stabiliser le chenal navigable et à lui donner de la profondeur. On y arriva en construisant deux longues jetées courbes avancées en mer dans le prolongement des rive; ; ces jetées endiguent le fleuve et permettent aux courants de marée de déblayer les dépôts qui se forment à l'embouchure ; des dragages effectués chaque été complètent le travail hydraulique du fleuve lui-même.

Il fallut, en outre; calibrer le fleuve jusqu'à Port-Lyautey pour améliorer les conditions de la navigation et augmenter les profondeurs du chenal.

Les résultats acquis sont très satisfaisants puisque les profondeurs se maintiennent à l'aide de dragages de moins en moins importants chaque année.

Enfin, il fallut équiper le port, c'est-à-dire y construire des quais, des terre-pleins, des magasins, des voies ferrées, et l'outiller en grues, matériel flottant, etc.

Tout cet équipement permet au port d'assurer le trafic dans les meilleures conditions de rapidité et de sécurité.

Le trafic, comme à Rabat, se ressent de la crise. En effet, l'arrière-pays de Port-Lyautey. c'est-à-dire les régions du Rharb (bassin de l'oued Sebou), de Fez et de Meknès, est un pays uniquement agricole, et il a été très éprouvé par la baisse catastrophique des cours : ayant peu de disponibilités de ce fait, les habitants — et l'administration — ont restreint leur train de vie. Cette année, les cours remontent, mais la récolte, par une malchance singulière. a été presque totalement anéantie par les pluies et les inondations, fléau du Rharb.

Malgré ces conditions désastreuses, les échanges porteront en 1936 sur environ 200.000 tonnes de marchandises, dont un peu plus de la moitié à l'importation : essence et pétrole, sucre, charbon, fer et bois, chaux et ciments, etc. : à l'exportation, il y a des céréales, des produits agricoles divers, du liège, quelques minerais, un peu de vin (le vin marocain est excellent mais ne peut pas pénétrer en France ; l'exportation en est donc difficile).

Les perspectives d'avenir sont plus encourageantes : d'abord parce qu'il arrivera un moment où l'on préviendra les inondations, jusqu'ici continuelles, dans le Rharb, et qu'on peut ainsi espérer voir la prospérité renaître dans ce pays ; ensuite parce que la région est susceptible de fournir différents produits miniers — dont peut-être le pétrole, — et que les prospections sont loin d'être terminées ; par ailleurs, Port-Lyautey est appelé à devenir un port aérien de grande importance : c'est sur le Sebou qu'escalent les hydravions dans leurs voyages vers l'Amérique du Sud, une base aérienne s'y installe,

et il y a là une possibilité intéressante d'activité. Enfin, il y a place, tout le long du Sebou. depuis l'embouchure jusqu'à Port-Lyautey, pour toutes les industries qui ont besoin d'exporter ou d'importer ; parmi celles-ci, l'industrie des conserves de poisson va peut-être se développer car la pêche maritime donne des produits abondants et variés sur la côte avoisinante.

Ainsi doté, Port-Lyautey se trouve désigné pour occuper une place prédominante dans l'économie générale marocaine, répondant ainsi aux espoirs de son illustre créateur, dont il est fier de porter le nom glorieux.

Légende :

Le quai de la Tour-Hassan au port de Rabat-Salé.

Annuaire Desfossés, 1937, p. 555-556 :

Ports marocains

Conseil d'administration : Ch. Rebuffel, pdt hon. ; L. Bourrellis, pdt et adm. d. ; A. Galtier, O. Homberg, C. Marchal, G. de Caqueray, comte F. de Vogüé, J. Daydé, A. Laurent-Atthalin, Ed. Thomine, E. Giscard d'Estaing, P. Lyautey.

Commissaires des comptes : MM. de la Bachelierie, Poinet.

REPARTITION D' ACTIONS PORTS MAROCAINS DE MEHEDYA-PORT-LYAUTEY et RABAT-SALE (*Le Journal des finances*, 3 et 9 juillet 1937)

1° La répartition aux actionnaires de 30.000 actions de 200 francs, entièrement libérées, de la [Société générale franco-marocaine](#) faisant partie du portefeuille de la Société, à raison d'une action générale franco-marocaine par action O ou P Ports marocains ;

2° Distribution aux actionnaires d'une soulte en espèces de 43 fr. 91 par action. Cette somme sera mise en paiement sous déduction de l'impôt cédulaire sur le revenu exigible à raison de la double répartition en actions et en espèces.

Par suite, les actionnaires assujettis au tarif de 18 % n'auront rien à verser ni à recevoir, tandis que les actionnaires taxables à 12 % recevront en espèces une somme de 14 fr. 64.

La double répartition s'effectue contre remise du coupon n° 9 en ce qui concerne les actions O au porteur.

La Société des ports marocains
(selon Augustin Hamon,
Les Maîtres de la France, t. 3, Éditions sociales internationales, 1938).

À la Société des ports marocains (Rabat, Port-Lyautey, Meheidea)*[sic : Mehedy]*, la Banque de Paris et des Pays-Bas a pour représentant M. André Laurent-Atthalin, auquel s'adjoignent M. Charles Rebuffel (Banque transatlantique, tome I) ¹⁰, M. Alexandre

¹⁰ Charles Rebuffel : patron des Grands Travaux de Marseille, qu'il représente ici, la Banque Transatlantique n'étant que l'un des actionnaires historiques des GTM et la raison pour laquelle Rebuffel y siégeait.

Giros [SGE], Lucien Bourrellis, Octave Homberg ¹¹, Gaston de Coqueray [*sic* : *Caqueray (Cie marocaine)*], Edmond Giscard d'Estaing, tous déjà [246] nommés au cours de notre étude. Il faut ajouter à cette liste le banquier Charles Marchal, M. Pierre Lyautey ¹² et M. François de Vogüé ¹³ (voir tome I).

BANQUE DE PARIS ET DES PAYS-BAS
Assemblée générale ordinaire du 12 avril 1938
(*Le Temps*, 14 avril 1938)

[...] La Société des ports marocains de Mehedyia-Port-Lyautey et Rabat-Salé nous a confié la distribution gratuite entre 668 actionnaires d'actions de la Société générale franco-marocaine qu'elle détenait. [...]

Le monde colonial
(*Les Annales coloniales*, 18 juillet 1938)

MM. ... Coindreau, directeur de la Société des ports marocains... sont arrivés à Marseille.

Le monde colonial
(*Les Annales coloniales*, 31 janvier 1939)

M. Coindreau, directeur de la Société des ports marocains, et M. F. Poncet, frère de notre ambassadeur à Rome, sont arrivés à Marseille à bord du *Maréchal-Lyautey*.

PORTS MAROCAINS DE MEHEDYA-KENITRA ET RABAT-SALÉ
(*Les Annales coloniales*, 21 mars 1939)

Les comptes de l'exercice 1938 se soldent par un bénéfice net de 1.417.787 francs contre 1.378.284 francs pour 1937.

[Déplacements]

¹¹ Nous avons les plus grands doutes sur la présence d'Octave Homberg, fondateur de la Société française financière et coloniale (SFFC) dans cette société et à cette date (les données d'Augustin Hamon remontant à 1935-1936). Nous pensons qu'il s'agit plutôt d'André Homberg, de la Société Générale et de la Cie générale transatlantique.

¹² Pierre Lyautey : neveu du maréchal Lyautey, versé dans les questions économiques et coloniales, rédacteur en chef au début des années 1930 du quotidien patronal *La Journée industrielle*, il est nommé en 1936 administrateur des Étains du Cammon (Laos) — Jacques Bardoux *regnante* —, puis siège à la Banque commerciale du Maroc, à la Cie asiatique et africaine, etc.

¹³ François de Vogüé (1894-1964) : fils de Louis (président de Suez et administrateur du PLM). Président de la Cie générale du Levant, administrateur de la Cie du port de Beyrouth.

Là encore, nous pensons qu'il y a une confusion, probablement due au fait que seule l'initiale était indiquée, et que l'administrateur était en réalité son lointain cousin Félix de Vogüé..

(*Les Annales coloniales*, 11 avril 1939)

MM. Bourrellis, président de la Société des Ports marocains ; Orcel, administrateur des Brasseries du Maroc ; le colonel Claveau et le médecin-colonel Bonneau, sont arrivés à Dakar sur le *Chella*.

PORTS MAROCAINS DE MEHEYDA-KENITRA ET RABAT-SALÉ
(*Le Journal des débats*, 3 août 1939)

Le trafic de Port-Lyautey, pour le mois de juillet 1939, se chiffre à 28.779 tonnes contre 20.310 tonnes pour le même mois de 1938. Il se totalise, depuis le 1^{er} janvier, à 165.299 tonnes contre 138.953 tonnes pour la période correspondante de 1938.

Le trafic de Rabat se monte, pour le mois de juillet, à 8.250 tonnes contre 5.506 tonnes, soit un total, depuis le début de l'année, de 42.351 tonnes contre 39.184 tonnes.

Annuaire Desfossés, 1940, p. 623 :

Ports marocains

Conseil d'administration : Ch. Rebuffel, pdt hon. ; L. Bourrellis, pdt et adm. d. ; A. Galtier, O. Homberg, J. Laures, G. de Caqueray, comte F. de Vogüé, J. Daydé, Ed. Thomine, E. Giscard d'Estaing, P. Lyautey, A. Sagot.

Commissaires des comptes : MM. de la Bachellerie, Poinet ; André, suppléant.

PORTS MAROCAINS DE MEHEDYA, PORT-LYAUTEY ET RABAT-SALÉ
(*Le Journal*, 15 juin 1942)

Solde créditeur de l'exercice 1941 : 1.096.892 francs contre 1.116.836 fr. en 1940. Dividende proposé : 30 fr. par action O, égal au précédent. Pour la première fois, les actions P ne recevront rien.

PORTS MAROCAINS DE MEHEDYA, PORT-LYAUTEY ET RABAT SALE
(*Le Journal*, 9 août 1943)

À partir du 2 août, acompte de dividende sur l'exercice 1942 aux actions de la catégorie « O » coupon 16, soit 25 fr. net au nominatif et 17 fr. au porteur. Banque de Paris et des Pays-Bas à Paris et à Marseille.

Annuaire Desfossés, 1945, p. 641 :

Ports marocains

Conseil d'administration : Julien, pdt ; F. Laures, G. de Caqueray, comte F. de Vogüé, J. Daydé, Ed. Thomine, E. Giscard d'Estaing, P. Lyautey, J. Matheron, A. Sagot, L. Jahan.
Commissaires des comptes : MM. de la Bachellerie, Poinet ; André, suppléant.

Informations d'Outre-Mer
(*Climats*, 27 juin 1946)

Ports marocains de Mehedy, Port-Lyautey et Rabat-Salé. — Les pourparlers avec le gouvernement chérifien en vue de régler toutes les questions qui se posent à l'occasion du rachat de la concession sont sur le point d'aboutir.

Dès qu'un accord sera intervenu, une assemblée sera convoquée en vue de le ratifier.

1947 : RACHAT DE LA CONCESSION PAR LE GOUVERNEMENT CHÉRIFIEN

PORTS MAROCAINS DE MEHEDYA-PORT-LYAUTEY ET RABAT-SALÉ
[Desfossés 1956/2261]

Une assemblée extraordinaire réunie le 10 janvier 1947 a approuvé la convention de rachat de la concession par le gouvernement chérifien. Une seconde assemblée en date du 26 février 1947 a, en conséquence, décidé la dissolution de la Société et sa mise en liquidation amiable avec effet rétroactif à dater du 1^{er} janvier 1947.

Il a été effectué en mars 1947 une première répartition de 200 fr. et en mars 1948 une deuxième répartition de 265 fr. par action de capital à titre de remboursement du capital nominal. Une troisième répartition de 61 fr. 46 net par action a été effectuée en novembre 1943 et une quatrième répartition de 900 fr. brut par titre le 25 mai 1949 et une cinquième répartition de 250 fr. brut par titre le 29 février 1952. Sixième et dernière répartition depuis le 22 décembre 1952 de 82 fr. net par action.

Annuaire Desfossés, 1948, p. 683 :

Ports marocains

Liquidateurs : MM. G. Clavel, R. Delasale. H. Ravizé.
