

COMPAGNIE DES PORTS DE TUNIS, SOUSSE ET SFAX

Épisode précédent :
Construction du [port de Tunis](#) par la Société des Batignolles (1885-1893) :

TUNISIE
(*Le Journal des débats*, 30 novembre 1893)

Tunis, le 30 novembre.

La Conférence consultative a discuté le tracé des chemins de fer. Conformément aux propositions du gouvernement, elle a émis un avis favorable au tracé reliant Tunis à Sousse par Hammamet et Enfidaville.

La Conférence a voté à l'unanimité une motion félicitant le résident au sujet de la concession des ports de Tunis, Sousse et Sfax, et lui exprimant sa vive sympathie pour les mesures énergiques prises à l'égard des provenances de la Tripolitaine.

=====

CONCESSION ACCORDÉE AU GROUPEMENT ARCADA (futur SNTP) FORMATION DE LA SOCIÉTÉ DES PORTS

NOTRE PROTECTORAT A TUNIS
(*La Lanterne*, 15 février 1894)

Concession des ports de Tunis, Sousse et Sfax. — Pas d'adjudication publique. — Tout à la faveur. — Singuliers procédés.

M. Charles Rouvier, résident de France à Tunis, vient de quitter Paris pour rejoindre son poste.

Le but du séjour à Paris de M. Rouvier était de vaincre les scrupules du ministre des affaires étrangères pour faire ratifier par lui sans la soumettre au Parlement la concession des ports de Tunis, Sousse et Sfax, accordée par le gouvernement du protectorat à MM. Duparchy¹ et Préault² pour une période de 48 ans.

Déjà, en son temps, la *Lanterne* a signalé les conditions singulières dans lesquelles cette affaire a été menée. Le 25 novembre dernier, le directeur des travaux publics de la régence rendait compte, à la dernière session de la conférence consultative, des conditions auxquelles avait été conclue cette concession.

L'État tunisien, disait-il, garantit à la société anonyme ou en commandite que le concessionnaire est tenu de se substituer, une annuité de 405.000 francs qui représente

¹ Alexis Duparchy (1835-1907) : constructeur, entre autres, des quais de Constantinople et de la ligne Djibouti-Harar. Voir [encadré](#).

² Simon Préault : promoteur de la [Société d'études pour le raccordement des voies ferrées d'Europe à celles d'Asie par la traversée du Bosphore](#) (1891).

l'intérêt et l'amortissement du capital de premier établissement pendant la durée de la concession.

On nous assure, d'autre part, que la préférence donnée par le Protectorat à M. Duparchy dans cette affaire ne résulterait pas d'une adjudication publique, mais bien d'un simple choix entre deux ou trois concurrents.

Le reproche que l'on fait à l'administration dans la circonstance est d'autant plus grave que, dans son compte-rendu à la conférence, le directeur des travaux publics est muet sur les concessions de terrains faites par un contrat annexe à M. Duparchy.

Or, on ne pourra nier ces donations puisque, dans la séance de la chambre de commerce du 16 octobre, le résident lui-même a été amené à spécifier que des terrains étaient concédés à M. Duparchy, qu'ils comprenaient les terre-pleins déjà gagnés dans la construction du port de Tunis, que les nouveaux concessionnaires étaient en outre autorisés à remblayer 16 hectares en plus sur le lac de Tunis et à procéder aux mêmes opérations à Sousse et à Sfax.

Ce qu'on omet de dire, c'est que, par leur situation privilégiée autour des nouveaux ports, ces emplacements formeront certainement les nouveaux quartiers commerçants et auraient, à dire d'experts, une valeur de plus de huit millions.

Nous ne comprenons pas à première vue ce contrat annexe, et on se demande si un cahier des charges quelconque a mis les autres concurrents à même de tenir compte de ces donations de terrains, lorsqu'ils ont remis leurs offres au gouvernement tunisien ?

Est-il vrai, enfin, que dans la séance de la chambre de commerce du 12 décembre, le même directeur des travaux publics soit venu soutenir un projet du gouvernement du protectorat ayant pour but de relever les taxes du port de Tunis d'environ un tiers, afin de pouvoir faciliter l'exécution financière de la nouvelle concession ?

Est-il vrai qu'il ait refusé en même temps de communiquer le contrat Duparchy, cause du relèvement de ces taxes ?

Quelle est donc la clause secrète que l'on veut cacher à la Colonie ?

Nous comprenons l'hésitation de M. Casimir-Perier à ratifier un tel traité sans le concours des Chambres, surtout s'il veut tenir compte du danger qu'il y a à mettre en une seule main pour 48 ans, l'exploitation des trois principaux ports de la Régence avec le monopole de fait sinon de droit, des entrepôts et magasins généraux.

N'est-il pas bien imprudent de la part du gouvernement de placer, en une année de mauvaise récolte et de disette, l'alimentation publique de la Tunisie à la merci de la cupidité éventuelle d'une Compagnie ?

Pour notre part, étant donné la garantie annuelle de 405.000 francs donnée par le gouvernement tunisien à cette entreprise, nous ne pouvons que nous référer à l'engagement solennel pris le 4 avril 1884 par M. J. Ferry, alors président du Conseil, et M. Tirard, ministre des finances, lors de la discussion de la garantie de la dette tunisienne par la France.

Le gouvernement promet alors que le ministre des finances ne laisserait prendre aucun engagement financier au gouvernement du protectorat sans y être autorisé lui-même par le Parlement.

Il nous semble donc difficile que M. Casimir-Périer puisse, malgré les instances du résident général, ratifier seul la concession Duparchy.

Le gouvernement doit au premier jour déposer, dit-on, sur le bureau de la Chambre, le projet des conventions conclues avec le Bône-Guelma. il pourrait, par la même occasion, laisser discuter en même temps les mystérieuses conventions de la concession des ports de Tunis, Sousse et Sfax.

(*La Lanterne*, 18 février 1894)

M. le résident général de Tunisie répond dans la *Patrie* à la note que nous avons publiée sur la façon singulière dont il a donné à M. Duparchy la concession des ports de Tunis, Sousse et Sfax.

Il nous apprend qu'ayant, pour le grand bien de la Régence, fait appel à l'industrie privée, c'est la proposition Duparchy qui l'emporta, vu la modicité relative de chiffre et la brièveté de la durée des annuités. Ce que M. Charles Rouvier ne dit pas, c'est que les conditions imposées aux concurrents de M. Duparchy étaient toutes différentes de celles consenties à ce dernier.

Ce que M. Charles Rouvier ne dit pas, c'est que par un contrat annexe il concédait à M. Duparchy des terrains d'une valeur considérable, alors qu'il laissait ignorer aux concurrents cette clause très avantageuse.

Du moment où M. le résident général s'adressait à l'initiative privée, qu'il fit une adjudication publique ou une adjudication restreinte, il avait le devoir strict d'établir un cahier des charges uniforme pour tous les concurrents ; il ne l'a pas fait.

Il a accordé à M. Duparchy des avantages qu'il a soigneusement tenus secrets pour les autres, et quand, pour sa défense, il vient dire que la proposition Duparchy l'a emporté à cause de la modicité relative du chiffre et la brièveté de la durée des annuités, on est en droit de lui répondre que, s'il avait rendu publiques les véritables conditions de la concession, il se serait certainement trouvé d'autres entrepreneurs pour faire des offres plus avantageuses pour la Tunisie, et cela est d'autant plus vrai qu'il est de notoriété que M. Duparchy n'a pas l'habitude de travailler à bon marché ; les malheureux actionnaires des chemins de fer Portugais et ceux de Porto-Rico en savent quelque chose.

PORTS DE TUNIS, SOUSSE ET SFAX
(*Le Journal des débats*, 18 avril 1894)

Tunis, le 17 avril

L'*Officiel tunisien* publie un décret approuvant la convention pour l'achèvement du port de Tunis et pour la construction des ports de Sousse, Sfax et pour l'exploitation de ces trois ports.

S.A., 1^{er} juillet 1894, p. 50 ans et prorogée à 80 ans par une délib. de l'A.G.E. du 9 fév. 1920.

LES PORTS ET CHEMINS DE FER DE LA TUNISIE
par Narcisse FAUCON
(*Le Temps*, 11 juillet 1894)

[...] La Régence de Tunis étant bornée au nord et à l'est par la Méditerranée, ses routes et ses chemins de fer doivent nécessairement aboutir à de bons ports. Or, en 1881, on ne l'ignore pas, la côte tunisienne était dans le même état d'abandon que l'intérieur du pays ; non seulement on n'y trouvait aucun port fermé, nul mouillage sûr, mais l'atterrissage était partout très difficile, même pour les petites embarcations, soit à cause de l'escarpement des falaises, soit parce que l'estran était dépourvu de digue et de canal. Tout était à souhait pour favoriser les naufrages. et pour les rendre

irrémédiables et trop souvent, les Syrtes justifiaient le renom d'*infidum rati pelagus* qu'elles s'étaient acquises dans l'Antiquité.

Cette situation créait de lourdes charges à l'administration du protectorat ; elle l'obligeait à des travaux très dispendieux et quasiment inexécutables, en raison des finances tunisiennes. Elle s'en est cependant tirée avec honneur. Elle a fait face au plus pressé en construisant des quais, des môles en maçonnerie ou des wharfs en charpente, en draguant les fonds pour permettre l'accostage des caboteurs, et en éclairant les routes maritimes. Environ 2 millions de francs ont été ainsi dépensés en quelques années à Tunis, La Goulette, Porto-Farina, Bizerte, Sousse, Monastir, Mehdiya, Sfax, Gabès, Houmt-Souk. Puis un programme ayant été très sérieusement étudié, on en a entrepris l'exécution, et, avant longtemps, toute la côte, de Tabarka à Zarzis, sera dans de parfaites conditions nautiques.

Le port de Tunis a été inauguré l'année dernière, celui de Bizerte le sera dans quelques mois, et le gouvernement vient de concéder la construction des ports de Sousse et de Sfax, ainsi que l'achèvement de celui de Tunis, à MM. Duparchy et Préault, dont la compétence technique est bien connue et n'a certainement d'égale que leur valeur morale. On ne saurait conséquemment douter un seul instant du succès de l'entreprise.

Les travaux de ces entrepreneurs comprennent :

— à Tunis, la construction de 600 mètres de quai, l'aménagement des terre-pleins et l'outillage du port ;

— à Sousse, l'établissement d'une jetée-abri et deux épis avec leurs musoirs et enracinements à terre, le creusement d'un chenal d'accès et d'un bassin d'opérations d'environ 12 hectares de superficie et de 6 m. 50 de profondeur à basse mer ; la construction de 600 mètres de murs de quai ; la création et l'aménagement de terre-pleins et l'outillage du port ;

— à Sfax, où la rade est absolument sûre par tous les temps, il suffit de creuser un chenal d'accès avec un bassin d'environ 10 hectares et de 6 m. 50 de profondeur. Deux petits chenaux seront ouverts pour les barques de pêche 415 mètres de murs de quai seront établis, et MM. Duparchy et Préault auront, en outre, à créer et aménager des terrepleins, puis également outiller le port.

Il y a dans chacun de ces faits un nouvel élément de prospérité pour la colonie. Il s'agit, cette fois, d'un outillage économique réel, sérieux, qui va donner un vif essor à la persévérante énergie des colons. Une ère nouvelle va vraiment s'ouvrir en Tunisie nous la saluons patriotiquement.

Société des Ports de Sousse et Sfax
(*L'Écho des mines et de la métallurgie*, 9 septembre 1894)

Les carrières de Takrouna, près Enfida, dont l'extraction est très facile, sont destinées à fournir au port de Sousse les matériaux nécessaires pour sa construction. Elles vont être reliées à bref délai à Sousse par le chemin de fer de Sousse à Enfidaville.

C'est même le premier travail qui va être entrepris, et la Société des Ports de Sousse et Sfax s'est entendue avec la compagnie de chemins de fer Bône-Guelma pour construire elle-même la voie ferrée, afin d'activer le plus possible les travaux du port.

COMPAGNIE DES PORTS DE TUNIS, SOUSSE ET SFAX
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 6 octobre 1894)

Cette société émet, au taux de 196 fr. 25, 11.612 obligations de 500 francs 4 %, remboursables en 17 ans, rapportant 50 francs par an, payables semestriellement à Paris, le 1^{er} janvier et 1^{er} juillet de chaque année sous la seule déduction des impôts résultant des lois françaises.

La souscription aura lieu le 11 courant, à Paris, aux caisses du Crédit algérien et de la Société générale.

Les versements à effectuer sont les suivants :

50 francs en souscrivant ; 106 fr. 55 à la répartition ; 100 francs du 25 au 30 juin 1895 ; 100 francs du 25 au 31 décembre 1895 et 110 francs du 25 au 30 juin 1896.

La Compagnie des ports de Tunis, Sousse et Sfax, constituée au capital de trois millions de francs, a été substituée à MM. Duparchy et Préault dans la concession du 1^{er} avril 1891, approuvée par décret du gouvernement tunisien en date du 12 avril 1891.

Les statuts de la société ont été approuvés par décret du même gouvernement en date du 1^{er} juillet 1891. L'article 18 est ainsi conçu :

« Le conseil d'administration est, dès à présent, autorisé à émettre, dans les termes de l'article 7 de la convention de concession, aux conditions qu'il fixera et qui seront approuvées préalablement par le gouvernement tunisien, des obligations amortissables dont la période d'amortissement, prendra fin à la même date que la concession. »

Le revenu des ports et les produits de la garantie de l'État tunisien et, par conséquent, l'annuité de rachat seront affectés par privilège au service des obligations, intérêts et amortissement, à concurrence de la somme nécessaire annuellement pour ce service.

PORTS DE TUNIS, SOUSSE ET SFAX
(*Le Journal des débats*, 7 octobre 1894)

On annonce pour le 11 courant l'émission, aux guichets du Crédit algérien et de la Société générale, de 11.612 obligations de la Compagnie des ports de Tunis, Sousse et Sfax avec garantie du gouvernement tunisien. Les obligations de 500 fr. 4 % rapportent 20 fr. par an et sont remboursables en quarante-sept ans.

La Compagnie des ports de Tunis, constituée au capital de 3 millions de francs, a été substituée à MM. Duparchy et Préault dans la concession du 1^{er} avril 1894, approuvée par décret du gouvernement tunisien, en date du 12 avril.

D'après les statuts, qui ont été approuvés par décret du même gouvernement, en date du 1^{er} juillet 1894, le revenu des ports et les produits de la garantie de l'État tunisien, et, par conséquent, l'annuité de rachat seront affectés par privilège au service des obligations, intérêts et amortissement, à concurrence de la somme nécessaire annuellement pour ce service.

En vertu de l'article 10 de la convention intervenue avec le gouvernement, la Compagnie des ports de Tunis, Sousse et Sfax jouit d'une garantie de produit net de 405.000 fr. pouvant s'élever de 128.450 fr. (amortissement en sus), pour intérêts et amortissement, soit d'un paiement de 400.000 fr. à faire éventuellement au gouvernement tunisien, soit pour travaux complémentaires.

Le service de l'intérêt et de l'amortissement des 11.612 obligations n'absorbe que 275.000 fr.

Les insuffisances de l'exploitation des ports, s'il s'en produisait, sont supportées par le gouvernement tunisien.

Aucune émission d'obligations ne peut être faite sans l'autorisation du gouvernement tunisien.

L'émission des 11.612 obligations 4 % a été autorisée par décret en date du 17 août 1894. Conformément à cet arrêté, le produit net des obligations sera employé en titres de l'État français ou en 3 % tunisien, déposés au gouvernement tunisien, qui ne les délivrera à la Compagnie qu'au fur et à mesure de l'exécution des travaux.

Cet ensemble de garanties permet de présenter ce titre comme un placement sérieux, d'autant plus que le protectorat français est un gage de la bonne administration des finances tunisiennes.

PORTS DE TUNIS, SOUSSE, SFAX
(*L'Écho des mines et de la métallurgie*, 14 octobre 1894)

La Société générale et le Crédit algérien ont fait cette semaine, avec grand succès l'émission de 11.612 obligations de la Compagnie des ports de Tunis, Sousse et Sfax. En vertu de la convention intervenue avec le gouvernement tunisien, la Compagnie des ports de Tunis jouit d'une garantie de produit net de 405.000 fr. ; les insuffisances de l'exploitation, s'il s'en produit, seront supportées par le gouvernement. Conformément au décret du 17 août 1894, qui a autorisé cette émission, le produit des obligations sera employé en titres de l'État français ou en 3 p. c. tunisien, et ne seront délivrés à la Compagnie qu'au fur et à mesure de l'achèvement des travaux. Ces obligations de 500 fr. rapportant 20 fr. d'intérêt sont émises à 498,25.

LETTRES DE TUNISIE
par Paul Leroy-Beaulieu.
(*Le Journal des débats*, 10 mai 1895)

[...] On aborde toujours aussi facilement à ce beau port de Tunis, plus facilement même et plus confortablement qu'à Marseille : il n'y a pas ici de corporation plus ou moins privilégiée de marinières qui vous force, étant à deux mètres de la terre, à descendre dans les barques pour faire un long détour sur un cloaque innommé. Tunis, à ce point de vue, devance l'antique cité des Phocéens.

Toutes les fois que je prends pied si aisément sur la côte d'Afrique depuis trois ans, je me remémore les sinistres prédictions que me faisaient les capitaines de paquebots alors que le port de Tunis était en construction : jamais, disaient-ils, ils n'en pourraient user ; ils manqueraient toujours l'entrée du chenal par les gros temps ; ils ne pourraient avoir la pensée folle de s'insinuer dans ce long boyau ; et, depuis trois ans, on entre dans le port de Tunis et l'on en sort, avec la plus précise régularité et sans le moindre accident. [...]

Jusqu'ici, le gouvernement tunisien a consacré presque toutes ses disponibilités à creuser des ports : port de Tunis, port de Bizerte, ports de Sousse et de Sfax, il a mis près de 20 millions de francs dans ces travaux. On ne lui permettrait guère d'en faire d'autres, puisque le gouvernement français lui interdirait de construire des chemins de fer, même avec l'argent tunisien, et sans subsides, sans garanties de la métropole. Les deux ports de Tunis et Bizerte sont des entreprises aujourd'hui presque terminées et complètement réussies ; ceux de Sousse et de Sfax sont en voie d'exécution.

C'est un précieux avantage que de posséder de bons ports, même s'ils ont coûté quelque 20 millions de francs. Encore faut-il un grand courant de marchandises pour les vivifier et même pour les entretenir. Or, ce n'est qu'avec de nombreuses voies de communication terrestres, une extension notable des cultures et des exploitations industrielles, qu'on peut créer un grand courant de marchandises. [...]

COMPAGNIE DES PORTS DE TUNIS, SOUSSE ET SFAX
(Tunisie)
(La Loi, 12 juin 1896)

I

Suivant acte reçu par M^e Batardy et son collègue, notaires à Paris, le seize juin mil huit cent quatre-vingt-quatorze.

1° M. Alexis Duparchy, entrepreneur de travaux publics, demeurant à Paris, avenue de l'Alma, 65 ;

2° Et M. Simon Préault, aussi entrepreneur de travaux publics, demeurant à Paris, rue de Rome, n° 74. ,

Ont déposé au rang des minutes de M^e Batardy, l'un des originaux d'un acte sous-seings privés en date à Paris, du même jour seize juin mil huit cent quatre-vingt-quatorze, aux termes duquel se trouvent établis les statuts de la Compagnie des ports de Tunis. Sousse et Sfax (Tunisie), desquels il a été extrait littéralement ce qui suit :

Article 1

Il est formé entre les souscripteurs ou propriétaires des actions qui vont être créées ci après une société anonyme conformément à la loi du vingt-quatre juillet mil huit cent soixante-sept, modifiée par la loi du premier août mil huit cent quatre-vingt-treize.

Article 2

Elle a pour objet :

La construction et l'exploitation des ports de Tunis, Sousse et Sfax. dont la concession a été accordée par le Gouvernement Tunisien à MM. Duparchy et Préault par décret du douze avril mil huit cent quatre-vingt-quatorze.

Et toutes opérations pouvant s'y rattacher.

Article 3

La Société prend la dénomination de :

Compagnie des ports de Tunis, Sousse et Sfax (Tunisie)

Article 4

Cet article a été modifié par la délibération énoncée sous le nombre VI ci-après.

Article 5

La durée de la société est fixée à cinquante années à compter du jour de sa constitution définitive

Article 6

MM. Duparchy et Préault, fondateurs, apportent à la Société, la concession telle qu'elle leur a été accordée par S. A. le Bey de Tunis, pour la construction et pendant quarante-sept ans des ports de Tunis, Sousse et Sfax, le tout de manière que la présente société soit entièrement substituée aux droits et obligations de MM. Duparchy et Préault ; cet apport est fait à la charge par la présente Société d'exécuter aux lieu et place de MM. Duparchy et Préault, toutes les charge et conditions résultant du contrat de concession.

En représentation de cet apport, MM. Duparchy et Préault n'auront droit qu'au remboursement de leurs avances dont le compte appuyé des pièces justificatives, devra

être approuvé par l'assemblée générale des actionnaires ainsi qu'il sera dit sous l'article 50, et accepté par le Gouvernement Tunisien.

Article 7

Le capital social est fixé à la somme de trois millions de francs, divisé en six mille actions de cinq cents francs chacune.

Article 8

Le fonds social pourra être ultérieurement augmenté en vertu d'une délibération de l'Assemblée générale extraordinaire par la création d'actions payables en numéraire.

Article 9

Cet article a été modifié par la délibération énoncée sous le nombre VI ci après.

Article 18

Le conseil d'administration est dès à présent autorisé à émettre aux conditions qu'il fixera mais avec l'autorisation préalable du Gouvernement Tunisien, des obligations, comme il est dit au décret de concession mentionné à l'article 7 et amortissables pendant le délai de ladite concession.

Le revenu des ports et les produits de la garantie de l'Etat Tunisien, et par conséquent l'annuité du rachat seront affectés par privilège au service des obligations, intérêts et amortissements, à concurrence de la somme nécessaire annuellement pour ce service.

Article 19

La Société est administrée par un conseil composé de trois membres au moins et de six au plus, pris parmi les associés et nommés par l'assemblée générale des actionnaires.

Ces administrateurs devront être agréés par le Gouvernement Tunisien.

Dans le cas où le nombre des membres du conseil est réduit à deux, ces deux membres peuvent, d'un commun accord, en désigner un troisième, sauf confirmation de cette nomination par la plus prochaine assemblée générale.

Sont dès à présent nommés administrateurs pour une durée de trois ans à partir de la constitution définitive de la société :

1° M. Duparchy,

2° M. Prévault.

Tous deux fondateurs ci-dessus dénommés, qualifiés et domiciliés.

Leur nomination ne sera point soumise à l'approbation de l'assemblée générale, qui pourra porter la durée de leurs pouvoirs à six années.

.....

Article 44

Sur la part du produit de la vente des terrains acquis à la société ou laissée à sa disposition, il est prélevé la somme nécessaire pour compenser jusqu'à expiration de la concession, la diminution que subit de plein droit le revenu annuel garanti par application du paragraphe six de l'article 11 de la convention de concession.

Le surplus, ajouté aux autres produits de l'entreprise, déduction faite de toutes les charges imposées à la Société par le contrat de concession, constitue les bénéfices sociaux.

Sur les bénéfices sociaux annuels, il est prélevé :

1° Cinq pour cent desdits bénéfices pour le fonds de réserve prescrit par la loi ; ce fonds de réserve cesse d'être obligatoire au delà du dixième du capital social, etc.

2° Une somme dont l'assemblée générale, sur la proposition du conseil d'administration, détermine le chiffre chaque année, affectée à un fonds de réserve

spécial pour faire face à toutes les dépenses qui peuvent résulter de l'application de l'article 11 du cahier dès charges.

3° Une somme suffisante pour fournir aux actions non amorties cinq pour cent sur le capital versé et non amorti à titre d'intérêt, sans que si les bénéfices d'une année ne permettaient pas ce paiement, les actionnaires puissent le réclamer sur les bénéfices des années subséquentes.

4° Une somme affectée à la constitution d'un fonds d'amortissement des actions et dont l'assemblée générale, sur la proposition du conseil, fixe l'importance et règle l'emploi chaque année.

Le surplus des bénéfices sera réparti comme suit :

Dix pour cent au conseil d'administration.

Quatre-vingt-dix pour cent à titre de dividende aux actions amorties ou non amorties.

.....

IV

Aux termes d'une délibération en date du vingt-cinq juin mil huit cent quatre vingt-quatorze, dont le procès verbal a été déposé au rang des minutes de M^e Batardy, ledit jour vingt cinq juin mil huit cent quatre vingt-quatorze, l'assemblée générale des actionnaires de la société à laquelle tous les actionnaires étaient présents ou représentés, a, à l'unanimité,

Adopté les conclusions, du rapport du commissaire dressé et imprimé le dix-huit juin, mil huit cent quatre vingt-quatorze, lequel tendait à l'approbation des statuas sur les points soumis à sa vérification ;

Modifié le paragraphe premier de l'article 18 des statuts, lequel est remplacé par la rédaction suivante :

« Le Conseil d'administration est dès à présent autorisé à émettre dans les termes de l'article 7 de la convention de concession, aux conditions qu'il fixera et qui seront approuvées préalablement par le Gouvernement Tunisien, des obligations amortissables. dont la période d'amortissement prendra fin à la même date que la concession ».

Et a complètement et définitivement approuvé les statuts de la société, nommé M. Jules Dollfus. entrepreneur de travaux publics, demeurant à Paris, rue de Saint-Pétersbourg, n° 41, administrateur.

M. Dollfus a accepté ladite fonction.

Fixé à six années la durée des fonctions de MM. Duparchy et Préault administrateurs statutaires et de M. Dollfus, et constaté l'acceptation desdites fonctions, par ces derniers.

Fixé la valeur des jetons de présence du conseil d'administration.

Nommé M. Laurent, propriétaire, demeurant à Paris, rue de Rivoli, n° 144, commissaire de surveillance, et constaté l'acceptation par ce dernier desdites fonctions.

Et déclaré remplies les formalités de constitution de la Société, laquelle constitution ne serait définitive que par l'approbation du Gouvernement tunisien, conformément au contrat de concession.

V

Suivant décret en date du premier juillet mil huit cent quatre vingt-quatorze , publié dans le *Journal officiel*, feuille du six juillet mil huit cent quatre vingt-quatorze, S. A. le Bey de Tunis, a approuvé les statuts de la Société dite Compagnie des ports de Tunis, Sousse et Sfax (Tunisie) dont extrait précédé et la nomination des administrateurs de la Société.

En conséquence, la Société s'est trouvée définitivement constituée à compter dudit jour.

.....

VI

Suivant délibération en date, du treize mai mil huit cent quatre-vingt seize, de l'assemblée générale extraordinaire des actionnaires de ladite société dont une copie a été déposée au rang des minutes de M^e Moreau, notaire à Paris-{successeur de M^e Batardy, sus-nommé, suivant acte reçu par ledit M^e Moreau et son collègue, notaires à Paris, le cinq juin mil huit cent quatre-vingt-seize.

La Compagnie des ports de Tunis, Sousse et Sfax a été déclarée société française.

Et il a été apponté diverses modifications et remplacements notamment aux articles des statuts primitifs dont les numéros suivent :

Article 4

Le siège social est à Paris, boulevard de la Madeleine, 17.

Il pourra être transféré à Paris, dans tout autre endroit que le conseil d'administration décidera..

Article 9

Le montant des actions est payable à Tunis savoir :

Cent vingt-cinq francs lors de la souscription.

Et les trois cent soixante-quinze francs de surplus en vertu de délibérations du conseil d'administration qui fixeront l'importance de la somme appelée, ainsi que les époques où les versements devront être effectués.

Les appels de versements auront lieu au moyen d'avis insérés dans un des journaux d'annonces légales de Tunis, quinze jours à l'avance.

Chaque versement sera mentionné sur le récépissé ou sur le titre.

En cas d'augmentation du fonds social dans les conditions prévues à l'article , précédent (article 8 des statuts), le montant des actions sera payable à Paris.

Article 31

Chaque année, il est tenu une assemblée générale dans le courant du semestre qui suit la clôture de l'exercice.

La réunion a lieu au siège social à Paris ou dans tout autre local qui est déterminé par le conseil d'administration.

L'Assemblée peut, en outre, être convoquée extraordinairement soit par le conseil d'administration soit en cas d'urgence par le ou les commissaires.

.....

Pour extrait et mention :

Mereau.

LETTRES DE TUNISIE
Le bilan d'une année
(*Le Temps*, 13 février 1897)

[...] Le port de Tunis, ouvert depuis trois ans, mais qui n'avait pas encore de quais, a été achevé cette année. Le port de Sfax est très avancé. Il sera fini l'année prochaine. Celui de Sousse est commencé. [...]

INAUGURATION DU PORT DE SFAX
(*Le Journal des débats*, 26 avril 1897)

Sfax, le 24 avril.

L'inauguration du nouveau port de notre ville a eu lieu ce matin, à neuf heures.

C'est à bord du *Condor* que les ministres ont visité le port. Quand ils sont arrivés sur le quai et ont mis pied à terre, ils ont été reçus par le général de Servières, le général de division tunisien Valensi, les consuls généraux d'Italie, d'Angleterre et d'Autriche, en uniforme de gala, ainsi que par M. Dybowski, directeur de l'agriculture et du commerce à Tunis, et le cardinal Combes, archevêque de Carthage.

Le président de la municipalité, un bel Arabe, en costume, a souhaité la bienvenue aux ministres; puis M. Boucher a pris la parole.

Il a commencé par faire allusion au panorama féerique dans lequel ont lieu les fêtes merveilleuses auxquelles il assiste ; il a fait un long éloge de la Tunisie, et constaté que Sfax a été la première à affirmer les bienfaits du protectorat.

Il a ajouté que le port, dont la jetée avance dans la mer comme un bras tendu vers l'Ouest, rendra d'inappréciables services.

Le discours du ministre a été fréquemment interrompu par les applaudissements..

M. Revoil, ministre résident adjoint, a prononcé ensuite une allocution dans laquelle, après avoir fait l'éloge de la Tunisie et remercié les ministres de leur présence à ces fêtes, il a ajouté : « À cette occasion, permettez-nous de vous demander de reporter au ministre des affaires étrangères une part de la reconnaissance de ce pays pour lequel il a tant fait depuis le jour où il fut appelé à diriger l'important service des protectorats dans le même ministère dont il devait devenir par la suite un des plus éminents titulaires. »

La remise des décorations a eu lieu ensuite. Ont été promus ou nommés :

Officiers de la Légion d'honneur : MM. Gau, vice-président de la municipalité de Sfax, qui sauva la colonie française en 1881 ; Fages de Latour, ingénieur des ponts et chaussées en Tunisie.

Officiers d'académie : MM. Boule, ingénieur ; Menon, capitaine d'infanterie ; Mgr Poloméni, curé de Sfax et évêque de Ruspe ; MM. Gendre, sous-chef de bureau à la direction des finances ; docteur Hières ; Leblanc, chef du secrétariat de la direction générale des travaux des ports ; Hugon, et docteur Foulquier.

À onze heures et demie, les ministres ont visité le navire italien, l'*Adriatique*.

Le consul général d'Italie, qui les attendait, leur a souhaité la bienvenue et les a remerciés de l'honneur fait à la marine et à la colonie italiennes.

M. Boucher a remercié le consul pour l'hospitalité reçue à bord du bâtiment italien et pour le concours donné par la colonie italienne aux fêtes du port.

Il a fait allusion à l'attentat contre le roi et prié le consul d'être son interprète auprès de la famille royale et de féliciter le roi d'avoir échappé au danger.

Il a bu à l'union des diverses nationalités en Tunisie.

À cinq heures, un vin d'honneur a été offert aux ministres par la colonie française. De nombreux discours ont été prononcés. M. Charles-Roux a bu à la mémoire de M. Jules Ferry.

Ce soir, au banquet offert par la municipalité, M. Gauson, président, a annoncé qu'à l'unanimité, le conseil a décidé de donner le nom de Henry Boucher à une rue de Sfax.

M. Boucher a remercié ; puis le ministre du commerce a porté un toast aux consuls généraux des puissances étrangères, aux chefs d'État qu'ils représentent et à leur nation.

Le consul général d'Italie a répondu.

À mentionner également un discours patriotique de Mgr l'évêque de Carthage qui a été très applaudi

Demain matin, les ministres partent pour Eldjem, Sousse et Kairouan.

Ces fêtes superbes ont été malheureusement un peu troublées par le sirocco qui a soufflé avec une violence telle qu'il n'est rien resté des illuminations préparées pour le soir.

Annuaire de la Compagnie des agents de change, 1898, p. 2039 :

Compagnie des ports de Tunis, Sousse et Sfax

Conseil : Duparchy, président ; Dollfus, Wiriot, administrateurs-délégués, Guillemant.

COMPAGNIE DES PORTS DE TUNIS, SOUSSE ET SFAX
(*La Cote de la Bourse et de la banque, 26 août 1898*)

L'assemblée générale ordinaire des actionnaires de la Compagnie des ports de Tunis, Sousse et Sfax a eu lieu le 28 juin dernier.

Elle a approuvé le bilan et les comptes de l'exercice écoulé.

Sur les bénéfices de l'exercice, 5 %, soit 50.729 francs 86, ont été portés à la réserve légale ; le dividende a absorbé 150.000 fr. ; l'amortissement des actions 550.000 fr.

En outre, sur le solde, 10 %, soit 7.386 fr. 73, ont été attribués au conseil) ; 30.000 fr. (impôts compris) formant un dividende supplémentaire pour l'exercice écoulé, et une somme de 56.580 francs 66 a été portée au compte dividendes différés.

L'assemblée générale a nommé commissaires des comptes de l'exercice 1898, M. Laurent avec M. Châtelaine comme commissaire suppléant.

DANS LA LÉGION D'HONNEUR
Ministère des affaires étrangères
(*Journal officiel de la République française, 27 avril 1899, p. 2798*)

Par décret en date du 15 avril 1899, rendu sur le rapport du ministre des travaux publics et vu la déclaration du conseil de l'ordre national de la Légion d'honneur, en date du 5 du même mois, M. Wiriot (*Louis-Étienne*), ingénieur civil; administrateur délégué de la Compagnie des ports de Tunis, Sousse et Sfax, a été nommé chevalier de l'ordre national de la Légion d'honneur. 1 an de services militaires et 23 dans l'industrie. Importants services rendus dans la construction des ports de Tunis, Sfax et Sousse, et du chemin de fer de Sfax à Gafsa.

Le port de Bône
(*La Politique coloniale, 18 juillet 1899*)

Le 15 courant, les travaux d'achèvement du port de Bône seront mis en adjudication, à Constantine. Ils s'élèvent à environ dix millions de francs.

MM. Duparchy, Dollfus et Wiriot, de la Compagnie des Ports de Tunis-Sousse-Sfax, et M. Hersent, administrateur de la Compagnie du Port de Bizerte, figurent parmi les vingt-quatre entrepreneurs qui se disposent à concourir à cette adjudication particulièrement disputée.

(*Les Archives commerciales de la France*, 11 novembre 1899)

Paris. — Modification. — COMPAGNIE DES PORTS DE TUNIS, SOUSSE ET SFAX (TUNISIE), 17, b. Madeleine. — Transfert du siège, 21, pl. Madeleine. — 18 juil. 99. — *Loi*.



Coll. Serge Volper

COMPAGNIE DES PORTS DE TUNIS, SOUSSE ET SFAX (TUNISIE)
(avec garantie du gouvernement tunisien)

Société anonyme au capital de trois millions de francs.

Constituée suivant acte passé devant M^e Batardy, notaire à Paris, le 16 juin 1894,
et par délibérations des assemblées générales des 16 et 25 juin 1894
et des assemblées générales extraordinaires des 25 juin 1895 et 13 mai 1896

Siège social à Paris

ACTION DE JOUISSANCE AU PORTEUR

délivrée en échange de l'action émise sous le même numéro et désignée au tirage
qui a eu lieu

le ...

ARTICLE 45 DES STATUTS

Ces actions de jouissance donneront, sauf le prélèvement de l'intérêt prévu par l'article 44, les mêmes
droits que les actions non amorties

Un administrateur (à gauche) :

Un administrateur (à droite) :

Paris, le

(Colonne de gauche, la porte de Kairouan à Tunis.

Colonne de droite, mosquée de Dar el Bey)

Impr. Chaix, rue Bergère, 20, Paris. — 16435-7-28. — Encre Lorilleux

Suivant décision de l'assemblée générale du 10 août 1900, le capital social a été remboursé en totalité les 6.000 actions de capital amorties ont été remplacées par 6.000 actions de jouissance.

(*Les Archives commerciales de la France*, 4 mai 1901)

Paris. — Modification. — Société anonyme dite COMPAGNIE DES PORTS DE TUNIS, SOUSSE ET SFAX (TUNISIE), 17, b. Madeleine, puis, 21, pl. Madeleine. — Transfert du siège, 61, Arcade. — 30 mars 1901. — *Affiches Parisiennes*.

Annuaire de la Compagnie des agents de change, 1903, p. 2064 :

Compagnie des ports de Tunis, Sousse et Sfax

Conseil : Duparchy, président ; Dollfus, Wiriot, administrateurs-délégués ; Guillemant.

Commissaire des comptes. — M. Laurent.

LE MINISTRE DE LA MARINE À FERRYVILLE

(*Le Journal de Roanne*, 8 mai 1906)

.....
M. Wiriot, de la compagnie Duparchy-Wiriot, qui construit le bassin n° 1, complètement achevé, a présenté celui-ci, en même temps que MM. de Fages et Boule donnaient au ministre des explications sur l'état actuel des travaux.

Petite correspondance

(*Le Journal des finances*, 5 mai 1906)

Un incrédule de la Vienne. — L'action Port de Tunis, Sousse, Sfax n'a aucun marché et le cours que vous avez vu, le dernier recueilli par les cotes, est déjà ancien de plusieurs années, c'est ce qui fait qu'il ne correspond pas aux dividendes actuels.

DÉCISIONS ET AVIS DE LA CHAMBRE SYNDICALE DES AGENTS DE CHANGE

(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 28 juillet 1906)

À partir du 28 juillet 1906, les 1.113 obligations nouvelles de 500 fr. 4 %, pouvant être numérotées de 16500 à 17674, de la Compagnie des Ports de Tunis, Sousse et Sfax seront admises aux négociations de la Bourse, au comptant. Ces titres seront inscrits à la première partie du Bulletin de la Cote sous la même rubrique que les obligations anciennes. Par suite, le nombre des obligations de ladite société, négociables sur le marché, se trouve porté de 16.448 à 17.561 (n° 1 à 17674).

NÉCROLOGIE

(La Liberté, 6 octobre 1907)

M. Alexis Duparchy, qui vient de mourir dans sa propriété de Savigny-sur-Orge (Seine-et-Oise), était chevalier de la Légion d'honneur ; il avait le titre de comte, que sa modestie n'a jamais fait connaître.

Il laisse un profond souvenir dans le monde des entrepreneurs de travaux publics. Ses débuts furent modestes. Avec M. Jean-Baptiste Hersent, il collabora aux travaux du chemin de fer du Nord, puis au canal de Suez, aux ports de Lisbonne, de Montevideo. au port et quais de Constantinople, aux ports et chemins de fer de Tunisie, aux chemins de fer éthiopiens, au percement des Alpes Bernoises, etc., etc.

Jules DOLLFUS,
administrateur délégué, puis président (1907)

Né à Paris, le 25 avril 1842.

Fils d'Ernest Dollfus et Louise Augustine Koechlin.

Marié à Mulhouse, le 4 janvier 1881, avec Henriette Élisabeth Contejean. D'où sept fils, dont Georges et Jean-Jacques I, morts en bas âge,

Jean-Jacques II (Versailles, 25 déc. 1884-Neuilly, 17 mai 1939)(ci-dessous) : ingénieur,

Jules (Tlemcen, 6 octobre 1887-Belgique, 25 septembre 1915, mpf),

Pierre (Pougues-les-Eaux, Nièvre, 14 février 1889-)

Georges (Courbevoie, 5 janvier 1891-Romain, Meurthe-et-Moselle, 22 août 1914, mpf)

Louis (Paris XVI^e, 10 mai 1901-Rocles, Allier, 6 avril 1977), marié en 1923 avec Eugénie Misbach. S'occupa du [Domaine de Lismara](#).

Ingénieur civil.

Lieutenant de la milice à cheval en Algérie (1865).

Ingénieur à la Compagnie Fives-Lille.

Lot de 41 km de la ligne Alger-Oran ([Compagnie de l'Ouest-Algérien](#)).

Premier adjoint au maire d'Oran (1886).

Lot chemin de fer Bucarest-Galata (Roumanie).

Port de Beyrouth (1891-1893).

Travaux du [port d'Oran](#).

Chevalier de la Légion d'honneur du 10 juin 1896 (min. du Commerce).

Construction des ports de Tunis, Sousse et Sfax.

Construction d'un bassin de radoub au port de Bizerte.

1899 : co-fondateur du groupe Arcada avec Félix Allard, Louis Coiseau, Alexis Duparchy, Jean Sillard et Louis-Étienne Wiriot.

Port de Montevideo (1901-1907)(Arcada).

Chemin de fer des Alpes-Bernoises (Arcada) : tunnel du Loetschberg.

Chemin de fer de Lalla à Tlemcen.

Chemin de fer de Tlemcen à la frontière du Maroc ([Compagnie de l'Ouest-Algérien](#)).

Port de Valparaiso.

Travaux du Mont-Blanc.

Transformation en 1911 du groupe Arcada en Société internationale de travaux publics, puis (1919) Société nationale de travaux publics, dont il est un temps le président.

Créateur de l'important [Domaine de Lismara](#), à Saf-Saf, près Tlemcen (Algérie)(ca 1890).

Fondateur de la Compagnie des Tramways à vapeur de la province de Plaisance (Italie) (déc. 1892),

Administrateur de la [Compagnie française de tramways \(Indo-Chine\)](#) à Saïgon (mai 1898),

Co-fondateur du [Crédit agricole de Tlemcen](#) (déc. 1901),

Administrateur de la [Société d'études des phosphates de Kalaâ-es-Senam](#) (Tunisie)(1900),

Commissaire aux comptes de la [Société française d'exploration africaine](#) (1902) : exploitations aurifères en Côte-d'Ivoire.

Associé gérant de la S.N.C. Auguste Rogalle & Cie, Paris : importation de machines à coudre américaines New Home (déc. 1904),

1/2

2/2

Administrateur de la Société d'études minières (1906-1913),
de la [Société d'exploration en Indo-Chine](#) (Tourakom)(1906),
de la Compagnie des Autos-Fiacres (1906), puis, après absorption, de la Compagnie française des automobiles de place (1914),
administrateur éclair et formel des Automobiles Mors (octobre 1909-1910),
administrateur de la Société des raffineries et sucreries Say (déc. 1909-juin 1919),
de la [Société marocaine de travaux publics](#) (fév. 1910),
administrateur (sept. 1910), puis vice-président du Crédit foncier de Buenos-Ayres,
administrateur de la Société foncière argentine (janvier 1911),
de la [Société des Ouled Sellem](#) (Algérie)(juin 1911),
cofondateur des [Usines des Dunes de Cheragas](#) : briques silico-calcaires (nov. 1911),
administrateur de la Société des carrières de porphyre de Saint-Raphaël (Var),
administrateur météorique du [Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie](#) (fév. 1912-1913),
administrateur de la [Société minière d'Extrême-Orient](#) (sept. 1912)

...

Propriétaire du château du Haut-Boulay à Nançay (Cher)(1902).
Officier de la Légion d'honneur du 15 janvier 1908 (min. Aff. étr.) : domicilié à Berne pendant les travaux du grand souterrain des Alpes Bernoises.
Décédé à Neuilly, 92, bd Maillot, le 18 juin 1919.

CONTRE LA PESTE (*L'Aurore*, 12 novembre 1907)

Ainsi que nous l'avons annoncé, les opérations de dératisation et de désinfection de la grande drague du port de Tunis ont été faites par le nouvel appareil Clayton. C'est la première fois que cet ingénieux instrument était employé à Tunis, M. Ponel, ingénieur de la société du gaz Clayton, dirigeait l'opération. Une chatte avait été placée bord à bord de la drague et l'appareil y était disposé. Un cordon d'agents de police en défendait l'approche.

L'opération n'a pas duré moins de cinq heures et a parfaitement réussi.

Pour désinfecter les hangars de la douane qui ne cubent pas moins de 8.000 mètres, il aurait fallu le grand appareil Clayton B, qui a été monté à blanc à Paris, soigneusement repéré et expédié à Tunis, où il n'arrivera que dans quelques jours. Comme on ne peut attendre, on va servir de l'appareil urbain II, qui a été essayé aussitôt par M. Ponel, ingénieur de la Société du Gaz Clayton, qui a également apporté un appareil à main.

L'emploi de l'appareil H donnera des résultats efficaces, mais l'opération de désinfection, qui aurait demandé seulement cinq ou six heures avec l'appareil B, durera vingt-cinq ou vingt-six heures. C'est là un détail d'ordre secondaire, l'essentiel est que la désinfection soit complète et elle le sera sûrement.

Préalablement, les hangars seront, à tour de rôle, entourés de fosses avec grillage métallique aboutissant à l'eau. Les trous de rats, mis à découvert par les tranchées, seront bouchés avec de la chaux et du verre pilé et les interstices de la clôture fermés par les liteaux et du plâtre.

Marius BÉRENGIER,
directeur général à Tunis (1912-1914 et 1919-1921)

Né à Marseille, le 9 déc. 1871.

X (1891-1893), École des Ponts et Chaussées (1893-1894).

De son mariage avec une Dlle Nicolle, une fille, Suzy, mariée en 1929 avec Pierre Wiriot (1899-1937), administrateur délégué des Ports de Tunis, Sousse et Sfax.

Élève ingénieur (1894-1897), ingénieur, puis ingénieur en chef des Ponts et Chaussées (1897-1912)

Directeur général à Tunis de la [Compagnie des Ports de Tunis, Sousse et Sfax](#) (1912-1914).

Chef de bataillon, chef du génie à Tunis (1914-1916).

Directeur du transit maritime militaire du port de Marseille (1916-17).

Directeur des transports maritimes au sous-secrétariat d'État à la marine marchande(1917-1919).

Chevalier de la Légion d'honneur du 4 mai 1916 (min. Guerre) : sous-intendant militaire de 3^e classe du cadre auxiliaire au génie maritime de Paris.

De nouveau directeur à Tunis (1919-1921), puis administrateur de la Compagnie des Ports de Tunis, Sousse et Sfax.

Missions en Afrique occidentale pour la [Compagnie générale des colonies](#) (1921-1924).

Missions en AOF (1921-1922, 1928, 1930), en Algérie (1923) et au Maroc (1931).

Administrateur délégué de ses filiales [La Construction africaine](#) (1922).

et la [Silico-calcaire africaine](#) à Dakar.

Administrateur délégué des [Grands Travaux en béton armé](#) (1924-1929)

Administrateur des [Grands Travaux d'Extrême-Orient](#).

Officier de la Légion d'honneur du 13 jan. 1936 (min. TP) : directeur général adjoint (depuis 1929) et administrateur des Grands Travaux de Marseille.

Décédé à Paris, le 11 mai 1944.

Annuaire de la Compagnie des agents de change, 1908, p. 1741 :

Compagnie des ports de Tunis, Sousse et Sfax

Conseil : Dollfus, président ; Wiriot, administrateur délégué ; Hausser ³.

Commissaire des comptes. — M. Laurent.

Les phosphates tunisiens
par R. SOUDAIN
(*Les Annales coloniales*, 4 février 1909)

[...] Le gouvernement beylical s'est engagé à transporter 300.000 tonnes par an de ces gisements [de Kalaa-Djerda] au port de Tunis. Ce port est actuellement en mesure d'embarquer 150 tonnes à l'heure. [...]

³ Auguste Édouard Hausser (Hangenbieten, Bas-Rhin, 22 mars 1845-Paris XVII^e, bd Malesherbes, 162, 28 août 1926) : ingénieur en chef des ponts et chaussées, ingénieur en chef de la Compagnie du Midi, père de Gaston Hausser (1877-1963), président de la Compagnie minière de l'Oubanghi oriental. Désigné par Jules Dollfus pour recevoir ses insignes d'officier de la Légion d'honneur.

Compagnie des Ports de Tunis, Sousse et Sfax
(*Le Temps*, 21 juin 1911)

Une vente de terrains à bâtir situés au port de Sousse aura lieu le 18 juillet 1911.
S'adresser pour renseignements 61, rue de l'Arcade, à Paris

Paul LAMBERT,
Dictionnaire illustré de la Tunisie : choses et gens de Tunisie, 1912, p. 104 :

Compagnie des Ports de Tunis, Sousse et Sfax
SOCIÉTÉ ANONYME
Siège social : 61, rue de l'Arcade, à Paris

CONSEIL D'ADMINISTRATION
MM. [Jules] DOLLFUS, président
Louis WIRIOT, administrateur délégué, à Paris
HAUSSER, administrateur, à Paris

Le Gouvernement tunisien a concédé en 1894 à la Compagnie des Ports la construction des ports de Tunis, Sousse et Sfax ainsi que leur exploitation. En vertu de cette concession, la Compagnie des Ports se trouve ainsi co-proprétaire avec l'État des terrains à bâtir situés à proximité des quais dans ces trois ports. Ces terrains conviennent pour maisons de commerce, maisons de rapport, hôtels, habitations particulières, magasins, établissements industriels, chantiers pour dépôt de charbon, de matériaux divers, etc. Ils sont mis en location et peuvent être vendus par adjudication au fur et à mesure de la demande.

La Compagnie des Ports possède en outre, en toute propriété, des parcelles qui peuvent être vendues de gré à gré au comptant, soit à enzel, soit avec facilités de paiement au moyen d'annuités à long terme.

[...]

Administration en Tunisie :
M. A. HERMANN, directeur général des Services
Hôtel de la Compagnie des Ports, place du Phare, Tunis

=====

Annuaire Desfossés, 1912, p. 495 :
Compagnie des ports de Tunis, Sousse et Sfax
Conseil : Dollfus, Wiriot, Hausser.

LES ÉVÉNEMENTS ET LES HOMMES
(*Les Annales coloniales*, 10 octobre 1912)

M. [Marius] Bérengier, ancien élève de l'école polytechnique, ingénieur des Ponts et chaussées, précédemment ingénieur en chef à Chaumont, vient d'être nommé directeur général de la Compagnie des ports de Tunis, Sousse et Sfax.

Annuaire Desfossés, 1914, p. 541-542 :
Compagnie des ports de Tunis, Sousse et Sfax

Conseil : Dollfus, Wiriot, Hausser.

TUNISIE

(*Le Journal général de l'Algérie*, 13 décembre 1917)

Le port de Tunis a repris une animation à laquelle nous n'étions plus habitués.

Le débarquement est presque terminé de 6.181 sacs de pommes de terre, de 1.250 sacs de riz, de 883 sacs de sucre, de sacs de châtaignes, de noix, de haricots, de lentilles, de café, de thé, de caisses de chocolat et de plusieurs balles de morues et autres denrées alimentaires.

Des matériaux de construction, du cuir et divers articles d'assortiment sont également en douane.

Enfin, la Société commerciale tunisienne* reçoit en ce moment, dans ses entrepôts, 2.500 tonnes de houille qu'un vapeur débarque.

Ces arrivages, dit la *Dépêche tunisienne*, amélioreront sensiblement la situation du pays qui commençait à manquer de beaucoup d'articles.

NÉCROLOGIE

Jules Dollfus

(*Le Figaro*, 19 juin 1919)

Nous avons le regret d'annoncer la mort de M. Jules Dollfus, ingénieur, officier de la Légion d'honneur, président du conseil d'administration de la Compagnie des Ports de Tunis, Sousse et Sfax, ancien président de la Société nationale de travaux publics, administrateur de diverses sociétés, décédé le 18 juin 1919 en son domicile, 92, boulevard Maillot, à Neuilly-sur-Seine à l'âge de soixante-dix-sept ans. Ses obsèques auront lieu le samedi 21 juin 1919 au temple protestant, 19, rue Cortambert, à Paris, à une heure de l'après-midi. L'inhumation se fera au cimetière Montmartre. On se réunira à la maison mortuaire, à midi précis.

Louis-Étienne WIRIOT, président

Né à Gorze (Moselle), le 7 avril 1855.

Ingénieur. des Arts et Métiers.

Ateliers du chemin de fer de l'Est (1876-1880).

Constructeur et exploitant du chemin de fer Madrid-Cacérès-Portugal (1880-1884).

Directeur des travaux du port de Leixoes, près de Porto : 25 MF (1884-1891).

Travaux du chemin de fer de Alcoy à Gandia et du port de Gandia (Espagne)(1891-1893).

Administrateur délégué de la Société général des industries économiques de moteurs à gaz d'éclairage électrique)(1893-1895)

Administrateur délégué de la Compagnie des ports de Tunis, Sfax et Gafsa (1895-1899).

Directeur en Tunisie des travaux de construction du chemin de fer et du port de Gafsa.

Inventeur d'un instrument spécial pour la pose du chemin de fer de Gafsa.

1899 : co-fondateur du groupe Arcada avec Félix Allard, Louis Coiseau, Jules Dollfus, Alexis Duparchy et Jean Sillard .

Tunnel du Lötschberg.

Administrateur de la [Société d'études des phosphates de Kalaâ-es-Senam](#) (Tunisie)(1900),

de la Compagnie générale des phosphates de la Floride (1907),

de la Compagnie du port de Rio-de-Janeiro (1910),

de la Compagnie des Autos-Fiacres (1906), puis, après absorption, de la Compagnie française des automobiles de place (1914),

de la Société [Les Mines réunies](#) à Bruxelles (mines de Sidi-Amor).

Décédé à Paris, XVI^e, en son domicile, av. de Malakoff, 101, le 14 mars 1928.

L'organisation des ports tunisiens (*Le Sémaphore algérien*, 17 juillet 1919)

C'est sur le port de Bizerte que va se porter l'effort de la Tunisie pour la réorganisation de ses ports de commerce. [...]

Et d'autres ports tunisiens vont aussi être améliorés, agrandis, outillés, particulièrement Sfax.

Ces améliorations seraient aussi désirables pour Tunis même et La Goulette, pour le quai de la municipalité à Sousse, pour transformer l'estuaire de l'oued Gabès en un quai accessible aux navires.



Coll. Jacques Bobée
COMPAGNIE DES PORTS DE TUNIS, SOUSSE ET SFAX (TUNISIE)
(avec garantie du gouvernement tunisien)
Société anonyme au capital de trois millions de francs.

Capital porté à cinq millions de francs
par décisions des assemblées générales
des 9 février et 15 mai 1920.

ACTION DE JOUISSANCE AU PORTEUR
délivrée en échange de l'action émise sous le même numéro et désignée au tirage
qui a eu lieu
le ...
ARTICLE 45 DES STATUTS
Ces actions de jouissance donneront, sauf le prélèvement de l'intérêt prévu par l'article 44, les mêmes
droits que les actions non amorties
Un administrateur (à gauche) :
Un administrateur (à droite) : ?
Paris, le
Imprimerie Chaix, rue Bergère, 20, Paris. — 25613-10-99. — Encres Lorilleux

Annuaire Desfossés, 1920, p. 497 :
Compagnie des ports de Tunis, Sousse et Sfax
Conseil : Dollfus, Wiriote, Boule⁴, Loutrel⁵.

Cie des Ports de Tunis, Sousse et Sfax
(*La Journée industrielle*, 9 juin 1920)

Cette société anonyme, 61, rue de l'Arcade, à Paris, vient de réaliser l'augmentation de son capital, porté de 3 à 5 millions par l'émission à 1.000 fr. de 4.000 actions de 500 francs.

TUNISIE
(*L'Informatique financière, économique et politique*, 30 octobre 1920)

COMPAGNIE DES PORTS DE TUNIS, SOUSSE ET SFAX. — À partir du 30 octobre les 4.000 obligations nouvelles de 500 francs 4 % seront admises aux négociations de la Bourse, au comptant.

Ports de Tunis Sousse et Sfax
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 14 août 1921)

Les comptes de l'exercice 1920 ont été approuvés par l'assemblée du 10 qui a voté un dividende de 45 fr. net au nominatif et 43 84 net au porteur pour les actions et de 97 fr.92 au nominatif et 96 fr. au porteur pour les parts. Le bénéfice brut de l'exercice, ressort à 8.778.330 fr. Il a été affecté avant inventaire 3.010.379 fr. aux amortissements, 1.500.000 fr. au fonds de prévoyance et 270.277 fr. au fonds d'assurances maritimes. Le report à nouveau est de 144.391 fr.

Un premier hôtel à Sfax
Un discours de M. Lucien Saint,
résident général de France à Tunis,
au déjeuner de rentrée de l'Institut colonial français
(*Les Annales coloniales*, 10 octobre 1921)

⁴ Léon Boule (1865-1947) : ingénieur en chef des ponts et chaussées, il officie en Tunisie dans les travaux hydrauliques, avant de pantoufler en 1908 à la Compagnie générale française des tramways dont il devient président en 1929. Également président de sa filiale, les Tramways de Tunis, et administrateur depuis 1919 du Bône-Guelma et prolongements puis de la Compagnie fermière des chemins de fer tunisiens. Successeur en 1919 de Jules Dollfus au conseil de la Compagnie des ports de Tunis. Voir le [Qui êtes-vous ?](#)

⁵ Jean Loutrel : gendre de Louis-Étienne Wiriote. Il sera président de l'Entreprise de travaux publics de l'Ouest (ETPO), administrateur des Anciens Éts Joseph Paris (métallurgie à Nantes-Chantenay), de la Société nantaise de Madagascar (plantations de café), de la Société nantaise de cultures coloniales, du Crédit de l'Ouest et du Crédit algérien.

[...] Il ne suffit pas d'avoir des merveilles pittoresques à offrir à la vue du touriste, il faut aussi lui trouver un gîte convenable qui lui permette d'en profiter et d'en jouir avec le maximum de confort possible. Or, à ce point de vue, la Tunisie est particulièrement pauvre. Sousse et Gabès seules offraient des hôtels convenables. À Sfax, il n'y avait rien. Heureusement, grâce à l'active initiative de M. Wiriot, président de la Compagnie des ports de Tunis, Sousse et Sfax, il a été possible de créer tout récemment, une société qui a groupé des capitaux s'élevant à 1.500.000 francs, société dans laquelle sont entrées toutes les grandes compagnies de Tunisie, Bône-Guelma, Sfax-Gafsa, tous les gros industriels, et à laquelle nos amis indigènes, comprenant tout le bénéfice que le pays pouvait tirer d'une pareille entreprise, ont apporté une subvention de 300.000 francs.

Aussi, à l'heure actuelle, le plan de cet hôtel est établi ; l'organisation en est prête et, d'ici un mois, on pourra sans doute en poser la première pierre. [...]

[Port de Sfax]

(*Les Annales coloniales*, 30 janvier 1922)

D'importants travaux d'agrandissement sont actuellement en cours d'exécution au port de Sfax, ils sont destinés à répondre aux besoins croissants des compagnies phosphatières tunisiennes dont les exportations augmentent dans une proportion considérable

Le port doit être outillé, non seulement pour faire face à l'augmentation du tonnage expédié par la Compagnie des phosphates et du chemin de fer de Gafsa, qui s'est élevé à 825.000 tonnes en 1921 et qui atteindra un chiffre très supérieur dans les prochaines années, mais encore pour permettre à deux nouvelles exploitations phosphatières d'y effectuer leurs opérations.

Ce sont la Société des phosphates tunisiens, qui possède le gisement de Zebeus et la Société des phosphates Mdilla qui possède le gisement de Mdilla.

Les travaux en cours comportent le prolongement des quais sur 325 mètres du terre-plein nord-est et l'exécution de plus de 500.000 mètres cubes de dragages pour élargir et agrandir le bassin afin de réserver des emplacements aux deux nouvelles exploitations phosphatières.

Ils comprennent, en outre, l'établissement de voies ferrées, de chaussées, de prises d'eau pour les navires, l'installation d'engins d'amarrage et de tous les appareils nécessaires pour desservir le nouveau terre-plein.

Ces travaux importants, qui représentent une dépense supérieure à 6 millions, se poursuivent activement et seront terminés dans le courant de 1922.

Compagnie des ports de Tunis, Sousse et Sfax

(*Les Annales coloniales*, 16 avril 1922)

Cette société a été constituée en 1894 au capital de 3 millions de francs, en vue d'assurer l'achèvement du port de Tunis, la construction des ports de Sousse et de Sfax et l'exploitation de ces trois ports dont la concession, pour une durée de 47 ans, venait d'être accordée à ses fondateurs par le gouvernement tunisien.

La caractéristique de cette concession est l'établissement d'une régie entre l'État et le concessionnaire avec une garantie d'intérêt minima et le partage des bénéfices.

Cette combinaison s'est trouvée avantageuse pour l'État, car elle a permis de créer deux grands ports et d'en achever un troisième sans bourse délier. Il n'a jamais été fait appel à la garantie d'intérêt, mais, au contraire, les résultats de l'exploitation se sont

traduits chaque année par des excédents de recettes qui ont été répartis entre le gouvernement et la compagnie.

Les travaux de construction, rapidement conduits, ont permis la mise en exploitation des trois ports en 1898 et 1899, mais, depuis cette époque, le développement constant du trafic et notamment des exportations de phosphates et de minerais de fer, a nécessité des aménagements complémentaires très importants.

La guerre a notablement réduit le tonnage des ports de Tunis, Sousse et Sfax, mais cette régression tend à disparaître pour faire place à une reprise de la marche ascendante du mouvement commercial. Les expéditions de phosphates semblent spécialement appelées à un essor considérable et pour y faire face, la compagnie concessionnaire a élaboré un programme de travaux d'agrandissement qui, en ce qui concerne le port de Sfax, est actuellement en voie de réalisation. Les capitaux engagés à ce jour se sont élevés à 5 millions en actions et à 18 millions en obligations.

Courrier de la Tunisie
La vie économique
Le port de Sfax
(*Les Annales coloniales*, 15 juin 1922)

Les importants travaux de dragage entrepris dans le port de Sfax sont entrés dans une phase nouvelle d'activité.

On sait que le bassin principal va être élargi par une drague qui attaque l'îlot de Madagascar sur une largeur de 40 mètres environ.

Il est question de creuser bientôt le bassin des barques de pêche, et sur un autre point, une drague a commencé à creuser le fond de mer qui permettra d'accoster aux navires effectuant le transport de phosphates et de minerai.

En 1921, les exportations de minerai tunisien ont été plus faibles qu'en 1913, avec un total de 1.678.1290 tonnes dont 1.455.239 tonnes de phosphates naturels et 204.012 t. de minerai de fer. Par contre, durant le mois de janvier, la Tunisie a exporté 1.008.189 tonnes de phosphates dont 463.500 tonnes sur la France 313.820 sur l'Italie, 61.100 en Belgique, 51.000 en Allemagne et 43.119 au Japon.

Le port de Sfax en a expédié pour sa part 562.039 t.

Le port de Sfax sera de beaucoup le port commercial le plus important de toute la Tunisie

(*Les Annales coloniales*, 18 juillet 1922)

Le port de Sfax est en train de prendre une extension des plus appréciables pour l'avenir de cette région.

Le terre-plein nouveau, destiné aux deux sociétés phosphatières autres que la Compagnie de Gafsa est aujourd'hui terminé.

Très prochainement, les superbes appareils d'embarquement de la Compagnie de Gafsa seront sans doute imités par la Société des phosphates tunisiens et la Société de la mine de M'dilla. Nous savons, en effet, que ces deux sociétés travaillent. Des matériaux considérables passent par le port de Sfax, destinés aux constructions et aménagements des mines de Maknassy et du Djebel Zebbeus. D'autre part, nous avons vu débarquer des wagons et des rails destinés à la mine de M'dilla. Cette activité industrielle promet à notre ville un mouvement maritime et un travail commercial dont profitera la ville de Sfax.

En cette dernière semaine, le port était extrêmement animé. Les quais étaient garnis de navires à tel point que plusieurs navires ont dû être amarrés en pointe. Les deux dragues de la Compagnie des Ports T. S. F., qui travaillent à l'agrandissement du bassin principal, ont été placées de telle façon qu'elles ne gênent nullement les mouvements des navires. Du reste, le remorquage fait par la Société française d'entreprises maritimes est si bien conduit qu'il n'arrive jamais aucune avarie.

Dans une année, quand travailleront les trois phosphatières, la Compagnie de Gafsa, la Société des Phosphates tunisiens et la Société de la Mine de M'dilla, quand, d'autre part, le commerce général aura repris (ce qui est certain), le port de Sfax sera de beaucoup le port commercial le plus important de toute la Tunisie.

Le Djebel-Onk [mine algérienne de phosphate]
(*Les Annales coloniales*, 13 juillet 1922)

M. le Président de la Compagnie des ports de Tunis, Sousse et Sfax nous adresse une lettre pour nous faire savoir que, sans vouloir s'immiscer dans une discussion qui ne peut être résolue que par le gouvernement de la métropole, il doit cependant signaler que la note dont il s'agit contient une erreur manifeste.

En effet, le port de Tunisie où les phosphates en question pourraient être mis en dépôt et embarqués, n'est pas inexistant, comme il est dit, mais au contraire, il a été construit à Sousse en 1895-1898 par la Compagnie des Ports de Tunis, Sousse et Sfax.

Avec une dépense d'aménagement insignifiante, il est susceptible de recevoir facilement tout le phosphate que pourrait produire l'exploitation du Djebel-Onk, et cela sous le régime d'une TAXE extrêmement AVANTAGEUSE pour les expéditeurs. [...]

DANS LA LÉGION D'HONNEUR
Ministère des affaires étrangères
(*Journal officiel de la République française*, 29 juillet 1922, p. 7955)
(*Les Annales coloniales*, 31 juillet 1922)

Officiers

M. Wiriot (*Louis-Étienne*), président du conseil d'administration de la Compagnie des Ports de Tunis, Sousse et Sfax.

(*Les Annales coloniales*, 16 septembre 1922)

Les Corses de Tunisie se font les adeptes fervents de la création d'une ligne Tunisie-Corse avec itinéraire : Tunis-Bastia-Nice.

Voici les principaux arguments présentés par M. Susini :

Si cette ligne aboutit à Nice au lieu de Marseille, la Tunisie se crée de nouveaux débouchés qui peuvent influencer, même dans un avenir rapproché, sur la prospérité de la Régence.

La Côte d'Azur est un centre de consommation très important. Ce centre n'est actuellement relié par des lignes de navigation régulières qu'avec la Corse. Les producteurs tunisiens y trouveront donc un champ d'activité à exploiter sans passer par les grosses maisons d'importation de Marseille.

Les besoins de cette région en produits divers sont tellement impérieux, que malgré l'absence de toute communication régulière, des relations commerciales se sont créées entre la Régence et la Côte d'Azur.

Ces relations ont déjà atteint un développement assez considérable pour décider deux Compagnies de navigation à créer des services irréguliers de transport de marchandises sur Nice.

On cherche le fret pour la ligne à créer, alors qu'il existe déjà, car un service régulier ne tardera pas à monopoliser en quelque sorte tout le trafic. Et il y a lieu d'ajouter au fret existant celui que procurera l'escale de Bastia.

Un service régulier ne peut qu'intensifier les échanges de produits qui, peu à peu, s'étendront à toute la région Sud-Est de la France et même à certaines régions de la Haute Italie qui, par cette ligne, auront des communications avec la Tunisie beaucoup plus rapides que celles dont elles disposent avec les lignes italiennes actuellement existantes.

D'autre part, le débouché de Nice peut avoir pour la colonie agricole tunisienne les conséquences les plus heureuses.

Ayant le marché de Nice ouvert devant eux, nos agriculteurs ne tarderont pas à s'adonner à la culture des primeurs qui, très rémunératrice, peut largement favoriser l'essor de la petite et moyenne colonisation de ce pays.

Les produits tunisiens s'implanteront peu à peu sur les marchés de la Côte d'Azur où ils n'auront pas à lutter comme Marseille avec les produits des autres colonies.

La question ainsi posée ne peut qu'intéresser l'opinion tunisienne, qui se joindra à la colonie corse pour obtenir la réalisation de ce projet.

D'après M. Susini, dans le présent comme dans l'avenir, Bastia est donc le port de la Corse le plus susceptible de donner du fret à la ligne à créer.

M. le président de la Société « la Corse », de Bizerte, se met à la disposition de tous ceux que la question peut intéresser, pour organiser un plan d'action commun tendant à la création de la ligne bi-mensuelle : Nice-Bastia-Tunis-Sousse-Sfax.

[Dragages]

(*Les Annales coloniales*, 23 novembre 1922)

La Compagnie des Ports Tunis-Sousse-Sfax prend actuellement ses dispositions pour entreprendre prochainement une série de grands travaux.

Il s'agit, notamment, de draguer à la profondeur de 7 m. 50, toute la partie du canal comprise entre l'avant port de La Goulette, c'est-à-dire depuis la haute mer, à la même profondeur, jusqu'à hauteur du lac.

Ces dragages sont nécessités par l'installation imminente au quai Sud de La Goulette d'une nouvelle installation d'embarquement de phosphates.

COMPAGNIE DES PORTS de TUNIS, SOUSSE et SFAX

S.A. frse au capital de 5 MF.

Siège social : PARIS, 61, rue de l'Arcade

Registre du commerce : Seine, n° 4.875

(Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie,

Annuaire des valeurs de l'Afrique du Nord, 1922-1923, p. 463-464)

CONSEIL D'ADMINISTRATION

composé de 3 à 6 membres, nommés pour 6 ans, propriétaires de 50 actions.

WIRIOT (Louis), 101, av. Malakoff, Paris ; pdt ;
BOULLE (Léon), 3, r. Théodule-Ribot, Paris ;
DOLLFUS (Jean) ⁶, 92, bd Maillot, Neuilly-sur-Seine ;
LOUTREL (Jean), « La Houssinière », bd Michelet, Nantes ;
BÉRENGIER (Marius), 132, bd Raspail, Paris.

COMMISSAIRE AUX COMPTES

LAURENT (Georges), 14, av. de Wagram, Paris.

Capital social. — 5 MF en 10.000 act. de 500 fr., dont 6.000 amorties en 1900 et remplacées par des actions de jouissance et 4.000 act. de numéraire émises en 1920.

Garantie. — Le gouvernement tunisien garantit au concessionnaire :

1° Un revenu annuel forfaitaire de 405.000 fr. p. intérêt et amortissement du capital de premier établissement ;

2° Une annuité représentant l'intérêt calculé au taux de 3,615 % et l'amortissement au même taux des dépenses faites sur les deux premiers capitaux complémentaires s'élevant ensemble à 10 MF ;

3° Une annuité représentant l'intérêt au taux réel de réalisation des capitaux et l'amortissement au même taux, des dépenses qui seront faites sur le troisième capital complémentaire de 10 MF prévu à l'avenant du 17 déc. 1919. Le bénéf. net jusqu'à concurrence de 520.000 fr. est réparti par moitié entre le gouvernement et la compagnie ; le surplus : 2/3 p. le gouvernement ; 1/3 p. la compagnie.

Obligations. — Ém. en 1894, 1896, 1902, 1911 et 1918 de 32.583 oblig. de 500 fr. 4 %. Remboursement au pair avant 1941 par tirages au sort semestriels en mai et novembre. Intérêt annuel de 20 fr. payables par coupons semestriels les 1^{er} janvier et 1^{er} juillet. Ém. en 1921 de 6.316 oblig. de 500 fr. 6 % nets d'impôts, remboursables au pair jusqu'en 1969 par tirages au sort semestriels en février et août. Intérêt annuel de 30 fr. payable par coupons semestriels les 1^{er} janvier et 1^{er} juillet.

Répartition des bénéf. — 5 % à la rés. légale ; tous prélèvements p. rés. spéciale ; intérêt de 5 % aux act. non amorties. Le solde : 10 % au conseil ; 90 % aux actions.

Sfax
par Marcel Ruedel
(*Les Annales coloniales*, 4 mai 1923)

[...] Sfax avait eu beaucoup de peine à sortir de l'œuf. Je me souviens toujours de Sfax d'autrefois, avec ses rues sans maisons, son puits où les phosphates commençaient seulement à venir. Le port s'est développé dans des conditions prodigieuses. Demain, lorsque les môles, les halls et les magasins que l'on construit seront achevés, l'expédition des phosphates venant des diverses sociétés qui l'exploitent sur la ligne jusqu'à Metlaoui et au-delà pourra se faire dans les conditions les meilleures et avec les derniers perfectionnements pour le chargement. Le dragage que le service des Travaux publics va opérer entre le littoral et les îles Kerkennah permettra aux navires de fort tonnage de venir directement du nord sans faire au large des îles un vaste crochet qui complique singulièrement la navigation. [...]

.....

⁶ Jean Dollfus (1884-1939) : fils de l'ancien président, Jules Dollfus (1842-1919), il devient à son tour président dans les années 1930. Voir encadré ci-dessous.

Tourisme et hôtels

[...] À Sfax, il n'y avait rien. M. Lucien Saint a demandé : un groupement s'est constitué sous la présidence de M. Wiriote, président du conseil d'administration de la Société des Ports de Tunis, Sousse, Sfax, et l'Hôtel des Oliviers s'est ouvert il y a six semaines, à la satisfaction générale : toutes les chambres sont avec cabinet de toilette et eau courante ou salle de bain et la cuisine y est soignée. [...]

Compagnie des ports de Tunis, Sousse et Sfax (*La Journée industrielle*, 30 mai 1923)

Les actionnaires de cette compagnie, réunis le 26 courant, au siège social, 61, rue de l'Arcade, à Paris, en assemblée ordinaire, sous la présidence de M. Wiriote, président du conseil d'administration, ont approuvé les comptes et le bilan de l'exercice 1922, faisant ressortir un bénéfice net de 1.095.807 fr. 51 pour un chiffre de recettes d'exploitation de 4.216.000 fr., contre 3.845.000 fr. en 1921.

Sur la proposition du conseil, l'assemblée a fixé le dividende à 75 fr. par action de capital et à 50 fr. par action de jouissance. Un acompte de 50 fr. aux premiers titres et de 25 fr. aux seconds ayant été payé le 29 décembre 1922, le solde de 25 fr. net d'impôts sera mis en paiement à partir du 1^{er} juin prochain.

Le rapport du conseil fait mention de l'éventualité d'une répartition extraordinaire aux actionnaires.

Le trafic a augmenté d'une manière très sensible pour l'exercice en cours et le conseil envisage une exportation de 2 millions à 2.500.000 tonnes de minerai.

(*Les Annales coloniales*, 27 juillet 1923)

La grève générale des dockers a arrêté toutes les opérations de chargement ou de déchargement du port de Tunis.

Courrier de la Tunisie La vie économique (*Les Annales coloniales*, 16 octobre 1923)

Il y a des époques où la visite dans le port de Tunis de navires de guerre français ou étrangers est un bien. À ces époques, ces navires donnent du mouvement dans le bassin principal et leurs équipages animent les quais.

En la période actuelle d'active exportation, ces visites sont une gêne considérable pour le commerce. Elles suppriment, en effet, une partie des quais, au détriment des navires venant charger, si bien que ces derniers doivent attendre, sans opérer, le départ des navires de guerre. C'est pour eux, une grosse perte de temps et d'argent.

Le port de Tunis étant, avant tout, un port de commerce, il semble que des dispositions spéciales devraient être prises, soit pour laisser les navires de guerre à La Goulette, soit pour leur trouver, à Tunis, un emplacement où ils ne gêneraient pas les opérations des navires de commerce.

On prépare, en ce moment, à la Compagnie des ports T. S. S., les plans et projets d'agrandissement et d'amélioration du port de Tunis.

D'après ce que nous avons pu en connaître, voici les grandes lignes de ces projets :

On commencerait par prolonger le quai sud-est sur une longueur de quarante mètres. La partie ainsi gagnée sur l'eau serait remblayée dans la direction du quai des phosphates, et on formerait ainsi un nouveau et vaste terre-plein. L'appareil actuel de chargement des Phosphates du Dyr* serait remplacé par un système plus moderne, comme celui en usage à Sfax, qui permet l'embarquement à quai du phosphate.

Passons maintenant au nord.

Là, on supprimerait les appointements où s'accostent actuellement les voiliers et on prolongerait le quai jusqu'au pont du T.G.M. [Tunis-La Goulette-La Marsa]

On creuserait ensuite, face à ce quai, un nouveau bassin pour les voiliers avec ses quais et tout l'outillage nécessaire, puis, on doublerait le pont du T.-G.-M. pour desservir ce nouveau bassin.

Reste à savoir à quelle époque on commencera l'exécution de ces travaux.

Sfax

(Les Annales coloniales, 16 mai 1924)

On sait que la Compagnie des Ports de Tunis, Sousse et Sfax a entrepris, il y a quelques mois, à Sfax, la construction en ciment armé d'une vaste marquise sous laquelle doivent être placées les marchandises débarquées ou en instance d'embarquement.

Cette marquise vient d'être achevée et on a commencé à y entreposer les marchandises.

Ports de Tunis, Sousse et Sfax

(La Cote de la Bourse et de la banque, 1^{er} septembre 1924)

L'assemblée du 30 août a ratifié l'accord intervenu entre la société et le gouvernement tunisien concernant des travaux complémentaires à exécuter. Elle a, en outre, autorisé le conseil à se procurer les fonds nécessaires par l'émission d'obligations.

LA VIE ÉCONOMIQUE

Travaux aux ports de Tunis, Sousse et Sfax

(Les Annales coloniales, 23 septembre 1924)

Par arrêté du directeur général des Travaux publics, la Compagnie des Ports de Tunis-Sousse et Sfax est autorisée à créer et à émettre 11.111 obligations nouvelles amortissables à 500 francs rapportant 35 francs par an, sous déduction du droit de transmission pour les titres au porteur et dont la période d'amortissement prendra fin le premier octobre 1969. Ces obligations porteront les numéros 1 à 11.111.

Les fonds provenant du placement de ces obligations seront affectés au paiement des dépenses des travaux qui seront imputés sur le 4^e capital complémentaire de 10 millions de francs prévu à l'avenant du 7 juillet 1924, après épuisement du 3^e capital complémentaire.

Le prix d'émission de ces obligations est fixé à 450 francs correspondant à un produit total pour les 11.111 titres à émettre, de 4.999.960 francs.

TUNIS ET SON PORT
par B. BAREILLES
(*Le Journal des débats*, 23 novembre 1924)

Tunis se distingue par cette peu banale particularité que c'est un port qui s'éloigne de la mer autant que faire se peut. S'interposant entre ses quartiers neufs et les collines de Carthage, le lac El Bahira n'en donne que l'illusion. Pour voir la mer à Tunis, il faut monter sur les hauteurs de la Casbah, d'où l'on découvre la ligne, d'un bleu sombre, qui ferme l'horizon au nord. C'est pour fuir le lac et ses rives bourbeuses d'où montent en été des relents de poisson avarié que la ville s'en éloigne. Cependant, malgré sa superficie de cinquante kilomètres carrés, il ne forme qu'une mince nappe d'eau, sans profondeur, que l'haleine ardente du sirocco aurait vite faite de volatiliser s'il ne communiquait avec la mer par une étroite échancrure.

Le contraste est frappant entre la côte de Carthage qu'on vient de raser et l'aspect de cette ville intérieure. Après avoir admiré les bords fameux où se pressent de neigeuses villas, que relèvent, çà et là, des bouquets de palmiers, le bateau s'engage entre les berges d'un chenal de 6 mètres de fond et long de 16 kilomètres, qui coupe le lac en son milieu. Parallèlement au chenal, une autre berge se détache de La Goulette, où court un train électrique qui relie la ville à la banlieue maritime. Autour, la rive apparaît plate et déserte sous l'accablante atmosphère du ciel africain. On approche de la rade sans voir trace de la ville, qu'on devine pourtant blottie derrière les collines rocheuses de Djebel-Djeloud.

Sur les quais où l'on débarque, on ne voit que gourbis et baraques de bois, où campent les services du port et ceux de la douane. [...]

En 1880, Tunis ne disposait que d'une darse, où se groupaient quelques bateaux de pêche et les caïques de la flotte beylicale. À cette époque, le chenal n'avait que vingt mètres de largeur et deux mètres de tirant d'eau. La compagnie concessionnaire se contenta d'améliorer cette installation primitive. Elle jeta dans cette vase une vingtaine de millions sans grand résultat, car le chenal n'a cessé de s'envaser ni les dragues de fonctionner. Les navires de fort tonnage étaient forcés de mouiller à La Goulette. C'est pourquoi les Américains ont dû renoncer à se fournir de fer tunisien, qui est de qualité supérieure. Ils ont calculé que le voyage d'un navire de faible tonnage mangerait le bénéfice en raison de la distance qui sépare New-York de la Tunisie. Sans doute, quand les ingénieurs restauraient la darse de Khaïreddin-Barberousse, ils ne pouvaient soupçonner les richesses que recèle le sous-sol tunisien, mais ne peut-on pas leur reprocher de n'avoir pas su prévoir l'essor économique qui allait transformer un pays que la France plaçait sous sa tutelle politique et financière ?

L'exploitation du sous-sol a pris en ces derniers temps une extension si considérable que la Compagnie des mines métallurgiques se voyait obligée de créer un avant-port à La Goulette, où elle installait ses stocks et son matériel. Pour donner une idée de sa prospérité, il suffira de noter que sa population ouvrière qui, en 1922, comprenait environ 15.500 individus, s'est progressivement élevée au chiffre de 20.760. Les exploitations phosphatières, cédant aux mêmes nécessités, viennent de prendre leurs dispositions pour déménager dans la même direction. Le gouvernement tunisien a enfin compris qu'un état si anormal ne pouvait durer plus longtemps sans grave préjudice. L'approfondissement de la rade vient d'être décidé, et la Compagnie des ports fait venir d'Alger le matériel nécessaire pour commencer les travaux.

Le port de La Goulette aura un fond de 8 m. 50 et, pour protéger contre l'ensablement le chenal y donnant accès, la jetée existante sera prolongée vers la haute mer.

Les déblais extraits par les dragues serviront à créer de vastes terre-pleins pour l'établissement des stocks et le matériel de chargement. Les dépenses que nécessiteront ces travaux seront progressivement amorties par une taxe proportionnée au tonnage des navires. Cette nouvelle sera accueillie avec satisfaction par les voyageurs, qui se verront libérés de la taxe auxquels ils étaient soumis pour traverser le chenal, par les paquebots qui perdaient deux heures à accomplir ce même trajet et par le commerce tunisien qui souffrait de cet état de choses.

Annuaire industriel, 1925

PORTS de TUNIS, SOUSSE et SFAX (Compagnie des), (Tunisie), 61, r. de l'Arcade, Paris, 8^e. T. Cent. 51-50. Ad. t. Portuss-Paris. Soc an. au cap. de 5 millions de francs. Cons. d'adm. : MM. L[ouis] Wiriot [SNTP], président ; L[éon] Boulle, J[ean] Dollfus [fils de Jules (1842-1919), l'anc. pdt], J[ean] Loutrel, M[arius] Bérengier [X-Pt. 1912 : dg], administrateurs. Direct. : à Tunis, pl. du Phare.

Construction et exploitation des ports de Tunis, Sousse et Sfax (Tunisie). (21-16355).

À la Compagnie des Ports de Sfax.
(*Les Annales coloniales*, 31 mars 1925)

Nous avons été amenés à constater que l'état des quais du port de Sfax, notamment celui des alfas, laisse beaucoup à désirer. L'entretien y manque complètement.

Il est du devoir de la Compagnie des ports de s'occuper sérieusement de l'entretien de ce quai, qui se trouve dans un état lamentable, afin de permettre aux chargeurs d'embarquer convenablement leurs marchandises sans être obligés de supporter des surestaries par suite des véritables mares stagnantes qui se produisent à la moindre pluie, et qui rendent les embarquements impraticables.

SOCIÉTÉ DES PORTS DE TUNIS, SOUSSE ET SFAX
(*Les Annales coloniales*, 14 mai 1925)
[sale, nb corr.]

L'assemblée générale ordinaire qui vient de se tenir a approuvé les comptes de 1924 accusant un bénéfice de 1.167.000 fr. et a fixé le dividende total à 85 fr. net par action de jouissance.

Un acompte ayant déjà été payé, le solde, soit 25 fr. net par action, sera mis en paiement le 14 mai.

Ports de Tunis, Sousse et Sfax
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 21 mai 1926)

Le rapport du conseil et les comptes de 1925 ont été approuvés par l'assemblée ordinaire qui a fixé le dividende à 60 fr. par action de jouissance, le solde de 25 fr. sous déduction des majorations d'impôts édictées par la loi du 4 décembre, étant mis en paiement le 25 mai.

Compagnie des Ports de Tunis, Sousse et Sfax
(*La Journée industrielle*, 22 mai 1926)

L'assemblée ordinaire, tenue le 20 mai, sous la présidence de M. Wiriot, président du conseil d'administration, a approuvé le bilan de l'exercice 1925 et fixé le dividende à 85 fr. par action de capital et à 60 fr. par action de jouissance. Un acompte de 60 fr. aux premières titres et de 35 fr. aux seconds ayant été payé le 30 décembre 1925, le solde de 25 fr., sous déduction des majorations d'impôts édictées par la loi Loucheur, sera mis en paiement le 25 mai 1926 contre remise du coupon n° 12 pour les actions de capital et du coupon n° 51 pour les actions de jouissance.

LA VIE ÉCONOMIQUE
Au port de Tunis
(*Les Annales coloniales*, 11 octobre 1926)

Les dragues *Régence* et *Kairouan*, appartenant à la Compagnie des Ports de Tunis, Sousse et Sfax, effectuent actuellement dans le bassin des minerais des dragages ayant pour but de maintenir la profondeur nécessaire aux évolutions des navires.

COMPAGNIE DES PORTS de TUNIS, SOUSSE et SFAX
S.A. frse au capital de 5 MF.
Siège social : PARIS, 61, rue de l'Arcade
Registre du commerce : Seine, n° 4.875
(Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie,
Annuaire des valeurs de l'Afrique du Nord, 1926-1927, p. 449)

CONSEIL D'ADMINISTRATION
composé de 3 à 6 membres, nommés pour 6 ans, propriétaires de 50 actions.
Idem 1922 +
WIRIOT (Pierre)⁷, 17, r. de Marseille, Tunis.

COMMISSAIRE AUX COMPTES
Idem 1922.

Capital social. — 5 MF en 10.000 act. de 500 fr., dont 6.000 amorties en 1900 et remplacées par des actions de jouissance et 4.000 act. de numéraire émises en 1920.

Obligations. — Ém. en 1894, 1896, 1902, 1911 et 1918 de 32.583 oblig. de 500 fr. 4 %. Remboursement au pair avant 1941 par tirages au sort semestriels en mai et novembre. Intérêt annuel de 20 fr. payables par coupons semestriels les 1^{er} janvier et 1^{er} juillet. Ém. en 1921 et 1926 de 24.269 oblig. 7 % nets d'impôts, à l'exception de la taxe de transmission, remboursables au pair jusqu'en 1969 par tirages au sort semestriels en février et août. Intérêt annuel de 35 fr. payable par coupons semestriels les 1^{er} avril et 1^{er} octobre.

Répartition des bénéf. — 5 % à la rés. légale ; tous prélèvements p. rés. spéciale ; intérêt de 5 % aux act. non amorties. Le solde : 10 % au conseil ; 90 % aux actions.

⁷ Pierre-Louis Wiriot (1899-1937) : fils du président Louis Wiriot et de Mme, née Guibert, il épouse en 1929 Suzy Bérengier, fille de Marius Bérengier et de Mme, née Nicolle.

LA VIE ECONOMIQUE
Les installations frigorifiques
(*Les Annales coloniales*, 28 mars 1927)

L'installation de deux usines frigorifiques l'une à Tunis, l'autre à Sfax, est signalée par la *Dépêche tunisienne*, dans un intéressant article sur « l'emploi du froid ».

Ces organisations récentes, écrit notre confrère, doivent prendre une grande extension et rendre de grands services économiques.

Déjà, les chambres froides de Tunis et Sfax reçoivent environ 100.000 kilos de viande par mois pour la consommation civile et militaire, qui pourrait être doublée et rendre ainsi facile l'approvisionnement en viande de la Tunisie, surtout durant les années de disette où, par suite du manque d'eau et de pâturages, le cheptel, réduit en qualité et en quantité, nécessite l'apport de viandes étrangères.

Le ravitaillement en période d'été doit pouvoir se faire en Tunisie avec de la viande congelée, saine, de bonne qualité, à des prix réduits impossibles à obtenir avec de la viande fraîche.

Il serait nécessaire d'avoir des entrepôts frigorifiques à Bizerte, Sousse, Gabès, comme il en existe déjà Tunis et à Sfax.

Ces entrepôts devraient être alimentés par des bateaux munis de cales frigorifiques venant directement des pays producteurs de viandes congelées.

Il serait bon d'assurer à ces navires un fret de retour qui, tout en diminuant les frais de transports, permettrait l'exportation à l'étranger des produits tunisiens

Des wagons isothermes sont indispensables pour transporter la viande et les denrées conservées par le froid, des entrepôts aux centres de consommation tout le long des lignes de chemin de fer.

Le transport de petites quantités peut se faire à l'aide de caisses isothermes.

L'ensemble de ces créations, d'une réalisation facile, doterait la Tunisie de puissants moyens de ravitaillement et la dépense d'organisation serait vite compensée par l'économie faite en achetant, à un prix peu élevé, une denrée de haute valeur.

Le voyageur et le touriste ne seraient plus obligés de se contenter, non seulement en été, mais en période d'hivernage, de viandes de deuxième et troisième qualité, de conservation difficile, et qu'une savante cuisine rend consommables en les assaisonnant fortement, ce qui en masque la mauvaise saveur mais non sans détriment pour l'estomac.

L'hygiène alimentaire y gagnerait beaucoup, et aussi l'économie domestique.

Compagnie des Ports de Tunis, Sousse et Sfax
(*La Journée industrielle*, 25 mai 1927)
(*Le Courrier maritime nord-africain*, 30 mai 1927)

Les actionnaires, réunis le 24 mai en assemblée ordinaire, sous la présidence de M. L. Wiriot, président du conseil d'administration, ont approuvé les comptes, et le bilan de l'exercice 1926, faisant ressortir un bénéfice net de 1.194.321 fr. 41 et fixé le dividende à 90 francs par action de 500 francs et 65 francs par action de jouissance. Déduction faite de l'acompte versé le 20 décembre 1926, le solde de 10 francs nets par action de 500 francs ou de jouissance sera mis en paiement à partir du 27 mai 1927.

Au port de Tunis
(*Les Annales coloniales*, 21 juin 1927)

Comme toutes les années à pareille époque, les arrivées de voiliers se multiplient dans le port où ils viennent chercher du fret pour assurer le cabotage entre Tunis et les petits ports de la Régence.

De nombreux promeneurs sont attirés par l'aspect pittoresque des voiles innombrables.

Les grèves de dockers
(*Les Annales coloniales*, 21 novembre 1927)

Depuis le 2 novembre, 2.000 dockers des ports de Tunis, Bizerte, Sousse et Sfax luttent pour un relèvement des salaires ; ils demandent que leurs salaires soient mis en harmonie avec le coût de la vie.

Les ports ne travaillent qu'au ralenti au grand dommage de la Société des ports de Tunis, Sousse et Sfax qui semble très hostile à l'amélioration du sort des travailleurs.

Les commerçants et les industriels justement lésés par les procédés des employeurs et des employés demandent « que les pouvoirs publics prennent d'urgence toutes les mesures nécessaires pour assurer la reprise et la liberté du travail et, même avec le concours de la troupe, mettent fin à cette grève préjudiciable aux intérêts du commerce. » Il serait regrettable de voir l'armée mobilisée pour une pareille besogne.

La C. G. T. U. (organisation communiste), qui a déjà envoyé télégraphiquement un premier secours de 3.000 fr. aux grévistes, favorise de son mieux l'effervescence pour le plus grand profit des sociétés des ports qui n'ont qu'à gagner dans une lutte sanglante. (Par dépêche.)

DEUIL
(*Le Temps*, 15 mars 1928)

On nous prie d'annoncer le décès de M. Louis Wiriot, ingénieur civil, président du conseil d'administration de la Compagnie des ports de Tunis, Sousse et Sfax, officier de la Légion d'honneur, décédé le 14 mars en son domicile à Paris, 101, avenue de Malakoff. Les obsèques auront lieu le vendredi 16 du courant, à 10 heures 1/2 précises en l'église Saint-Honoré d'Eylau, où l'on se réunira.

L'inhumation aura lieu au cimetière de Passy. Le présent avis tient lieu de faire-part.

REMERCIEMENTS
Louis-Étienne Wiriot
(*Le Temps*, 23 mars 1928)

M^{me} Louis Wiriot, M. Pierre Wiriot, M. et M^{me} Jean Loutrel, M. et M^{me} Georges Levêque et leur famille, le conseil d'administration et le personnel de la Compagnie des ports de Tunis, Sousse et Sfax, dans l'impossibilité où ils se trouvent de répondre personnellement à toutes les personnes qui ont assisté aux obsèques de M. Louis-

Étienne Wiriot, remercie toutes ces personnes des sentiments de sympathie qu'elles ont bien voulu leur témoigner.

COMPAGNIE DES PORTS DE TUNIS, SOUSSE ET SFAX
(*L'Information financière, économique et politique*, 3 juin 1928)
(*Les Annales coloniales*, 11 juin 1928)

L'assemblée générale ordinaire du 31 mai, tenue sous la présidence de M. [Léon] Boulle, président du conseil d'administration, a approuvé les comptes de l'exercice 1927, et fixé le dividende à 100 francs par action de capital et 15 francs par action de jouissance.

Un acompte de 80 francs aux premiers titres et de 55 francs aux seconds ayant été payé le 1^{er} décembre dernier, le solde de 30 francs net d'impôts sera mis en paiement le 4 juin prochain, contre remise du coupon 16 pour les actions de capital, du coupon 55 pour les actions de jouissance.

COURRIER DE TUNISIE
LA VIE ÉCONOMIQUE
Les quais
(*Les Annales coloniales*, 5 décembre 1928)

La Compagnie des Ports fait actuellement procéder à des travaux de réfection des quais de Tunis, intéressant particulièrement le quai Sud.

Annuaire Desfossés 1929, p. 506 :
Compagnie des Ports de Tunis, Sousse et Sfax
Conseil : Dollfus, Wiriot, Boulle, Loutrel.

MINISTÈRE DU TRAVAIL, DE L'HYGIÈNE, DE L'ASSISTANCE
ET DE LA PRÉVOYANCE SOCIALES
Récompenses pour propagande en faveur de
la caisse nationale des retraites pour la vieillesse.
(*JORF*, 26 janvier 1929)

Mention honorable

.....
Maurin (Gaston), directeur de la Compagnie des ports de Tunis, Sousse et Sfax à Tunis.

.....
Daniel (Pierre), sous-directeur de la Compagnie Ports de T. S. S. à Tunis.

.....
Fait à Paris, le 22 janvier 1929.
LOUIS LOUCHEUR.

LES ÉVÉNEMENTS ET LES HOMMES
Pauvres bêtes
(*Les Annales coloniales*, 28 janvier 1929)

On reproche à la section tunisienne de la Ligue protectrice des Animaux de ne pas se préoccuper de la façon dont sont embarqués les bœufs, au port de Tunis, à bord de certains bateaux qui emportent le bétail de boucherie en Italie, en Grèce, en Égypte ou à Malte.

Alors que dans les ports de France et d'Algérie, on embarque bœufs, vaches ou veaux, en leur passant sous le ventre une très large sangle grâce à laquelle ils sont élevés à bord par une grue, à Tunis, l'on procède autrement : c'est au moyen d'une corde enroulée autour de ses cornes que l'animal est soulevé.

La tête supporte ainsi tout le poids de l'énorme corps, et il est certain que le crâne, les vertèbres, toute la partie cervicale ne peuvent qu'en ressentir une vive souffrance.

Il semble toujours que les cornes vont s'arracher de la masse du corps et que l'animal va retomber horriblement mutilé.

LES ÉVÉNEMENTS ET LES HOMMES
La clôture du port de Tunis
(*Les Annales coloniales*, 11 mars 1929)

Une réunion a eu lieu dans les locaux de la chambre de commerce de Tunis, pour examiner l'avant-projet de clôture du bassin principal du port de Tunis.

Assistaient à cette réunion les directeurs ou représentants de la Compagnie fermière des chemins de fer tunisiens, la Compagnie des ports de Tunis, Sousse et Sfax ; l'administration des Douanes ; les principales compagnies de navigation, les transitaires : les acconiers ; ainsi que les membres du Bureau et de la Commission des ports de la Chambre.

Après une discussion générale, toutes les personnalités présentes ont été unanimes à reconnaître l'utilité de réaliser au plus tôt, le projet de clôture du port.

Les suggestions suivantes ont été retenues :

1° Elargissement de la chaussée parallèle au quai Ouest, passant devant les locaux actuels de la Douane, pour faciliter la circulation à l'intérieur du port clôturé ;

2° Prévoir des portes d'accès doubles pour l'accès de la partie du quai réservée à la Compagnie générale transatlantique et à la Compagnie de navigation mixte.

Cette disposition permettra de réaliser un sens d'entrée et un sens de sortie, les jours d'arrivée ou de départ des paquebots ;

3° Réaliser la clôture au moyen d'une grille en fer sur toute sa hauteur, en prévoyant un mur de soubassement en maçonnerie de 10 à 20 centimètres de hauteur seulement ;

4° Déplacer, dès que la chose sera possible, et après étude, la salle de visite des bagages au quai Nord, réservée à la Compagnie générale transatlantique.

Ce déplacement permettra de dégager complètement l'intervalle entre les magasins n° 5 et n° 9, de façon à faciliter la circulation des voyageurs et des véhicules à l'arrivée ou au départ des paquebots. De plus, il sera ainsi possible de reconstruire une salle mieux adaptée et plus esthétique que la salle actuelle ;

5° Lorsque la clôture du port sera réalisée, réunir à nouveau les usagers du port pour examiner, avant sa mise en application, le règlement de la circulation à l'intérieur du port.

Compagnie des Ports de Tunis, Sousse et Sfax
(*La Journée industrielle*, 17 mai 1929)

L'assemblée ordinaire, tenue hier, sous la présidence de M. Boulle, président du conseil d'administration, a approuvé le bilan de l'exercice 1928 et fixé le dividende à 110 fr. par action de capital et à 85 fr. par action de jouissance. Un acompte de 80 fr. aux premiers titres et de 65 fr. aux seconds ayant été payé le 28 décembre 1928, le solde de 30 fr. sera mis en paiement à partir du 18 mai.

Congrès eucharistique de Carthage.
(*Bulletin mensuel de l'Office du protectorat français, Tunisie*, novembre 1929)

Le conseil d'administration de la société anonyme, chargée de l'organisation du congrès eucharistique International de Carthage, est ainsi composé :

Administrateurs : ... Maurin, directeur général de la Compagnie des Ports de Tunis-Sousse-Sfax...

Le dragage du port de Tunis
(*Les Annales coloniales*, 10 mars 1930)

Les travaux de dragages qui étaient en cours dans le bassin des voiliers à Tunis sont terminés et la drague est repartie pour La Goulette.

Les chalands et mahonnes pourront désormais se placer au bord du quai.

Agrandissement et équipement des ports
(*Les Annales coloniales*, 10 mars 1930)

Ainsi que l'annonçait M. Manceron dans un discours au comité Altuma, les ports de la Régence vont être agrandis et aménagés d'une façon moderne.

La Compagnie des Ports et son actif directeur général, M. Maurin, envisagent le commencement des travaux pour le début d'octobre prochain.

Les principaux travaux d'agrandissement des ports de Tunis, Bizerte, Sousse, Sfax et Gabès s'étageront sur une période de cinq années.

Un stade de cinq autres années sera nécessaire pour équiper complètement ces ports.

En ce qui concerne celui de Tunis, on transformera, dès octobre le bassin des voiliers en havre pour les paquebots et les grands steamers. Le port proprement dit sera agrandi du côté du quai aux phosphates.

En même temps que le port de Tunis, le port de La Goulette sera remanié, agrandi et perfectionné.

L'équipement des ports
(*Les Annales coloniales*, 29 avril 1930)

Nous avons déjà parlé ici du programme de travaux que la Compagnie des Ports de Tunis, Sousse et Sfax doit entreprendre prochainement.

Les principaux travaux d'agrandissement des ports de Tunis, Sousse, Sfax et Gabès s'étagèrent sur une période de cinq années.

Un stade de cinq autres années sera nécessaire pour équiper complètement ces ports.

En ce qui concerne celui de Tunis, on transformera, dès octobre, le bassin des voiliers en havre pour les paquebots et les grands steamers. Le port proprement dit sera agrandi du côté du quai aux phosphates.

En même temps que celui de Tunis, le port de La Goulette sera agrandi, approfondi et perfectionné.

LA VIE ÉCONOMIQUE

L'agrandissement du port de Tunis
(*Les Annales coloniales*, 2 juillet 1930)

On sait que le quai du milieu et celui des phosphates vont subir des agrandissements assez considérables. Ces nouveaux aménagements entraîneront d'importants travaux dans les voies d'accès au port.

En effet, les quais devant se prolonger sur une grande étendue après le quai aux phosphates, une série de voies nouvelles sont prévues dans ce quartier où la Compagnie des Ports a déjà loué nombre de parcs.

Les travaux du port de Tunis
(*Les Annales coloniales*, 6 décembre 1930)

Nous avons toujours tenu nos lecteurs au courant des aménagements en cours dans le port de Tunis et voici une brève récapitulation de l'état actuel des travaux qui, de tous côtés, sont entrepris tant par la Compagnie des Ports Tunisiens que par les services administratifs intéressés, pour améliorer et agrandir le port, ses abords immédiats et ses voies d'accès.

L'agrandissement de la section occupée par la Compagnie de Navigation Mixte est activement poursuivi. On travaille, d'autre part, à l'édification du nouveau bâtiment des Douanes. Dans un avenir que l'on espère proche, l'Office tunisien des P.T.T. installera des bureaux destinés au service des colis postaux.

La plupart des artères qui mènent aux quais sont en voie de réfection. Au sud, un vaste programme envisage l'élargissement de toutes les voies et leur pavage, ces travaux sont en cours, et l'on peut déjà se rendre compte des transformations qui changeront bientôt la physionomie de ce quartier.

Enfin, au quai des minerais, on construit deux appontements en maçonnerie ; plus tard, ceux du quai Sud-Est, actuellement en bois, seront également remplacés par des ouvrages en pierre.

Enfin, d'importants dragages permettront sous peu aux gros cargos de venir s'approvisionner en céréales, phosphates et minerais dans le port même de Tunis.

Les ports tunisiens
(*Les Annales coloniales*, 26 décembre 1930)

Pendant l'année 1929, le trafic des ports tunisiens a été le suivant :
Sfax : 4.070 navires, 2.570.745 tonnes de marchandises, 7.760 passagers et 12.375 têtes de bétail.

Tunis-Goulette : 3.670 navires, 2.164.237 tonnes de marchandises. 114.766 passagers et 8.726 têtes de bétail.

Bizerte : 903 navires, 504.031 tonnes de marchandises et 19.584 passagers.

Sousse : 1.443 navires, 402.343 tonnes et 58 passagers.

Annuaire Desfossés 1931, p. 514 :
Idem 1929.

Les exportations de Sfax (*Les Annales coloniales*, 31 janvier 1931)

Le port de Sfax semble avoir repris depuis quelques jours un mouvement plus actif.
36.000 tonnes de phosphates ont été chargées sur douze vapeurs dont 28.000 par la Compagnie des phosphates de Gafsa, 6.000 par la Société des phosphates du Djebel-M'Dilla et 3.000 par les Phosphates tunisiens.

Pendant la même période, c'est-à-dire du 13 au 18 courant, il a été exporté 290 tonnes à destination de l'Italie et 217 tonnes de marchandises diverses sur Nice.

Aux entrées, on relève un arrivage de 570 tonnes de briques d'Italie.

PORTS DE TUNIS, SOUSSE ET SFAX (*Le Journal des débats*, 11 juillet 1931)

Une assemblée, convoquée pour le 29 juillet, aura à autoriser un emprunt destiné à rembourser les obligations 6 % et 7 % actuellement en circulation.

COMPAGNIE DES PORTS DE TUNIS, SOUSSE ET SFAX (*L'Africain*, 25 août 1931)

Le conseil d'administration de la Compagnie des Ports de Tunis, Sousse et Sfax vient de décider, comme nous l'avons déjà annoncé, de procéder au remboursement total des obligations 6 % et 7 %, à la date du 1^{er} novembre 1931.

En conséquence, les propriétaires d'obligations 6 % et 7 % de la Compagnie des Ports sont informés que ces titres seront remboursés à présentation à partir du 1^{er} novembre 1931 et cesseront de porter intérêts à partir de cette même date.

Le montant de l'émission d'obligations, que le conseil est autorisé à effectuer en vertu du nouvel avenant, sera de 24.555.000 fr., du type 4 1/2 %.

PORTS DE TUNIS, SOUSSE ET SFAX (*Le Journal des finances*, 8 janvier 1932)

Depuis le 4 janvier et par suite du **dernier amortissement des actions de la compagnie**, les actions de capital ont cessé de figurer à la Cote et le nombre des actions de jouissance, négociées sur notre marché, se trouve porté de 8.000 à 10.000, représentant le capital entièrement amorti de 5 millions de francs.

Annuaire Desfossés 1933, p. 529 :
Compagnie des Ports de Tunis, Sousse et Sfax
Conseil : Bérengier, v.-pdt ; Dollfus, Boulle, Loutrel.

CHEZ LES MORTS
Jean Daniel
(*Les Annales coloniales*, 19 février 1934)

Nous apprenons la mort du commandant Jean Daniel, capitaine de corvette de réserve, et chef du service de l'exploitation à la Compagnie des Ports de Tunis, Sousse et Sfax.

Le défunt avait quitté la marine militaire en 1924, après avoir commandé en second le sous-marin « Aréthuse » et pris une part active à la défense du canal de Suez contre les Turcs.

Jean Jacques DOLLFUS, président

Né à Versailles, le 25 déc. 1884.

Fils de l'ancien président, Jules Dollfus (1842-1919) et d'Élisa Contejean (1859-1913).

Marié à Paris, le 3 janvier 1911, avec Odette Poussié.

Successeur de son père à la tête du [Domaine de Lismara](#) (avec son frère Louis)

et au conseil de la [Compagnie française de tramways \(Indo-Chine\)](#) à Saïgon.

Chevalier du mérite agricole (*JORF*, 3 septembre 1922).

Décédé en son domicile, à Neuilly-sur-Seine, 92, boulevard Maurice-Barrès, le 17 mai 1939.

PORTS DE TUNIS, SOUSSE ET SFAX
Société anonyme au capital
de 5.000.000 de francs
Siège social à Paris, 59, rue La-Boétie
Avis aux actionnaires
(*Les Annales coloniales*, 19 mai 1934)

Les actionnaires de la Compagnie des Ports de Tunis, Sousse et Sfax, se sont réunis en assemblée générale ordinaire, au siège social, 59, rue La Boétie, à Paris, le jeudi 17 mai 1934, à 15 heures, sous la présidence de M. Dollfus, président du conseil d'administration.

L'assemblée a approuvé le bilan de l'exercice 1933 et a fixé le dividende à 100 francs par action. Un acompte de 60 francs ayant été payé le 20 décembre 1933, le solde de 40 fr. sera mis en paiement le 19 mai 1934, contre remise du coupon n° 67.

L'OUTILLAGE NATIONAL

La possibilité d'utilisation des installations actuelles
des ports de Tunis, Sousse et Sfax
(*La Journée industrielle*, 9 juin 1934)

Les travaux effectués depuis la guerre par les trois ports de Tunis, Sousse et Sfax pour les mettre en harmonie avec les besoins de leur trafic sont de l'ordre de 40 millions. Aussi la commission d'études de association des grands ports français a-t-elle voulu, au cours de son récent voyage en Tunisie, consacrer une semaine de son temps à examiner les nouvelles installations de ces établissements maritimes, qui absorbent actuellement, pour ces trois ports, les neuf dixièmes du trafic maritime de ce pays, et l'on peut même dire de l'ensemble du mouvement commercial extérieur de la régence, dont les échanges se font, en presque totalité, par la mer.

C'est ainsi qu'en 1932, sur un chiffre total de 3.541.632 tonnes du trafic maritime de la Tunisie, les échanges des ports de Tunis-Goulette, Sousse et Sfax ont atteint un montant global de 3 millions 231.909 tonnes. Du point de vue de la valeur des marchandises importées ou exportées dans cette même année, le montant global pour les trois ports se fixe à 2.343 millions de francs sur un chiffre total du commerce extérieur maritime de la Tunisie de 2.879 millions (montant total des échanges de la Régence avec l'extérieur : 2.632 millions).

Plus de 4.000 entrées de navires, représentant près de 4 millions de tonnes de jauge nette, ont été pointées en 1932. Ces navires étaient en provenance ou à destination de la France, l'Italie, Malte, la Grande-Bretagne, l'Algérie, la Belgique, la Hollande, l'Espagne, la Roumanie, la Tripolitaine, les États-Unis, en classant ainsi par ordre d'importance du tonnage net des navires en provenance ou à destination de chaque pays.

Du point de vue de l'importance de la valeur des échanges, ceux-ci se sont plus particulièrement effectués avec la France, l'Algérie, l'Italie, l'Angleterre, la Roumanie, les États-Unis, Tripoli, la Belgique et l'Espagne.

Avec la France, les échanges occupent naturellement une place prépondérante dans le commerce de la Tunisie. Si la Tunisie ne vient qu'au septième rang des clients de la métropole, elle prend, par contre, le deuxième rang, derrière l'Algérie, dans les relations commerciales de la France avec les colonies et protectorats.

*
* *
*

Pour faire face à un tel trafic, d'importants travaux ont été réalisés dans les trois ports au cours de ces dernières années.

Pour Tunis a été effectué l'approfondissement de l'avant-port de la Goulette, particulièrement bien situé. Les dragages du chenal et de deux bassins Nord et Sud à - 8 m. 50 ont permis de constituer de larges terre-pleins où se sont installés des sociétés

minières et pétrolières. À Tunis même, les efforts se sont portés sur l'extension vers le Sud du bassin des Minerais et conjointement sur l'aménagement des nouveaux terre-pleins (appontements, voies ferrées, chaussées, égouts, eau électricité). Des engins modernes, tels qu'un bac pétroléo-électrique à la Goulette, un ponton-mâtire de 30 tonnes, une grue automobile de 6 tonnes ont apporté une amélioration nette à l'outillage existant.

À Sousse ont été aménagés de semblable manière deux terre-pleins récemment créés : au Nord pour les alfas, au Sud pour les sociétés pétrolières.

À Sfax, le développement du trafic phosphatier a exigé d'importants travaux. Le bassin principal a été porté de 10 à 30 hectares : une partie a été approfondie à —7 m. 50. Ces dragages, avec le creusement du bassin des Voiliers à - 6 m. 50 et de deux petites darses, ont permis de constituer, outre les larges terre-pleins pour l'exploitation, d'importants terrains vers lesquels se dirigent les extensions de la ville. Les nouveaux terre-pleins protégés par des perrés ont été équipés avec des voies ferrées, chaussées, égouts, canalisations d'eau et d'électricité. Un *pier* (jetée) de 125 mètres pour l'embarquement des alfas et un vaste terre-plein couvert en béton armé ont amélioré les conditions d'exploitation du port.

Actuellement, l'avant-port de la Goulette, bien desservi par la voie électrique et la route, permet l'accostage à quai en eau profonde des gros paquebots de moins de 8 mètres de tirant d'eau, à un quart d'heure de la capitale tunisienne. L'entrée de la passe y est aisée par tous les temps, du fait de l'excellent abri du golfe contre le mistral.

*
* *
*

Le rendement du port de Tunis est actuellement satisfaisant. Mais on peut prévoir, pour l'avenir, une augmentation du trafic qui nécessiterait une extension du port. Or celle-ci est difficile à réaliser, en raison du prix de revient très élevé des travaux, et aussi à cause de la nature vaseuse du fond et de l'étroitesse actuelle du canal d'accès. On a donc envisagé de réserver la plus grande partie du tonnage transite par Tunis au port de la Goulette, tandis que le service des marchandises générales et des voyageurs pourrait se développer de façon normale à Tunis, sur les quais existants. Si, dans l'avenir, le développement du trafic l'exigeait, on a prévu certains travaux à exécuter dans les deux ports, à plus ou moins longue échéance, tels que la création d'une gare maritime à Tunis, l'approfondissement de certains bassins et éventuellement du canal d'accès du port de Tunis, l'aménagement de nouveaux accostages.

En ce qui concerne le port de Sousse, il semble que les installations actuelles soient suffisantes pour le trafic du port et que seul le développement futur du trafic pourrait justifier l'entreprise de nouveaux travaux dans ce port.

Cette remarque s'applique au port de Sfax dont le rendement actuel est normal et dont les installations paraissent suffire au trafic que l'on peut escompter dans les années à venir. .

On voit ainsi que la possibilité d'utilisation des installations actuelles des trois ports de Tunis, Sousse et Sfax a été poussée à peu près à son maximum au cours de ces dernières années. Mais leur extension facile et à des conditions économiques satisfaisantes permettra à ces ports de faire face au trafic futur de la Tunisie

R. MARCIREAU.

Réunis en assemblée ordinaire le 31 mai, les actionnaires ont approuvé les comptes de l'exercice 1934. Le dividende à été fixé à 120 fr. brut par action. Un acompte de 70 fr. brut ayant été versé le 21 décembre 1934, le solde de 56 fr. brut sera mis en paiement dès le 3 juin.

Les Assemblées d'hier
Société commerciale de l'Ouest Africain
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 20 octobre 1935)

L'assemblée extraordinaire, après avoir entendu la lecture du rapport du conseil d'administration, a pris diverses mesures et en particulier la répartition entre les actionnaires d'une réserve figurant au bilan. .

Annuaire Desfossés 1937, p. 562 :
Compagnie des Ports de Tunis, Sousse et Sfax
Conseil : J. Dollfus, pdt ; M. Bérenghier, adm.-dir. ; J. Loutrel, L. Boulle, A. Moulin-Roussel.

La Mer
LES PORTS
Tunis
(*Les Annales coloniales*, 9 mars 1937)

Les travaux d'élargissement du chenal reliant le port à la mer viennent de commencer. Leur exécution durera plus d'un an et coûtera trois millions environ.

Le canal d'accès a actuellement 30 mètres de large dans le fond : le dragage permettra de porter cette largeur à 47 m. 50, de façon à la l'amener au plafond à 45 mètres lorsque l'on procédera à l'approfondissement du canal.

On profitera de ces travaux pour élargir l'entrée du chenal à La Goulette

Les travaux d'élargissement du chenal réalisés, on procédera alors à son approfondissement. Pour que des paquebots du type *Ville d'Alger* et *Ville-d'Oran* puissent accéder dans le port, il est nécessaire qu'ils aient un mètre d'eau environ sous leur quille : ces navires ayant 6 m. 56 de tirant d'eau, on devra réaliser un approfondissement à 7 m. 56 sous les plus basses eaux.

D'autre part, comme, dans le port même, on ne peut creuser près des quais à cette profondeur, on établit des pontons flottants placés le long même des quais.

Dans quelques années, le port de Tunis sera ainsi modernisé et les grosses unités de la flotte méditerranéenne pourront y accéder.

CARNET DE DEUIL
Pierre-Louis Wiriot
(*Le Journal des débats*, 15 avril 1937)
(*Les Annales coloniales*, 16 avril 1937)

Nous apprenons la mort de M. Pierre-Louis Wiriot, croix de guerre, administrateur délégué de la Compagnie des ports de Tunis, Sousse et Sfax, décédé le 12 avril, à Paris, à l'âge de trente-huit ans. Ses obsèques ont eu lieu hier à Paris.

REMERCIEMENTS
(*L'Ouest-Éclair*, 19 mai 1937)

NANTES. — M. et M^{me} Jean Loutrel, dans l'impossibilité de répondre individuellement aux nombreuses personnes qui leur ont témoigné de la sympathie à la suite du décès de :

Monsieur Pierre-Louis WIRIOT

leur frère et beau-frère, les prie de trouver ici l'expression de leurs remerciements émus.

PORTS DE TUNIS, SOUSSE ET SFAX
(*France-Outre-mer*, 25 juin 1937)

L'assemblée du 3 juin a approuvé les comptes de l'exercice 1936 et a fixé le dividende à 120 francs brut par action.

Compte tenu de l'escompte de 60 fr. brut payé le 11 janvier dernier, le solde net, soit 52 fr. 80 et 49 fr. 20 au nominatif et 49 fr. 20 au porteur, sera mis en paiement le 7 juin.

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

D'autres groupes, tout aussi importants que ceux que nous venons d'examiner, sont liés avec des capitalistes de l'industrie électrique ou du bâtiment. Tel est, par exemple, la *Compagnie des ports de Tunis, Sousse et Sfax*. Dans son conseil, siègent M. Jean Dollfus, de la famille Dollfus-Mieg, qui a divers de ses membres dans les conseils (voir tomes I et IV) ; M. Léon Boulle (voir tomes I et IV), qui serait un fidéi-commis du financier Dannie Heineman [avec un seul *n* final] ⁸ ; Marius Bérengier, qui est vice-président de la Société des grands [232] travaux de Marseille et administrateur de la Société des grands travaux en béton armé (anciennement Tricon et Cie), qui fournit encore six de ses administrateurs à la Compagnie des ports de Tunis, Sousse et Sfax ; son nom n'est point dans les annuaires mondains ; MM. Maurice, Jean et Paul-Maurice

⁸ Ce financier est un Juif germano-américain, habitant Bruxelles. Il est né vers 1872 à Eldagsen (Allemagne). Il passe pour l'un des hommes les plus riches de Bruxelles. D'après les *Souvenirs de 1914*, de l'ambassadeur Brand Whitlock, Dannie Heineman serait citoyen américain. Il est le président de la Chade (Compania Hispano Americana De Electricidad), société allemande de l'Amérique du Sud, qui fut mise sous séquestre pendant la guerre mondiale et qui fut rachetée par Sofina. Cette dernière société, Sofina, est un enchevêtrement très embrouillé de capitalistes allemands, belges, français, espagnols et d'autres encore. Parmi les administrateurs de la Chade il y avait M. Ernest Weyl (tomes I et II) qui vient de mourir et qui représentait les intérêts des Schneider.

Dannie Heineman, venu d'une famille pauvre, occupe une grosse situation dans la finance internationale. Il se pourrait qu'il ne soit qu'un homme de paille d'un groupe capitaliste excessivement puissant. Ceci complète en le rectifiant, ce que nous avons dit sur Dannie Heineman, page 206 du tome I.

Tricon, trois représentants de la famille Tricon qui possédait l'entreprise devenue la Société des grands travaux en béton armé⁹ ; Charles Michel-Côte, ainsi nommé parce qu'il est marié à une demoiselle Côte, est un ancien explorateur dont nous avons parlé (tome II), parent de M^{me} Paul Ravier, elle-même parente d'un Louis Ravier, mari d'une Angoulvent ; rappelons qu'il a remplacé, à la Banque de l'Indochine, Maxime Getten, le fidéi-commis des Rothschild ; M. Charles Rebuffel, cité dans le tome I, qui est de la promotion 1881 de l'École polytechnique ; M. Édouard-Raphaël Worms, que nous avons vu dans le tome II (page 164), car ce banquier, qui a des intérêts dans des affaires coloniales, est le directeur-proprétaire du journal confidentiel le *Petit Bleu*.

La Compagnie des ports de Tunis, Sousse et Sfax a été fondée en 1894. Son capital est entièrement remboursé. Ses actions, ainsi remboursées, donc ne coûtant rien aux actionnaires, valent en Bourse, actuellement, deux fois la valeur initiale !

Annuaire industriel, 1938 :

PORTS de TUNIS, SOUSSE et SFAX (C^{ie} des). (Tunisie), 61, t. de l'Arcade, Paris, 8^e. T. Cent. 51-56. Ad. t. Portuss-Paris. Soc an. au cap. de 5 [effacé] millions de francs. Cons. d'adm. : MM. L[ouis] Wiriot [SNTF], président ; L. Boule, J[ean] Dollfus, J. Loutrel, M. Bérengier, administrateurs. Direct. : À Tunis, pl. du Phare.

Construction et exploitation des ports de Tunis, Sousse et Sfax (Tunisie). (21-16355).

Un Office des ports de Tunis Sousse et Sfax
(*Les Annales coloniales*, 17 janvier 1938)

À la suite du rachat de la Compagnie des ports de Tunis, Sousse et Sfax, le gouvernement tunisien a créé, à dater du 1^{er} janvier, sous le nom d'Office des ports de Tunis, Sousse et Sfax, un établissement chargé d'assurer le fonctionnement, l'entretien et le développement de ces ports.

L'Office sera dirigé par le directeur des travaux publics de Tunis.

PORTS DE TUNIS, SOUSSE ET SFAX
(*Le Temps*, 17 mai 1938)

Le conseil proposera à l'assemblée du 10 juin le maintien du dividende à 120 francs par action.

Andrée Viollis,
Notre Tunisie,
Paris, NRF, 1939, 210 pages.

[été 1938]

[...] Quant à M. Pierre Viénot, dont on disait couramment dans certains milieux de Tunis : « Il a fait plus de mal à la Tunisie qu'un corps d'armée allemand », il fut et reste honoré d'une haine particulièrement féroce.

⁹ Maurice [Tricon] est un ingénieur de l'École polytechnique, promotion 1882. Paul-Maurice semble être son fils. Il est, lui, de la promotion de 1919. Jean est un de leurs parents.

À quoi tient-elle ?

*
* * *

Oh ! tout simplement à quelques phrases de son fameux discours-programme et à ce qui s'ensuivit. Le ministre y annonçait brièvement que certains contrats, marchés et conventions passés en Tunisie pour l'exécution des services publics allaient être revus et révisés. Ce fut, j'ose dire, un fameux pavé dans la mare aux requins.

Aussitôt dit, aussitôt fait : trois mois après, deux fonctionnaires, l'un maître des requêtes au Conseil d'État, l'autre inspecteur des finances, venus de Paris à Tunis en mission spéciale, déposaient un rapport dont les conclusions amenaient M. Guillon à prendre une première mesure que d'autres devaient suivre.

[143] Il s'agissait de la concession des ports de Tunis, Sousse et Sfax qui, accordée par l'administration en 1919, fut rachetée par la Régence en décembre 1937. Car il avait été prouvé que les clauses ingénieuses d'un contrat scandaleux avaient fait encaisser à la susdite compagnie 2.500.000 francs au détriment de l'État. Contrat conclu, avec d'autres — notamment celui des chemins de fer de Tunis qui coûte au pays un dixième de son budget — par un homme qui fut directeur des travaux publics à Tunis de 1919 à 1930 [Mourgnot]. Lorsque à cette dernière date ce fonctionnaire trop zélé se retira il entra tout aussitôt dans les conseils d'administration des deux sociétés. Avouez qu'elles le lui devaient bien.

« Il y a là, écrivait M. Pierre Dubois qui, il y a quelques mois, donnait sur l'Afrique du Nord une remarquable série d'articles dans *la Lumière*, un cas de forfaiture dont on peut se demander s'il ne relève par. des tribunaux. » Forfaiture qui, dans certains pays totalitaires dont se réclament la plupart des membres de ce groupe singulier, aurait conduit le fameux directeur au poteau d'exécution ou sous la hache.

Il semble maintenant oiseux d'ajouter que gros colons et affairistes — toujours les mêmes d'ailleurs, une poignée — siègent coude à coude à la table verte de ces conseils d'administration. Après avoir protesté, tempêté contre le rachat de la Compagnie des ports, menacé l'État tunisien d'un procès qui lui imposerait une indemnité de trente millions, ces messieurs baissèrent le nez et le ton. Ils durent finalement accepter une indemnité unique et forfaitaire de 1.320.000 francs qui fait [144] réaliser au budget une économie annuelle de 1.450.000 francs. Ce qui n'est déjà pas si mal.

Mais, tantôt violente, tantôt perfide, la campagne, savamment orchestrée par *la Dépêche tunisienne* [fondée par Lecore-Carpentier], organe des prépondérants et de leurs intérêts financiers, n'en persiste pas moins. Car il importe de soustraire à un sort analogue d'autres concessions : par exemple la puissante Compagnie des phosphates de Gafsa, à laquelle on dut le scandale d'une grève sanglante, celle des tramways, celle du Port de Bizerte qui obtinrent jadis d'une administration trop généreuse des avantages exceptionnels. Et comment protéger celles-ci si l'on ne change pas à la fois de politique et de résident ? [...]

TUNIS, PORT PROSPÈRE
par Alain LUBRANO
(*Les Annales coloniales*, 24 octobre 1938)

Après le conflit des dockers de Marseille, nous avons examiné l'organisation du travail dans les ports algériens, en essayant d'établir des comparaisons.

Si l'on veut chercher un exemple à suivre, c'est vers Tunis qu'il faut diriger les regards.

Dans le premier port de la Régence, les dockers forment une profession réglementée d'une façon sévère et fermée.

Pour obtenir leur carte de travailleur, les candidats dockers doivent passer un examen physique. Ensuite, les noms sont présentés à une commission qui n'est prévue par aucun texte et dont la composition n'est pas fixée de façon absolue. Elle comprend en général : le cheik El Medina, président ; des représentants des dockers, des représentants des acconiers et ceux de l'administration. Au fur et à mesure des besoins, les candidatures sont examinées par la commission, convoquée par le président.

Le nombre des dockers n'est pas fixé « ne varietur », mais établi en fonction du trafic du port. (Actuellement, cet nombre est d'environ 900.)

Une fois que le candidat est admis, à condition qu'il ait fourni toutes les pièces justificatives de nom, d'âge, de nationalité, une carte de docker « numérotée » lui est délivrée.

Cette carte lui permettra d'être engagé par un chef d'équipe, pour le compte d'un acconier.

Ajoutons que, même dans l'embauche des dockers, un tour est en quelque sorte observé, dans la mesure du possible, pour permettre à tous d'être employés un nombre de jours à peu près identique.

Les rapports des ouvriers du port et de leurs employeurs sont régis par une convention collective établie le 4 août 1936 et prorogée par tacite reconduction. Par suite d'un accord intervenu le 1^{er} janvier 1938, les salaires ont été majorés. Puis les quarante heures ont été introduites dans la profession.

En ce qui concerne les congés payés, il n'existe pas de législation particulière pour les dockers. Le décret du 14 octobre 1936, créant des caisses de compensation pour cette catégorie de travailleurs, n'a pas été homologuée en Tunisie.

Néanmoins, inspirés par cette législation, les acconiers de Tunis ont accepté, à la suite d'un accord, de faire bénéficier les dockers de huit jours de congé par période de six mois, à condition qu'ils aient effectué un minimum de 90 jours de travail effectif par période de 180 jours. À cet effet, un organisme patronal central a été créé, qui alimente une caisse dans laquelle sont prélevées les dépenses de congés payés.

Voilà, certes, une organisation modèle dont la plupart des points seraient à imiter dans les ports de l'Afrique du Nord et de la métropole.

Nous ne saurions parler de Tunis sans citer quelques chiffres montrant l'activité du grand port. Pendant l'année 1937, il a été embarqué et débarqué 1.119.520 tonnes de marchandises diverses. Le tonnage manipulé par moyens mécaniques s'élève à 322.341 tonnes ; celui manipulé par les dockers à 797.179 tonnes.

Pour La Goulette, le tonnage total est de 900.277 tonnes, dont 865.345 tonnes manipulées par moyens mécaniques et 36.932 tonnes par les dockers.

Les résultats de la parfaite organisation du travail dans le port et l'importance du commerce montrent l'influence heureuse de la Chambre de commerce de Tunis, que M. Ventre préside avec tant d'autorité.

Tunis, porte d'entrée des voyageurs dans la Régence, est un port prospère, tout à l'image de l'œuvre accomplie dans le pays par le protectorat français.

COMPAGNIE DES PORTS DE TUNIS, SOUSSE ET SFAX
(*Le Temps*, 20 mai 1939)

Le conseil proposera à l'assemblée du 8 juin un dividende de 100 francs brut contre 120 francs l'année dernière.

NECROLOGIE
Jean Dollfus
(*Le Journal*, 22 mai 1939)

On nous prie d'annoncer la mort de M. Jean Dollfus, président de la Compagnie des ports de Tunis, Sousse et Sfax, décédé en son domicile, à Neuilly-sur-Seine, 92, boulevard Maurice-Barrès, le 17 mai 1939, à l'âge de 54 ans. Le service religieux et l'inhumation ont eu lieu dans la plus stricte intimité.

Le présent avis tient lieu de faire-part.

Annuaire Desfossés 1940, p. 628 :
Idem 1937.

PORTS DE TUNIS, SOUSSE ET SFAX
(*Le Journal des débats*, 1^{er} juin 1940)

Le dividende des Ports de Tunis, Sousse et Sfax a été fixé à 100 fr. brut par action à l'assemblée de mai.

L'activité militaire sur le front occidental de la Tunisie
(*Le Journal*, 19 avril 1943)

.....
« Le général Montgomery, déclare le capitaine allemand Sertorius, semble éprouver des difficultés pour amonceler les énormes quantités de munitions qui sont nécessaires pour une préparation d'artillerie intense. Comme [les installations portuaires de Gabès, Sousse et Sfax ont été méthodiquement détruites](#), tout le ravitaillement de la 8^e armée doit être acheminé par voie de terre. Les colonnes doivent donc suivre la seule grande route côtière qui épouse les contours de la côte orientale de la Tunisie. Plus de 400 kilomètres séparent le dernier centre de ravitaillement britannique, établi au sud de la ligne Mareth, du secteur situé au nord de Sousse.

Il est vrai que les Anglais disposent d'un très grand nombre de véhicules, mais l'acheminement des munitions nécessitera néanmoins un certain délai. »

Compagnie DES PORTS DE TUNIS, SOUSSE ET SFAX
(*Le Journal*, 16 août 1943)

Le conseil demandera à l'assemblée du 26 août l'autorisation d'augmenter le capital.

Compagnie DES PORTS DE TUNIS, SOUSSE ET SFAX
(*Le Journal*, 23 août 1943)

Ass. ext. 15 h. Autorisation pour augmenter le capital.

DEUILS
Marius Bérengier
(*Le Matin*, 15 mai 1944)

On prie d'annoncer la mort de M. Marius Bérengier, ingénieur en chef des ponts et chaussées. Ses obsèques auront lieu demain mardi, à 10 heures, en l'église Saint-Ferdinand des Ternes, où l'on se réunira. De la part de M^{me} Marius Bérengier, son épouse, de M. et M^{me} André Bérengier et leurs fils, de M^{me} Pierre Wiriot et ses filles, ses enfants.

Annuaire Desfossés 1945, p. 646 :
Idem 1937

Annuaire Desfossés 1948, p. 687 :
Idem 1937

AEC 1951
Compagnie des ports de Tunis, Sousse et Sfax, 59, rue La-Boétie, Paris. — 1894. — 5 millions de fr. — Exploitation des ports sus-dénommés.
