

Mise en ligne : 23 octobre 2015.
Dernière modification : 17 janvier 2023.
www.entreprises-coloniales.fr

COMPAGNIE DES TRAMWAYS ET AUTOBUS DE CASABLANCA

S.A., 19 déc. 1919.

CRÉDIT FONCIER D'ALGÉRIE-TUNISIE
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 14 octobre 1920)

.....
La Compagnie des Tramways et autobus de Casablanca a commencé à fonctionner le 1^{er} mars 1920 au moyen d'un premier groupe d'autobus qui ont été envoyés à Casablanca en attendant que les circonstances permettent l'établissement du réseau de rails.

Crédit foncier d'Algérie-Tunisie
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 17 décembre 1920)
www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Credit_foncier_Alg.+Tun.pdf

La Compagnie des Tramways et Autobus de Casablanca, dans la constitution de laquelle cet établissement a pris une part importante, va terminer son premier exercice. Les installations de premier établissement sont dès maintenant achevées. Les résultats obtenus témoignent du développement de cette importante entreprise qui vient, en outre, d'obtenir un relèvement très sensible de ses tarifs.

Compagnie des Tramways et autobus de Casablanca
(*La Journée industrielle*, 14 mai 1921)

Cette société, qui a son siège social à Casablanca, Maison Braunschwig, avenue du Général-Drude, vient de transférer 25, rue de Courcelles, à Paris, son siège administratif, situé précédemment 90, rue de la Victoire.

La Compagnie de Tramways et autobus de Casablanca, a comme administrateurs : MM. de Fages de Latour, général Legrand-Girarde, Boulle, Buhot, Chapon, Fournet, Godard, Grillot, Laurent-Atthalin, Magnier, Saint René-Taillandier et Tessandier.

Tramways et autobus de Casablanca
(*La Journée industrielle*, 21 juin 1921)

Les actionnaires de cette société, dont le siège administratif est à Paris, 25, rue de Courcelles, se sont réunis hier en assemblée ordinaire, sous la présidence de M. de Fages de Latour, président du conseil d'administration.

L'assemblée a approuvé les comptes de l'exercice 1920, dont le solde créditeur s'élève à 145.839 fr et voté un intérêt de 6 %, soit 1 fr. 80 par action, nets d'impôts, dont le paiement aura lieu à partir du 1^{er} août 1921.

Le rapport du conseil expose les difficultés auxquelles la société s'est heurtée au cours de son premier exercice : fluctuations des prix, retard dans la construction des voitures, frets exorbitants pour le Maroc, etc. Le petit nombre de voitures mises en service au début de l'exploitation ne permettait pas de satisfaire aux besoins de la circulation et la société a dû passer des traités avec des propriétaires de voitures hippomobiles. En outre, tant que les services restaient incomplets, la société ne pouvait moralement réclamer les relèvements de tarifs en rapport avec la hausse des prix, permis par son contrat avec la Ville de Casablanca. Ces relèvements n'ont pu avoir lieu qu'en mars 1921, date à partir de laquelle les recettes se sont équilibrées avec les dépenses d'exploitation, dont les 3/5 sont supportés par la ville.

À l'issue de l'assemblée ordinaire, s'est tenue une assemblée extraordinaire qui a ratifié la convention intervenue avec la Ville de Casablanca, convention aux termes de laquelle la concession de 1919 est rachetée à l'amiable, moyennant une annuité que la Ville servira pendant cinquante ans à la compagnie, sur le pied de 6,34 % des sommes dépensées par cette dernière.

MAROC
La vie administrative
(*Les Annales coloniales*, 15 juillet 1921)

Le *Bulletin officiel du Protectorat* du 28 juin 1921 a publié un arrêté viziriel du 10 juin 1921 approuvant le rachat, par la ville de Casablanca, de son réseau de tramways et autobus, et l'affermage du dit réseau à la Compagnie de tramways et autobus de Casablanca.

AEC 1922-490 — Cie des tramways et autobus de Casablanca,
Siège, 25, rue de Courcelles, PARIS (8^e).
(Siège social au Maarif, CASABLANCA),
Capital. — Sté an., f. le 19 déc. 1919, 3 millions de fr. en 30.000 actions de 100 fr.
lib. — Divid. 1920 : 6 p. 100.
Objet. — Établ. et exploit. du réseau d'autobus et tramways électriques de Casablanca et extensions.

Conseil. — MM. [Eugène] de Fages de la Tour [*sic* : *Latour*] ¹, présid. ; général Legrand-Girarde, v.-présid. [CFAT][1857-1924] ; Atthalin [BPPB], Boulle ², [Henry] Buhot [v.-pdt CFAT], [Marcel Oizan-]Chapon [entrep. de T.P. Chapon frères, futur pdt CCI

¹ Eugène de Fages de Latour (10 janvier 1862-15 décembre 1937) : ancien directeur général des travaux publics au Tonkin et en Tunisie. Délégué du conseil d'administration de la Thomson de 1914 à 1927 environ. Son représentant à la Compagnie générale des tramways, à la Compagnie générale des omnibus, à la Marocaine d'éclairage et de force motrice, à la Caisse des prêts immobiliers du Maroc. (A.L.)

² Léon Boulle (1865-1947) : ingénieur en chef des ponts et chaussées, il pantoufle en 1908 à la Compagnie générale française des tramways (filiale de la Thomson-Houston) dont il devient président en 1929. Voir encadré :

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

Casablanca], Fournet ³, [Louis] Godard [Cie gén. du Maroc], [Auguste] Grillot [Caisse des prêts immobiliers (CFAT)], Magnier ⁴, Georges Saint-René Taillandier [CFAT], [Emmanuel] Tessandier [CFAT], admin.

Tramways et autobus de Casablanca
(*Les Annales coloniales*, 16 avril 1922)

La Compagnie des tramways et autobus de Casablanca a été constituée le 19 décembre 1919, avec le concours du Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie et de la Compagnie générale du Maroc, au capital de 3.000.000 de francs par la création de 30.000 actions de 100 francs, qui sont actuellement entièrement libérées.

Elle avait pour buts principaux, d'après ses statuts : l'exploitation d'une concession d'un réseau d'autobus à Casablanca, l'achat et la vente des terrains, la construction avec location d'immeubles, enfin toutes opérations similaires même en participation.

Les difficultés matérielles et financières survenues à la suite de la guerre, telles que pénurie de main-d'œuvre, renchérissement anormal autant qu'imprévu du matériel, avaient nécessité l'obligation de réviser le contrat liant la Compagnie à la Ville. Des pourparlers furent engagés et aboutirent le 1^{er} juillet 1921 à un nouvel accord. La Ville de Casablanca rachetait à la Compagnie sa concession d'après des conditions acceptées des deux parties. Par la même convention, elle lui donnait l'exploitation du réseau en affermage. La Ville, seule propriétaire du matériel roulant, des locaux, prenait en charge tous les frais de premier établissement. Elle garantissait un minimum d'intérêt de 6 % sur le capital de rachat et intéressait la Compagnie au bon fonctionnement du réseau par une prime d'économie.

Sous ce nouveau régime, grâce à un relèvement des tarifs, le chiffre des recettes est allé en augmentant. On a pu améliorer le matériel roulant et porter à 20 le nombre des toitures en service.

On a également créé une nouvelle ligne ce qui, actuellement, donne cinq lignes régulièrement desservies pour un total de 15 kilomètres environ. Enfin, l'amélioration s'étend aux ateliers de réparations, aux bureaux et surtout au personnel, la Compagnie pouvant loger dans ses locaux tout son personnel dont les capacités et le rendement sont devenus de premier ordre.

En résumé, on peut dire que la situation financière, matérielle et morale de la Compagnie est entièrement satisfaisante.

CRÉDIT FONCIER D'ALGÉRIE ET DE TUNISIE
EXERCICE 1921
Assemblée générale ordinaire du 30 mai 1922
(*Le Recueil des assemblées générales*, 1922)

³ Jean-Baptiste Fournet : marié à Jeanne Maubert. H.E.C. Directeur de la Compagnie algérienne à Casablanca, son représentant aux Tramways et autobus de Casablanca et aux Transports Mazères. Retraite anticipée en 1932. Président de la Société d'horticulture et d'acclimatation du Maroc (1934), membre du comité directeur de la Société de bienfaisance au Maroc, président du comité des examens de l'Institut commercial du Maroc, consul de Monaco à Casablanca, président de la Société de Géographie commerciale (section de Casablanca). Ses biens sont confisqués à la Libération (*Le Petit Marocain*, 27 juillet 1944).

⁴ Peut-être Félix Magnier, administrateur de la S.A.G.A. (Gérance et armement)(ligne France-Maroc), mais pas, comme nous l'avions indiqué précédemment par erreur, l'ingénieur en chef des ponts et chaussées Georges Magnier, qui ne quitta l'administration pour le secteur privé qu'en 1927.

.....
La Compagnie des tramways et autobus de Casablanca a réglé, en juillet dernier, les difficultés pendantes avec la Ville de Casablanca dans des conditions qui paraissent concilier les intérêts en présence.

Tramways et omnibus *[sic]* de Casablanca
Une conférence de M. Georges Hersent
sur le Maroc économique
(*Les Annales coloniales*, 1^{er} février 1923)

www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Maroc_eco_1922-Hersent.pdf

Cette société a été constituée en décembre 1919, au capital de 3 millions de francs. L'exploitation a commencé en mars 1920. Au 1^{er} mars 1921, le réseau prévu fonctionnait sur 10 kilomètres.

Les frais de premier établissement se sont élevés à un million et demi de francs dont 3/5 à supporter par la Ville et 2/5 par la Compagnie, mais le 1^{er} juillet 1921, la Ville a racheté le réseau et en a rétrocédé l'exploitation à la Compagnie pour trente années. La Ville a pris à sa charge le montant des dépenses engagées.

Tramways et autobus de Casablanca
(*La Journée industrielle*, 8 juin 1924)

L'assemblée ordinaire, tenue hier, sous la présidence de M. de Fages, président du conseil d'administration, a approuvé les comptes du quatrième exercice social, clos le 31 décembre dernier.

Les résultats de l'exercice 1923 se traduisent par une recette brute de 1.545.631 fr. 31, en augmentation de 164.978 fr. 54 sur 1922. Le déficit global d'exploitation, y compris la rémunération due à la compagnie en vertu du contrat d'affermage, est descendu à 78.962 fr. 85, contre 237.761 fr. 30 en 1922 ; ce déficit est remboursé à la compagnie par la ville de Casablanca.

Faisant état du produit du domaine privé, de la majoration de 6 % accordée à la compagnie par la convention, des intérêts de l'indemnité de rachat, des commissions et produits divers et de la part de la compagnie sur le compte de gestion, les bénéfices ressortent à 261.238 fr. 71, auxquels il convient d'ajouter le report précédent de 51.033 fr. 72.

Le matériel (16 voitures Scémia) a été augmenté de 6 voitures Renault de 22 places. Le mouvement total a été de 3.951.449 voyageurs en progression de 802.774 unités, et le parcours total des voitures de 482.465 kilomètres, contre 400.855 en 1922. La longueur des lignes exploitées en 1923 atteint 18 kilomètres.

L'assemblée a voté la répartition d'un dividende de 7 fr. par action payable sous déduction des impôts. Elle a, en outre, décidé d'affecter une somme de 50.000 fr. à l'amortissement des actions de capital et de reporter à nouveau le solde disponible, soit 38.413 fr. 59.

Les premiers mois de l'exercice en cours accusent une amélioration sensible, puisque les recettes sont supérieures de plus de 10 % à celles des mois correspondants de 1923.

La vie économique
Les transports
(*Les Annales coloniales*, 18 septembre 1924)

Les transports en commun, dans les villes comme Casablanca et Rabat, prennent de plus en plus d'importance. Pendant le seul mois d'août dernier, les autobus de la T. A. C. (Tramways et autobus de Casablanca) ont encaissé plus de 173.000 francs de recettes, soit 51.000 francs de plus qu'en août 1923. La nouvelle ville indigène de Casablanca, située aux abords du Palais du Sultan, accuse avec la vieille ville, un trafic particulièrement intense.

VALEURS ÉTRANGÈRES
(Abonnement et désabonnement au Timbre)
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 23 juin 1925)

La Société Compagnie des Tramways et Autobus de Casablanca, ayant son siège à Casablanca est, à partir du 15 juin 1925, abonnée au timbre pour 30.000 actions, n° 1 à 30.000, d'une valeur nominale de 100 francs. (*Journal officiel* du 21 juin 1924.)

Tramways et autobus de Casablanca
(*La Journée industrielle*, 11 juillet 1926)

L'assemblée ordinaire du 29 juin a approuvé les comptes de l'exercice 1926, faisant apparaître un solde créditeur de 275.434 fr. 23 Elle a fixé le dividende à 7 fr. net par action et réélu comme administrateurs MM. Chapon et Saint-René-Taillandier.

COMPAGNIE DES TRAMWAYS ET AUTOBUS DE CASABLANCA
S.A. chérifienne au capital de 3 MF.
Siège social : Casablanca, Maison Brauschwig
(Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie,
Annuaire des valeurs de l'Afrique du Nord, 1926-1927, p. 145)

CONSEIL D'ADMINISTRATION
composé de 3 à 12 membres, nommés pour 3 ans, propr. de 100 act.
FAGES DE LATOUR (Eugène de)[Thomson-Houston], 30, av. de Saxe, Paris ; pdt ;
BOULLE (Léon), 3, r. Théodule-Ribot, Paris ;
BUHOT (Henry), 28,r. Fabert, Paris ;
CHAPON, à Casablanca ;
SAINT-RENÉ-TAILLANDIER (Georges), 11, r. Sédillot, Paris ;
FOURNET (Jean-Baptiste), 1, r. de l'Horloge, Casablanca ;
GODARD (Louis)[Cie gén. Maroc], 15, r. Vavin, Paris ;
GRILLOT (Auguste), 5, av. du Général-Drude, Casablanca ;
TERRIER [Auguste][CFAT], 17, av. de Tourville, Paris ;
TESSANDIER (Emmanuel), 5, r. Rosa-Bonheur, Paris ;
VÉRICOURT (Bénito de)[dir. Cie gén. Maroc], 15, r. de Bourgogne, Paris.

Bulletin des Annonces légales obligatoires du lundi 16 août 1926
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 17 août 1926)

Tramways et Autobus de Casablanca. — Introduction des 30.000 actions de 100 fr. à la Bourse de Paris.

Tramways et autobus de Casablanca
(*La Journée industrielle*, 22 mai 1927)
(*Le Courrier maritime nord-africain*, 30 mai 1927)

L'assemblée ordinaire tenue le 20 mai a approuvé les comptes de l'exercice 1926 qui se soldent par un bénéfice de 157.182 fr. et a voté un dividende de 5 %.

Tramways et autobus de Casablanca
(*La Journée industrielle*, 6 avril 1929)

L'assemblée ordinaire tenue le 4 avril a approuvé les comptes de l'exercice 1927-1928. Les bénéfices ressortent à 243.430 fr. 76 ; le report de l'exercice 1927 étant de 28.779 fr. 42, le solde créditeur s'élève à 272.210 fr. 18. Il sera réparti : 5 % à la réserve légale, 6 % aux actions, soit un dividende de 6 fr. auquel vient s'ajouter un dividende supplémentaire de 1 %, ce qui porte le dividende à 7 fr. net. La paiement se fera à partir du 10 avril.

MM. Boulle et Buhot, administrateurs sortants, ont été réélus.

Tramways et autobus de Casablanca
(*La Journée industrielle*, 6 juin 1930)

L'assemblée ordinaire, tenue le 4 juin, a approuvé les comptes de l'exercice 1929 faisant apparaître un solde bénéficiaire de 287.565 fr. Elle a fixé le dividende à 7 fr. par action.

TRAMWAYS ET AUTOBUS DE CASABLANCA
(*Le Journal des débats*, 25 juillet 1930)

Une assemblée extraordinaire, réunie le 23 courant, a décidé que le capital actuellement de 3 millions, sera augmenté de 3 millions et porté à 6 millions de francs, par l'émission de 30.000 actions nouvelles de 100 francs chacune.

Ces 30.000 actions seront émises contre espèces. Les propriétaires des 30.000 actions actuellement existantes auront un droit de préférence pour la souscription des nouvelles actions.

Cette augmentation de capital sera réalisée en vue de subvenir aux frais de l'équipement électrique du réseau de la compagnie.

Dans les sociétés
TRAMWAYS ET AUTOBUS DE CASABLANCA
(*L'Africain*, 1^{er} août 1930)

Le conseil a été autorisé par l'assemblée extraordinaire du 23 juillet, à porter le capital de 3 à 6 millions par l'émission au pair de 30.000 actions de 100 fr. (droit titre pour titre). Cette opération a pour but d'électrifier les deux lignes principales du réseau de la Compagnie, qui seront dotées de 10 trolleybus. Le partage des bénéfices nets, qui est actuellement de 25 % à la Compagnie et de 75 % à la Ville, se fera désormais par moitié.

Dans les sociétés
COMPAGNIE DES TRAMWAYS ET AUTOBUS DE CASABLANCA
(*L'Africain*, 8 août 1930)

L'assemblée extraordinaire qui vient de se tenir a décidé que le capital actuellement de 3 millions sera augmenté de 3 millions par l'émission de 30.000 actions et porté à 6 millions de francs, nouvelles de 100 francs chacune,

Ces 30.000 actions seront émises contre espèces.

Les propriétaires des 30.000 actions actuellement existantes auront un droit de préférence pour la souscription des nouvelles actions.

Cette augmentation de capital sera réalisée en vue de subvenir aux frais que l'équipement électrique du réseau de la Compagnie.

Le premier accubus de Casablanca
(*L'Afrique du Nord illustrée*, 16 mai 1931)

Le 4 mai dernier, le premier accubus du Maroc fit son apparition sur la place de France, à Casablanca.

La voiture a belle allure. Peinte en rouge et en gris Trianon. Le moteur a l'air d'un plateau écrasé, mais la carrosserie, sortie des ateliers Wagner, présente fort bien.

À leur arrivée en gare, les premiers voyageurs de l'accubus furent accueillis par M. Ardouin, directeur des Chemins de fer du Maroc, qui avait invité à un vin d'honneur un certain nombre de notables casablançais.

L'expérience dira si l'emploi des moteurs électriques sera plus agréable aux voyageurs que l'emploi des moteurs à essence.

En attendant, nous saluons cet effort fait par la Compagnie des T. A. C. de Casablanca, effort qui témoigne du souci qu'elle a de perfectionner les moyens de transport dont elle dispose et qui ne sont plus dignes d'une aussi grande ville.

Tramways et autobus de Casablanca
(*La Journée industrielle*, 25 juin 1931)

L'assemblée ordinaire tenue le 22 juin a approuvé les comptes de l'exercice 1930 se soldant par un bénéfice de 320.225 francs.

Le dividende a été fixé à 7 fr. net par action.

Les Assemblées d'hier
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 5 mars 1932)

Tramways et Autobus de Casablanca. — Ratification de l'augmentation du capital de 3 à 6 millions.

Tramways et autobus de Casablanca
(*La Journée industrielle*, 5 mai 1932)

Capital porté de 3 à 6 millions par l'émission au pair de 30.000 actions nouvelles de 100 francs.

Tramways et autobus de Casablanca
(*La Journée industrielle*, 9 juin 1932)

L'assemblée ordinaire tenue le 7 juin a approuvé les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 1931 accusant un bénéfice de 257.682 fr. et un solde disponible de 268.607 francs.

Le dividende a été fixé à 7 fr. net par action.

APPELS DE FONDS
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 6 septembre 1932)

Tramways et Autobus de. Casablanca. — Appel des trois derniers, soit 75 fr. par titre.

TRAMWAYS ET AUTOBUS DE CASABLANCA
(*Les Annales coloniales*, 24 juin 1933)

L'assemblée ordinaire, réunie le 20 juin, a approuvé les comptes de l'exercice 1932 qui font ressortir un bénéfice net de 352.067 francs, auquel il convient d'ajouter le report antérieur de 6.054 fr., soit, au total, un bénéfice disponible de 358.121 francs.

Sur cette somme, les actionnaires ont décidé d'affecter 17.603 francs à la réserve légale; 160.194 au paiement d'un intérêt de 6 francs à chacune des 26.099 actions du premier capital non amorties ; 57.832 fr. au paiement d'un intérêt de 6 % *pro rata temporis* aux 30.000 actions du second capital ; 17.465 fr. au conseil ; 56.999 francs au paiement d'un intérêt de 1 % à la totalité des actions et de reporter à nouveau 48.328 francs.

En outre, le fonds de réserve, soit 100.000 francs, est appliqué à l'amortissement des actions.

Les dividendes seront payés, net, à raison de 7 francs par action n° 1 à 30.000 et de 2 fr. 93 par action n° 30.001 à 60.000, à partir du 26 juin courant contre remise du coupon n° 14.

L'assemblée a donné *quitus* de leur gestion à la succession de M. Terrier et Buhot, administrateurs décédés, ainsi qu'à M. [Benito] de Véricourt ⁵, administrateur démissionnaire.

Elle a réélu M. Grillot, administrateur sortant, et elle a ratifié la nomination de M. Jules Brisac [Anc. préfet, puis dir. Off. nationale de l'hygiène social. Voir Qui êtes-vous ? 1924-Maroc], Marius Julien [Énergie électrique du Maroc] et Armand Jullien [BPPB] comme administrateurs.

Maroc mondain, 1934 :

PORTALIS Georges, chev. Légion d'honneur, officier de réserve, ingénieur électricien, directeur des réseaux de la Compagnie des tramways et autobus de Casablanca, et Madame, 47, boulevard de la Gare. Tél. : A 45-49.

TRAMWAYS ET AUTOBUS DE CASABLANCA (*Les Temps*, 25 mars 1934)

Le conseil proposera, à l'assemblée du 29 mai un dividende légèrement diminué 6 % net au lieu de 7 % l'année dernière.

NOTES et VALEURS du JOUR (*La Cote de la Bourse et de la banque*, 19 septembre 1934)

Bien qu'au cours du premier trimestre de 1934, la diminution des recettes des Tramways et autobus de Casablanca se soit très sensiblement accentuée, les résultats de fin d'année ne devraient pas se ressentir trop de cet état de choses, étant donné les compressions de frais généraux réalisées.

Les assembles d'hier (*La Cote de la Bourse et de la banque*, 19 juin 1933)

Tramways et autobus de Casablanca Bénéfice net de 1934 : 334.510 fr. Dividende voté : 6 % net.

Tramways et autobus de Casablanca (*La Journée industrielle*, 20 juin 1935)

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

L'assemblée ordinaire, tenue le 18 juin, a approuvé les comptes de l'exercice 1934, se soldant par un bénéfice net de 334.510 francs.
Le dividende a été fixé à 6 % net.

En quelques mots...
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 14 mars 1936)

Il est probable que l'application des décrets-lois au Maroc entraînera, pour la Compagnie des Tramways et Autobus de Casablanca, une diminution dans le chiffre des recettes et, partant, dans les bénéfices et le montant de la répartition.

Tramways et autobus de Casablanca
(*La Journée industrielle*, 23 mai 1936)

Le conseil proposera à l'assemblée ordinaire du 22 juin la distribution, pour l'exercice 1935, d'un dividende de 5 % net contre 6 % net l'an dernier.

AEC 1937/753 — Compagnie des tramways et autobus de Casablanca,
Siège social : au Maarif, CASABLANCA.
25, rue de Courcelles, PARIS (8^e).
Capital. — Société anon. fondée le 19 décembre 1919, au capital de 6 millions de fr.
— Dividendes : 1930, 1931 et 1932, 7 % net ; 1933, 1934, 6 % net ; 1935, 5 %, net.
Objet. — Établissement et exploitation du réseau des autobus et tramways électriques de Casablanca.
Conseil. — MM. E. de Fages de Latour, présid. ; Henri Blondeau, Jules Brisac, Marcel Chapon, Édouard Gendre, Auguste Grillot, Louis Jahan, Marius Julien, Armand Jullien, G. Saint-René Taillandier, Jean Vente.

LES FAUTEURS DE VIE CHÈRE

Le trust des tramways
par Pierre LUJAN
(*Rouge-Midi*, 15 janvier 1937)

Mais de plus, les administrateurs de la Compagnie générale des tramways siègent dans les conseils d'administration de plusieurs sociétés dirigeant les réseaux de trams d'autres villes. Citons ces sociétés et ces hommes :

.....
Tramways et autobus de Casablanca : Fages de Latour (président) ; Léon Boulle (vice-président).

.....

Les grèves aux Colonies
Au Maroc

(*Les Annales coloniales*, 26 janvier 1937)

.....
Vendredi dernier, à Casablanca, la gendarmerie, qu'accompagnaient les greffiers du tribunal, s'est rendue dans les locaux occupés par les grévistes des transports par autobus. Devant le refus d'évacuer les lieux, les portes ont été enfoncées. Une courte bousculade s'ensuivit.

Les grévistes prirent ensuite place dans les autobus et se dirigèrent vers la place de l'Atlas où ils rassemblèrent les véhicules. La direction de la société des autobus examine de son côté les revendications qui lui ont été présentées.

ÉMEUTES ET TROUBLES AU MAROC
(*Les Annales coloniales*, 25 février 1937)

Pour la seconde fois, à Casablanca, à la suite d'un différend survenu entre les services administratifs et le personnel des autobus, ce dernier avait décidé, dimanche, de cesser le travail. Seul le service des écoles était assuré.

Mais, à la suite de pourparlers, le service fonctionne à nouveau.

Tramways et autobus de Casablanca
(*L'Œuvre*, 1^{er} juin 1937)

La diminution des recettes au cours de l'exercice 1936 a atteint la proportion de 30 p. 100 par rapport au maximum de 1932 ; cette proportion en moins était pour 1935 de 28 p. 100. Le conseil vient de décider de maintenir le dividende à 5 p. 100 net.

Tramways et autobus de Casablanca
(*La Journée industrielle*, 2 juillet 1937)

L'assemblée ordinaire, tenue le 29 juin, a approuvé les comptes de l'exercice 1936, se soldant par un bénéfice net de 304.912 fr. Le dividende a été fixé à 5 fr. brut par action, payable à partir du 1^{er} juillet. Une assemblée extraordinaire a réduit le capital de la société de 439.000 fr. par rachat d'actions, ramenant ainsi le capital de 6 millions à 5.561.000 francs.

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

À la Compagnie des tramways et autobus de Casablanca, on voit siéger MM. Léon Boule, Lucien Bourrellis, Jules Brisac, Georges Saint-René-Taillandier, Eugène de Fages de la Tour, qui ont été cités précédemment.

Tramways et autobus de Casablanca
(*La Journée industrielle*, 8 juin 1938)

Les comptes de l'exercice 1937 se soldent par un bénéfice de 373.247 fr. Le conseil proposera à l'assemblée ordinaire du 22 juin le maintien du dividende à 5 fr. net par action.

LEGION D'HONNEUR
Ministère de la guerre
Génie
(*JORF*, 28 décembre 1938, p. 14731)

Portalis (Georges-Marius), capitaine, centre de mobilisation du génie des chemins de fer du Maroc, 23 ans de services, 4 campagnes. A été blessé et cité.

DANS LA LEGION D'HONNEUR
(*Le Petit Marocain*, 29 décembre 1938)

Dans la promotion de la Légion d'honneur au titre militaire qui vient de paraître, nous relevons avec un vrai plaisir le nom de ... M. Portalis, directeur du service des T.A.C. à Casablanca. Il est sorti de l'école d'Aix des Arts et Métiers et dirige, depuis plusieurs années, un des plus importants services de transport de notre ville. Il est également président de la section de tennis de l'U.S.M.

Tramways et autobus de Casablanca
(*La Journée industrielle*, 27 mai 1939)

L'assemblée ordinaire, tenue le 24 mai, a approuvé les comptes de l'exercice 1938, présentant un solde créditeur de 336.621 francs.

Le dividende a été fixé à 5 % net, payable à partir du 1^{er} juin.

Quitus a été donné à la succession de M. Brisac, administrateur décédé, et M. Grillot, administrateur sortant, a été réélu.

Annuaire Desfossés, 1940, p. 564 :
Compagnie des tramways et autobus de Casablanca
Conseil : MM. E. Gendre, pdt ; A. Jullien, v.-pdt ; M. Julien, adm.-dél. ; J. Vente, adm.-dir. ; G. Amadou ; H. Blondeau ; M. Chapon ; L. de Fages de Latour ; A. Grillot ; M. Saint-René-Taillandier.
Commissaires des comptes : MM. J. Capperon et de Langlard.

REMISE DE LA MÉDAILLE D'ARGENT DU TRAVAIL
à un agent de la Compagnie des T.A.C.
(*Le Petit Marocain*, 3 décembre 1942)

Le 1^{er} décembre à 17 h. 30 s'est déroulée au dépôt de la Cie des Tramways et Autobus de Casablanca, une bien touchante manifestation de sympathie en l'honneur de M. Montessinos Albert.

Malgré la gravité des heures présentes, la direction avait estimé, en effet, qu'elle ne pouvait différer plus longtemps la date de la remise du diplôme d'honneur et de la médaille d'argent des Chemins de fer et Tramways à cet excellent agent qui avait mérité cette haute distinction par plus de vingt années de bons et dévoués et appréciés services.

C'est pourquoi elle avait profité de cette journée du 1^{er} décembre où, dans les temps normaux, les ouvriers métallurgistes célébraient la fête de la Saint-Éloi, leur patron, pour réunir tous les agents des ateliers et des délégations des services de l'Exploitation et administratifs, pour la remise de ce diplôme et de cette médaille, au nom de M. le secrétaire d'État aux Communications.

M. Moins, chef des services municipaux, avait tenu à se faire représenter à cette cérémonie par M. Bourdon, ingénieur municipal, et M. Vergnettes, ingénieur adjoint chargé du contrôle des services concédés de la ville de Casablanca.

M. Portalis, directeur de la Cie, assisté du secrétaire général, M. de Mercey, et des chefs de service, MM. Boudaud, Hennau et Reich, ainsi que de tous les agents du cadre, a, en épinglant la médaille d'argent sur la poitrine de M. Montessinos Albert, insisté sur les mérites de cet agent dont la vie exemplaire a été entièrement consacrée au Travail, à sa famille et à la Patrie, selon les principes mêmes de la politique sociale de notre vénéré Maréchal.

Il a ajouté que si M. Montessinos était le premier agent de la Cie à recevoir cette haute distinction, des propositions allaient être adressées à l'Administration pour certains autres qui totalisent également à ce jour plus de vingt années de service.

Enfin, il a terminé en présentant tous des meilleurs vœux de bonne santé à M. Montessinos, à M^{me} Montessinos présente à la cérémonie et à sa famille.

Puis tous les agents présents et les représentants de la Ville félicitèrent bien sincèrement M. et M^{me} Montessinos très émus et très touchés des marques de vive sympathie qui venaient de leur être ainsi témoignées.

Annuaire Desfossés, 1945, p. 2292 :

Compagnie des tramways et autobus de Casablanca

Conseil : MM. E. Gendre, pdt ; A. Jullien, v.-pdt ; M. Julien, adm.-dél. ; J. Vente, adm.-dir. ; G. Amadou ; M. Chapon ; L. de Fages de Latour ; A. Grillot.

Commissaires des comptes : MM. J. Capperon et de Langlard.

Annuaire Desfossés, 1948, p. 616 :

Compagnie des tramways et autobus de Casablanca

Conseil : MM. E. Gendre, pdt ; A. Jullien, v.-pdt ; G. Clavel, adm.-d. ; M. Julien, adm.-dél. ; R. Vente, adm.-dir. ; G. Amadou ; E. Mège ; L. de Fages de Latour ; A. Grillot ; L. Géraud ⁶ ; J. Moreau-Defarges ⁷.

Commissaires des comptes : MM. J. Capperon et de Langlard.

⁶ Léon Géraud (1873-1954) : polytechnicien, administrateur colonial, puis directeur général des Consortiums forestier et maritime des grands réseaux français (Gabon). Voir encadré :

www.entreprises-coloniales.fr/afrique-equatoriale/Consortiums_forestier.pdf

Il paraît représenter la Compagnie générale des colonies dans plusieurs sociétés.

⁷ Jean Moreau-Defarges (1905-1974) : polytechnicien, ingénieur des mines, gendre de Xavier Loisy (président du Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie), ancien directeur technique de la Société industrielle de constructions. Voir encadré :

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

AEC 1951-824 — Compagnie des tramways et autobus de Casablanca.

Siège social : au Maarif, CASABLANCA.

Capital. — Société anon. fondée le 19 décembre 1919, au capital de 6 millions de fr. réduit à 5.561.000 fr., en 1937, 4.390 actions ayant été rachetées et annulées.

Dividendes. — 1947 : 10 fr. ; 1948 : 14 fr.

Objet. — Établissement et exploitation du réseau des autobus et tramways électriques de Casablanca.

Conseil. — MM. Édouard Gendre [CFAT], présid. ; G. Amadou [Cie générale du Maroc], G. Clavel, [Louis] de Fages de Latour [Bq de l'Indoch., Crédit foncier de l'Indoch. A succédé à son père Eugène], Léon Géraud, Auguste Grillot [CFAT], Marius Julien, Armand Jullien [BPPB, Cie gale du Maroc], E. Mège, J. Moreau-Defarges, Roger Vente [Cie gén. frse de transports et d'entrep.], admin.

COMPAGNIE DES TRAMWAYS AUTOBUS DE CASABLANCA

(L'Information financière, économique et politique, 15 décembre 1955)

L'assemblée extraordinaire du 13 décembre a décidé la modification des articles 1, 24, 43, 44 et 47 des statuts (extension de l'objet social, amortissements des actions, vote des administrateurs).

Compagnie des tramways et autobus de Casablanca [Desfossés 1956/413]

Siège social : 87, boulevard Jean-Courtin, à Casablanca (Maroc).

Constitution : Société anonyme marocaine, constituée en 1919. pour une durée de 60 ans.

Gendre (Édouard)[^{00/00}][CFAT], 292 (Foncière de la ville d'Alger), 413 (pdt Tramw.+autobus Casablanca), 448 (NCHP), 1612 (EGTH), 1840 (Bastos), 1841 (Indoch. Bastos).

Jullien (Armand)(1893-1981)[ép. Geneviève Nivard][nommé en 1937 dir. adj. BPPB] 127 (BPPB), 359 (Ch. fer Maroc), 365 (Ferm. ch. fer tunis.), 379 (Smyrne-Cassaba), 413 (v.-pdt Tram.+autobus Casa.), 494 (STEF), 1223 (v.-pdt CSF), 1228 (Radio-France), 1231 (v.-pdt Radio-Orient), 1313 (SMD), 1721 (pdt Cie gén. col.), 1722 (pdt Cie gén. Maroc), 1737 (Cie lyonn. Madag.), 1809 (Caoutch. Mékong), 1835 (Agric. et sucrière de Nossi-Bé), 1839 (pdt Tabacs au Maroc).

Clavel (G.), 413 (adm.-dir. Tramways et autobus Casablanca).

Vente (Roger)[1883-1963][X-Supélec. Ingénieur en chef des réseaux de la CGFT/CGFTE], 407 (Tram. de Rouen), 408 (Tram. de St-Quentin), 409 (Ch. fer et tram. du Var et du Gard), 413 (Tramways et autobus Casablanca).

O'Neill (Henry)[/x0][Cie générale des colonies], 413 (Tramw. + autobus Casablanca), 1552 (Carr. maroc.), 1978 (Moulins du Maghreb).

Fages de La Tour (Louis de)[/ x][fils d'Eugène > Algérienne d'éclairage et de force], 239 (adg Créd. foncier de l'Indochine), 294 (dga Créd. hypo. Indoch.), 249 (Créd. fonc. Brésil), 259 (Foncière lyonnaise), 288 (Harrach), 294 (dga Créd. hypo. Indo.), 413 (Tramw.+autobus Casablanca).

Julien (Marius)[Chérif. énergie, Maroc. applic. élec., Domaine Oued-Isly][^{0 /00}], 413 (Tramw.+autobus Casa.), 1311 (Énergie élec. Maroc).

Mège (E.)[^{00/00}][adm. Sté maroc. d'ind. agricoles, distill. betteraves (AEC 1951)], 413 (Tramw.+autobus Casablanca).

Moreau-Defarges (Jean)[1905-1974][Fils du Dr Ernest Moreau-Defarges (1873-1944), pdt Coopération pharmaceutique française. Marié avec Cécile Loisy, fille de Xavier Loisy, polytechnicien, président du Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie. Cinq enf. dont Philippe, chercheur à l'Institut français de recherches internationales (IFRI). Polytechnicien, ingénieur des mines, ing., puis directeur technique Société industrielle de constructions (travaux de tuyauteries et de chaudronnerie dans les raffineries de pétrole) (1929-1939), succ. de son beau-père comme adm. des Éts Jesel et Widemann, des Scieries africaines, de l'Électricité Lille-Roubaix-Tourcoing, de Banania...], 365 (Fermière ch. fer Tunisiens), 413 (Tramways et

autobus de Casablanca), 554 (Charbonn. Dong-Trieu), 703 (Docks pétroles d'Ambès), 1295 (Électricité Mors), 1924 (v.-pdt Ricqlès, affaire rachetée en 1931 par la Coopération pharmaceutique française), 2061 (Banania).

Munier (Victor-Auguste)(dir. agence CFAT Casablanca), 413 (Tramw.+autobus Casablanca).

Capperon (J.), 413 (comm. cptes (Tramw.+autobus Casablanca).

Langlard (A. de), 401 (liquid. Tramways élec. et omnibus de Bordeaux), 413 (comm. cptes (Tramw.+autobus Casablanca).

Objet : exploitation des réseaux d'autobus, de trolleybus et de tramways électriques à Casablanca, etc.
Capital social : 21.432.000 fr., divisé en 10.716 actions de jouissance.

A l'origine, 3 millions. Porté en 1932 à 6 millions. Réduit en 1937 à 5.561.000 fr. par annulation de 4.390 actions rachetées. Ramené à 5.359.000 fr. par rachat de 2.016 actions de capital et 14 actions de jouissance de 100 fr. et regroupement en actions de 2.000 fr.. à partir du 15 déc. 1951

Porté en 1955 à. 21.432.000 fr. par échange de 4 actions nouvelles de 2.000 fr. amorties de 500 fr. contre 1 action ancienne de 2.000 fr. entièrement amortie.

Le conseil est autorisé soit à réduire le capital par rachats d'actions au-dessous du pair, soit à amortir des actions par tirages, et à les remplacer par des actions de jouissance.

Répartition des bénéfices : 5 % à la réserve légale, 6 % d'intérêt cumulatif aux actions. Amortissement du capital. Sur le surplus : 15 % au conseil. Le solde à la disposition de l'assemblée.

Liquidation : Après remboursement du capital, le reliquat net aux actions.

Service financier et transferts : Crédit foncier d'Algérie-Tunisie, 43, rue Cambon, Paris.

Coupons nets au porteur : n° 34 (11 juillet 1951), 16 fr. 40 ; 35 (11 juillet 1952), 19 fr. 68 ; 36 (27 juillet 1953), 19 fr. 68 ; 37 et 15 (27 juillet 1951), 19 fr. 68 ; 1 (14 février 1955), 393 fr. 60 ; remboursement de capital : 2.000 fr.

	Recettes d'exploit.	Dépenses d'exploit.	Produits bruts	Bénéf. nets	Bénéf. distrib.	Divid. p. act.
	(En 1.000 francs)			(En francs)		
1942	19.139	14.609	815	482	443	8
1943	16.794	17.244	718	451	434	8
1944	21.145	19.860	808	503	442	8
1945	29.419	30.785	533	533	445	8
1946	56.960	53.738	1.278	696	462	8
1947	110.305	108.899	1.888	1.008	609	10
1948	184.484	181.610	2.951	1.586	909	14
1949	255.865	248.635	7.230	1.618	918	14
1950	311.183	286.302	24.881	2.419	1.356	20
1951	393.756	381.993	11.763	909	1.669	24
1952	455.853	440.449	16.687	1.911	1.556	24
1953	544.873	556.429	7 679	1.820	1.468	480
1954	561.099	624.276	39.637	28.749	8.799	480

BILANS AU 31 DÉCEMBRE (En 1.000 francs)

	1950	1951	1952	1953	1954
--	------	------	------	------	------

PASSIF					
Capital	5.561	6.561	5.561	5.3598	5.358
Réserves	3.700	4.634	4.988	5.489	25.364
Amortissement du capital	262	262	262	114	188
Dette flottante	1.371	1.347	2.784	2.457	5.736
Dividendes et tantièmes	1.356	1.669	1.556	1.468	8.799
	<u>12.250</u>	<u>13.473</u>	<u>15.151</u>	<u>14.886</u>	<u>45.445</u>
ACTIF					
Immobilisé net :					
Réseau	4.158	4.079	3.751	3.661	3.604
Domaine privé	809	809	1.060	1.050	—
Réalisable	4.792	5.678	6.654	7.809	16.087
Disponible	2.491	2.908	3.696	2.366	25.754
	<u>12.250</u>	<u>13.473</u>	<u>15.151</u>	<u>14.886</u>	<u>45.445</u>

RADIATION DE LA COTE : 3 AVRIL 1956.