

Mise en ligne : 22 décembre 2016.  
Dernière modification : 1<sup>er</sup> août 2022.  
[www.entreprises-coloniales.fr](http://www.entreprises-coloniales.fr)

# COMPAGNIE GÉNÉRALE DE TRANSPORTS ET TOURISME AU MAROC

S.A., 30 novembre 1919, p. 50 ans.

## FORMATION DE SOCIÉTÉS COMPAGNIE GÉNÉRALE DE TRANSPORTS ET TOURISME AU MAROC (*France-Maroc*, mai 1920)

Société anonyme au capital de 5.000.000 francs divisé en 10.000 actions de 500 francs.

Siège : Casablanca.

Objet : création de réseaux de transports automobiles pour voyageurs et marchandises au Maroc ou dans tous autres pays.

Conseil d'administration :

M. Épinat, industriel, demeurant à Vichy ;

M. Noé Boyer <sup>1</sup>, demeurant à Puteaux ;

M. Joseph Aletti <sup>2</sup>, hôtelier, demeurant à Paris ;

M. Lyon-Lévy <sup>3</sup>, ingénieur civil, demeurant à Paris ;

---

<sup>1</sup> Georges Noé Boyer (Bayonne, 1866- ? ca 1943) : il se distingue d'abord comme cycliste, puis fabricant de vélocipèdes (Noé Boyer et Cie, 16 oct. 1895), rue de Coulmiers à Nantes d'abord, à Suresnes ensuite, où il se diversifie dans les quadricycles à moteur. En 1912, il se lance avec Épinat dans l'organisation de transports par autobus, activité qui débouche sur la création en 1919 de la Société générale des transports départementaux (future GTI, filiale de la Navigation mixte) dont il est l'administrateur délégué. En outre administrateur de la Société d'entreprises générales de transports automobiles (1921)(faillie en 1924), de la Société générale de matériel automobile, ferroviaire, routier et de voirie (1925)(agent général de Dion-Bouton), des Transports automobiles commerciaux à Courbevoie... Chevalier de la Légion d'honneur du 18 mars 1917.

<sup>2</sup> Joseph Aletti (1864-1938) : administrateur délégué de la Société des grands hôtels de Vichy et de la Société hôtelière et immobilière de l'Afrique du Nord, d'Alger. Voir encadré :

[www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Immobilier+hotelier\\_AFN.pdf](http://www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Immobilier+hotelier_AFN.pdf)

Administrateur de deux autres affaires Épinat : la Société des Anciens Établissements Épinat à Vichy : garage (1921) et la Société industrielle du Bourbonnais à Cusset : réparation de wagons.

<sup>3</sup> Lyon-Lévy : président des Ateliers de construction Schwartz-Haumont.

M. Fernand Bouyonnet <sup>4</sup>, administrateur de sociétés, demeurant à Toulouse ;  
M. Victor Berti <sup>5</sup>, demeurant à Paris.

---

ADJUDICATIONS — TRANSPORTS  
TRANSPORTS AUTOMOBILES  
(France-Maroc, juin 1920)

Dans le but de suppléer aux chemins de fer militaires, dont les moyens sont de plus en plus insuffisants pour faire face aux transports civils, l'Administration a mis en adjudication, le 1<sup>er</sup> mai, une entreprise de transports de marchandises par camions automobiles sur les routes reliant Casablanca-Rabat-Kénitra-Meknès-Fès.

Dans l'intérêt du commerce, le devis imposait à l'adjudicataire toute une série de charges ; il l'obligeait notamment, à fournir un effectif déterminé de camions au fur et à mesure des appels faits par l'administration, avec des délais très courts, à construire des halles à marchandises, des ateliers, des remises, etc., etc.. En rémunération de ces diverses obligations, le Protectorat alloue une subvention, d'ailleurs assez modeste, à la tonne kilométrique transportée. Cette subvention permettra aussi aux soumissionnaires d'offrir des tarifs moins élevés ; c'est la détermination de ces tarifs qui constitue d'ailleurs la base de l'adjudication.

Dans la situation pressante que crée la crise actuelle des transports, il a paru indispensable d'obliger les entrepreneurs ou groupes d'entrepreneurs de transports soumissionnant à l'adjudication à disposer au Maroc, de 50 camions susceptibles d'être affectés immédiatement au service commercial prévu par le cahier des charges..

Afin de ne pas désavantager les commerçants, suivant qu'ils auraient recours au transport par voie ferrée ou par camions automobiles, et pour qu'à ces derniers soit confié sans hésitations le fret que les premiers n'auraient pu transporter, il a paru nécessaire de relever les tarifs des chemins de fer de façon à les rapprocher de ceux que consentira l'entrepreneur des transports automobiles.

Ce relèvement fournira la plus grande partie des ressources pour subventionner les camions et évitera au budget du Protectorat une charge qu'il n'aurait pu supporter.

Pour ne pas livrer le public à la discrétion des soumissionnaires, un tarif limite, tenu secret, permettait de renoncer aux résultats de l'adjudication si celle-ci conduisait à des tarifs exagérés.

La faible subvention consentie est la contrepartie légitime des charges imposées à l'entrepreneur ; elle ne permettra pas à celui-ci de jouir d'un monopole et il sera

---

<sup>4</sup> Fernand Bouyonnet : né le 30 août 1874 à Menetou-Couture (Cher). Fils de Philippe Bouyonnet, propriétaire du Central Hôtel de Bourges, et de Victorine Moreau, institutrice. Directeur du Nouvel Hôtel de Vichy et de la station de San-Salvador (Var). Administrateur de la Société des Chemins de fer et hôtels de montagne aux Pyrénées (1911), à l'origine de la station de Superbagnères. Directeur de l'hôtel de la Compagnie du Midi à Toulouse. Chef adjoint du cabinet de Charles Chaumet, ministre de la marine (août 1917). Pionnier de la station de Font-Romeu et maire d'Odeillo-Via (1929-1941, 1947-1959). Vice-président de la Chambre syndicale de l'hôtellerie française. Président de la calamiteuse Société des Grands Hôtels orientaux (1928), propriétaire de l'Angora Palace d'Ankara (Turquie). Président (mars 1929), succédant à Charles Chaumet, de la Société de l'hôtel d'Albe aux Champs-Élysées, loué à l'Office national de tourisme. Commandeur de la Légion d'honneur (janvier 1930). Candidat malheureux aux sénatoriales dans les Pyrénées-Orientales (1935 et 1937). Membre de la commission de l'Afrique du Nord du parti radical (1939), administrateur de la Société générale des transports départementaux. Décédé en 1959.

<sup>5</sup> Victor Berti (1874-1959) : collaborateur de Renault à la Dette marocaine (1904), commissaire général de l'exposition franco-marocaine de 1915, il entre vers 1920 à la Banque commerciale du Maroc qu'il représenta dans diverses affaires. On le retrouve avec Épinat à Auto-Hall, à France-Auto et à la Compagnie africaine de transports. Voir Qui êtes-vous ?

toujours possible à une entreprise bien organisée et bien étudiée au point de vue technique, de concurrencer l'entreprise officielle. Il y a donc lieu d'espérer que les tarifs offerts à l'adjudication seront raisonnables ; s'ils sont exagérés, la concurrence ne tardera pas à les faire baisser.

Il ne faut pas se dissimuler que l'ensemble de ces mesures n'est qu'un palliatif à la crise des transports, qui ne recevra un apaisement définitif que de la construction du chemin de fer à voie normale.

Trois concurrents se sont présentés :

MM. Mazères, Jullian, Épinat.

Tous les trois ont été admis, par la commission d'adjudication, à soumissionner.

D'après le cahier des charges, les marchandises sont rangées en trois catégories, la seconde payant 0 fr. 25 de plus par tonne kilométrique que la première et la troisième 0 fr. 25 de plus que la seconde. L'adjudication portait sur le tarif de la première catégorie, dit tarif de base.

M. Mazères a offert le prix de base de 1 fr. 49 par tonne kilométrique.

M. Jullian celui de 1,55.

M. Épinat celui de 1,22.

M. Épinat ayant fait les offres les plus avantageuses a été déclaré adjudicataire par la Commission sous réserve de l'approbation de l'autorité supérieure.

Cette approbation a été donnée à la date du 5 mai 1920.

Il est à noter que le prix très avantageux consenti par M. Épinat, par rapport à celui offert par le concurrent qui le suivait de plus près, représentera, quand l'entreprise aura reçu tous les développements prévus au cahier des charges, une économie de cinq millions pour le commerce de la zone française du Maroc.

---

COMPAGNIE GÉNÉRALE DE TRANSPORTS ET TOURISME AU MAROC  
Augmentation du capital. — Modification aux statuts.  
(France-Maroc, octobre 1920)

I. — Suivant délibération de l'assemblée générale extraordinaire des actionnaires de la Compagnie générale de tourisme au Maroc, société anonyme au capital originaire de cinq millions de francs, dont le siège social est à Casablanca, ladite assemblée, tenue à Paris, dans un des salons de l'hôtel Claridge, 74, avenue des Champs-Élysées, le 20 mai 1920, il a été adopté la résolution suivante :

L'assemblée décide que le capital de la Compagnie générale de transports et tourisme au Maroc, actuellement fixé à cinq millions de francs, sera augmenté de un million de francs par l'émission au pair de deux mille actions de cinq cents francs chacune ; le capital sera porté en conséquence à six millions de francs.

Les actions d'augmentation donneront à partir de l'origine les mêmes droits que les actions anciennes ; elles seront soumises à toutes les dispositions des statuts.

Le versement des deux premiers quarts aura lieu à la souscription, le surplus au fur et à mesure des besoins de la société, d'après les décisions du conseil d'administration.

.....  
II. — Aux termes d'un acte reçu par M<sup>e</sup> Lacoste, notaire à Cusset (Allier), le 26 mai 1920, le conseil d'administration de la dite société, représenté par un de ses membres en vertu d'une délégation régulière, a déclaré que les deux mille actions de cinq cents francs chacune représentant l'augmentation de capital de un million de francs décidée par l'assemblée générale ci-dessus énoncée, avaient été intégralement souscrites et qu'il avait été versé en espèces sur chaque action une somme de deux cent cinquante francs.

.....

---

AEC 1922-839 — Cie générale de transports et de tourisme au Maroc. — Sté an., 8 millions de fr. — Concessionnaire des services publics de voyageurs, bagages et messageries. — Agences à Rabat, Kénitra, Meknès, Fez, Marrakech, etc.

---

COMPAGNIE GÉNÉRALE DE TRANSPORTS ET TOURISME AU MAROC  
S.A. marocaine au capital de 8 MF.  
Siège social : Casablanca  
(Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie,  
*Annuaire des valeurs de l'Afrique du Nord, 1922-1923, p. 156*)

Conseil d'administration  
composé de 4 à 9 membres, nommés pour 6 ans, propriétaires de 50 act.  
ÉPINAT (J.), à Vichy ; adm. délégué  
BOYER (Noé) à Puteaux ;  
ALETTI (Joseph), villa Jacqueline, Vichy ;  
LYON-LÉVY, 131, r. de la Tour, Paris ;  
BOUYONNET (Fernand), à Toulouse ;  
BERTI (Victor)[Bq commerciale du Maroc], 27, bd Raspail, Paris ;

Objet. — La création de réseaux de transports automobiles p. voyageurs ou marchandises au Maroc, ou dans tous autres pays. La construction, la location ou l'exploitation de tous hôtels, garages, etc. La création et l'exploitation de toutes agences de tourisme.

Capital social. — 8 MF, en 16.000 act. de 500 fr.

Parts bénéficiaires. — 1.000.

Répartition des bénéfices. — 5 % à la rés. légale ; 10 % d'intérêt aux actions ; sur le surplus : 10 % au conseil. Le solde après tous prélèvements décidés par l'ass. : 25 % aux parts ; 75 % aux actions.

---

COMPAGNIE GÉNÉRALE DE TRANSPORTS ET TOURISME AU MAROC  
S.A. marocaine au capital de 8 MF.  
Siège social : Casablanca  
(Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie,  
*Annuaire des valeurs de l'Afrique du Nord, 1924-1925, p. 151*)

Conseil d'administration  
composé de 4 à 9 membres, nommés pour 6 ans, propriétaires de 50 act.  
GUÉRARD (Horace)[Bq commerciale du Maroc], 8, rue de Rome, Paris ; pdt ;  
ÉPINAT (Jean), 6, r. du Pont, à Vichy ; adm. délégué ;  
ALETTI (Joseph), villa Jacqueline, Vichy ;  
LYON-LÉVY, 12, r. du Maréchal-Maunoury, Paris.  
LURET (Eugène)<sup>6</sup>, 12, r. Jules-Clarétie, Paris ;  
BERTI (Victor)[Bq commerciale du Maroc], 27, bd Raspail, Paris ;  
BOUYONNET (Fernand), à Toulouse ;  
GODARD (Louis) [Cie générale du Maroc], 15, rue Vavin, Paris.

---

<sup>6</sup> Eugène Luret : arrivé de Tunisie au Maroc en 1906 dans les bagages de la mission Renault (contrôle de la Dette publique), administrateur de la Banque d'État au Maroc, des Huileries du Maghreb, de la Cie africaine Schwartz-Hautmont. Officier de la Légion d'honneur (août 1920).

Commissaires aux comptes  
SIMONIN (Francisque), 17, av. du Maréchal-Pétain, Vichy.

Objet. — La création de réseaux de transports automobiles p. voyageurs ou marchandises au Maroc, ou dans tous autres pays. La construction, la location ou l'exploitation de tous hôtels, garages, etc. La création et l'exploitation de toutes agences de tourisme.

Capital social. — 8 MF, en 16.000 act. de 500 fr. Le capital initial était de 5 MF ; a été porté à 6 MF, puis à 8 MF par émission d'actions.

---

COMPAGNIE GÉNÉRALE DE TRANSPORTS ET TOURISME AU MAROC  
S.A. marocaine au capital de 8 MF.  
Siège social : Casablanca  
Bureau correspondant : Paris, 64, r. Pierre-Charron.  
(Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie,  
*Annuaire des valeurs de l'Afrique du Nord*, 1926-1927, p. 143-144)

Conseil d'administration  
composé de 4 à 9 membres, nommés pour 6 ans, propriétaires de 50 act.  
MAURIS (Léon)<sup>7</sup>, 27, r. Marbeuf, Paris ; pdt ;  
ÉPINAT (Jean), 6, r. du Pont, à Vichy ; adm. délégué ;  
BERTI (Victor)[Bq commerciale du Maroc], 27, bd Raspail, Paris ;  
BOUYONNET (Fernand), Hôtel moderne, place de la République, Paris ;  
SAINT-AULAIRE (de)<sup>8</sup>, 33, av. Rapp, Paris ;  
GODARD (Louis)[dir. Cie gén. Maroc], 15, r. Vavin, Paris ;  
GRAND (Pierre)<sup>9</sup>, r. d'Anjou, à Casablanca ;  
LURET (Eugène), 12, r. Jules-Clarétie, Paris ;  
LYON-LÉVY, 12, r. du Maréchal-Maunoury, Paris.

Commissaires aux comptes  
SIMONIN (Francisque), 17, av. du Maréchal-Pétain, Vichy.

Capital social. — 8 MF, en 16.000 act. de 500 fr. Le capital initial était de 5 MF ; a été porté à 6 MF, puis à 8 MF par émission d'actions.

---

---

<sup>7</sup> Léon Mauris (1850-1929) : polytechnicien, ingénieur en chef des ponts et chaussées, entré au P.-L.-M. en 1884, y effectue toute sa carrière jusqu'à la vice-présidence. Président du comité de direction des Chemins de fer du Maroc :

[www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Qui\\_etes-vous\\_1924-Maroc.pdf](http://www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Qui_etes-vous_1924-Maroc.pdf)

<sup>8</sup> Charles de Saint-Aulaire (1866-1954) : ministre plénipotentiaire au Maroc lors de l'établissement du protectorat, ambassadeur à Londres (1920-1924), il pantoufle comme président de la Pétrofina et de Paris Foncier, administrateur de la Hofra (Oustric) et d'affaires chérifiennes (Union maritime et coloniale, Manutention marocaine, Compagnie africaine de transports). Collaborateur et éphémère président (1933-1934) du *Figaro*.

[www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Qui\\_etes-vous\\_1924-Maroc.pdf](http://www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Qui_etes-vous_1924-Maroc.pdf)

<sup>9</sup> Pierre Grand : ingénieur, administrateur délégué d'Auto-Hall, successeur du Dr Veyre à la présidence de l'Automobile-Club du Maroc (1921-1924). Administrateur de la Cie africaine de transports (1928), de la Société de la Foire internationale de Casablanca (1937), et, autour de 1945, de l'Omnium nord-africain.

TOUT LE MAROC PAR LA CTM  
(*Les Annales coloniales*, supplément sur le Maroc, 10 décembre 1927)

Le Maroc, c'est l'Orient aux portes de la France avec de multiples voies d'accès, variant comme durée de séjour en mer, de 3 heures à 3 jours.

Le tourisme y trouve à chaque pas les vestiges soigneusement conservés, protégés et classés, des époques passées : ruines romaines de Volubilis, remparts Almohades, monuments mérinides, tombeaux sahadiens, vieilles villes, vieux ouvrages, vieilles murailles impressionnantes ; il y retrouve aussi, et ce lui est un charme de plus, les vestiges immuables d'un antique passé figé en une séculaire immobilité, passé faisant rêver l'observateur à notre moyen-âge, avec sa féodalité et ses institutions corporatives et sociales.

Toutes ces richesses sont heureusement complétées par des routes splendides, jouissant d'une totale sécurité et couvrant le Maroc entier d'un réseau de près de 4.000 kilomètres, honneur de l'Administration de ce pays.

Restait la question transports.

Il y a peu d'années encore, au Maroc, cette branche de l'activité humaine était pour ainsi dire inexistante et, tout en rendant un juste hommage aux efforts individuels accomplis avec des moyens financiers et matériels des plus rudimentaires, il faut reconnaître les difficultés auxquelles se heurtait le tourisme, exposé à des moyens précaires, irréguliers et de la plus notoire insuffisance.

Il fallut donc aborder cette question vitale et la résoudre au mieux de l'intérêt général.

Une grande et puissante société projeta et réalisa une organisation gigantesque qui répond aujourd'hui à tous les besoins, tant commerciaux qu'industriels et touristiques du pays.

Ayant son centre-cerveau à Casablanca, la Compagnie Générale de Transports et de Tourisme au Maroc, mieux connue sous l'appellation de C. T. M., a lancé de là, dans toutes les directions, une véritable armée de cars et limousines du plus grand luxe, du plus grand confort, circulant avec la ponctualité du chemin de fer et la régularité du chronomètre, à travers tout l'Empire du vieux et mystérieux Moghreb. Il suffit d'ailleurs de jeter un coup d'œil sur la carte ci-contre pour avoir une idée exacte de l'importance des services de cette puissante compagnie, services que nous allons essayer de définir rapidement ci-dessous :

Services réguliers et journaliers en cars limousine de grand luxe

Toutes les villes marocaines (la C.T.M. a 75 gares ou bureaux dans tout le Maroc) sont desservies journellement et ponctuellement dans chaque sens, et jusqu'à vingt fois par jour sur certaines lignes très fréquentées.

L'horaire C. T. M., octobre 1927, approuvé par les Services techniques du Gouvernement, se trouve dans toutes les gares de la Compagnie et dans toutes les agences de voyages de France et de l'étranger. On peut y louer ses places à l'avance et organiser ainsi de longue main tous voyages et tous horaires au gré des touristes.

Correspondance P.L.M.-C.F.M.-T.F.

La C. T. M. assure officiellement la correspondance entre le P.-L.-M. algérien, les chemins de fer du Maroc et le Tanger-Fez.

Location de voitures particulières

La C. T. M. loue des cars-limousine, landaulets, limousines et torpédos de grand luxe, conduits par un personnel d'élite choisi spécialement.

\* \*

En résumé, au point de vue régularité, sécurité, confort, luxe, la question du tourisme est, aujourd'hui, au Maroc, résolue par la C. T. M.

Que l'on s'adresse, au Maroc, à l'office du tourisme de cette compagnie à Casablanca, à ses agences dans les villes de débarquement ou d'arrivée : Casablanca, Tanger, Oudjda, etc., etc. ou, en France et à l'étranger, dans les grandes agences de voyages desquelles la C. T. M. est le correspondant, il est aujourd'hui non seulement possible, mais facile, d'établir ou délivrer longtemps à l'avance tous billets, toutes locations, tous forfaits, tous itinéraires, tous horaires, au gré de la fantaisie ou du temps disponible des voyageurs et des touristes.

Photo :  
Garage à Casablanca

---

### FOIRE DE RABAT

LA COMPAGNIE GÉNÉRALE DE TRANSPORTS ET TOURISME AU MAROC  
(*L'Afrique du Nord illustrée*, 19 mai 1928)



La Compagnie générale de transports et tourisme au Maroc, généralement connue sous son abréviation C. T. M., est une société anonyme chérifienne qui a été créée, en 1919, au capital de 5.000.000 de francs, porté l'année suivante à 8.000.000, entièrement versés.

Elle a été fondée par son administrateur délégué, M. Épinat, qui est également le fondateur et un des administrateurs de l'importante Société française des transports départementaux.

Son conseil d'administration, présidé par M. Mauris, vice-président du conseil d'administration de la Compagnie P.-L.-M., est composé de personnalités du monde de la finance et des affaires : MM. de Saint-Aulaire, Berti, Bouyonnet, Degournay <sup>10</sup>, Grand, Luret, Lyon-Lévy, [Eugène] Paris <sup>11</sup>.

Cette compagnie a son siège social à Casablanca, dans son immeuble de la route de Rabat, au cœur de son réseau routier. Elle a des agences et bureaux — au nombre de 75 — dans toutes les villes et localités du Maroc.

Elle a lancé, dans toutes les directions, une véritable armée de cars-limousines rapides, élégants, confortables, Panhard-Levassor, qui sillonnent tout le Maroc, avec plusieurs départs quotidiens sur chaque ligne et respectent avec la plus grande ponctualité un horaire officiel approuvé par le Protectorat.

Son matériel, de tout premier ordre, comprend 250 cars et voitures qui parcourent ainsi près de dix millions de kilomètres annuellement.

#### [Correspondance avec le P.-L.-M. algérien]

[www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/PLM-reseau\\_algerien.pdf](http://www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/PLM-reseau_algerien.pdf)

Elle assure, à Oudjda, la correspondance officielle des Chemins de fer P.-L.-M., réseau algérien : ses cars partent de la cour même de la gare, à l'arrivée des trains d'Alger et Oran, et aussitôt après l'accomplissement des formalités de douane. Ils arrivent à Fès le soir, assurant la correspondance avec le train de nuit des C. T. M.

D'autres cars partent le matin d'Oudjda et permettent d'arriver le soir même à Casablanca, et, le lendemain matin à Marrakech, Kasbah Tadla, au début de l'après-midi à Mogador.

En 1927, le nombre des places kilométriques offertes par la C. T. M. a atteint le chiffre de cent cinquante millions.

Les prix de ses services réguliers sont fort au-dessous des tarifs de la Métropole et des pays étrangers : les billets délivrés à ce tarif permettent aux touristes d'organiser tous itinéraires de leurs choix, s'arrêtant dans les différentes villes avec l'assurance d'avoir leurs places retenues pour la continuation de leur voyage, en prévoir tous les détails et effectuer, en une ou deux stations, aux sites célèbres et dans les villes les plus intéressantes.

Les conditions de locations sont également des plus avantageuses.

La C.T.M. est en relations avec toutes les importantes agences de voyages du monde entier et il suffit de s'adresser à l'une d'elles pour avoir aussitôt tous les renseignements désirés : horaires, tarifs, etc., voire le programme détaillé du voyage à effectuer soit en voitures particulières, soit dans les cars des services réguliers.

La C. T. M. a voulu mettre les voyages au Maroc à la portée de tous et y a pleinement réussi.

Il était nécessaire de contenter les plus difficiles, habitués au grand luxe, mais également indispensable de permettre aux moins fortunés de venir au Maroc accomplir,

---

<sup>10</sup> Ferdinand Degournay : ancien caissier-payeur central du Trésor. Reconverti dans les affaires. En particulier vice-président de la Compagnie générale financière pour la métropole et les colonies (Fommervault) ayant sévi en Indochine. Voir Qui êtes-vous .

[www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Qui\\_etes-vous\\_1924-Maroc.pdf](http://www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Qui_etes-vous_1924-Maroc.pdf)

<sup>11</sup> Eugène Paris : il débute en France dans les pas d'Épinat : administrateur de la Société d'entreprises générales de transports automobiles, à Paris (1921), des Transports départementaux de l'Aube et de ceux des Basses-Pyrénées (1929)... Et le rejoint au Maroc : administrateur de la Société marocaine de machines agricoles et de la Société minière du Djebilet (1931), puis de l'Omnium nord-africain (1934), de la Société minière de Bou-Azzer et du Graara, de la Société de prospection et d'études minières, de la Compagnie française et Chérifienne p. le Commerce et l'industrie, etc. Officier de la Légion d'honneur (12 juillet 1935).



avec le maximum de confort et le minimum de dépenses, le plus beau des voyages, qui leur laissera le meilleur des souvenirs.

---

Les grands travaux au Maroc  
(*L'Afrique du Nord illustrée*, 28 septembre 1929)

Pour les besoins de ses différents services, la C. T. M. faisait construire, il y a quelque temps, un immense bâtiment sur la route de Mazagan.

Devant les besoins nouveaux et urgents, qu'on vint aussitôt lui signaler, M. Épinat, directeur de la C. T. M., pensa que la création d'une nouvelle usine devait être envisagée.

Il ne fallait pas penser acquérir une nouvelle parcelle de terrain. Un hectare ne se trouve pas si facilement. D'un autre côté, la dispersion des services pouvant nuire à la bonne marche de l'entreprise, M. Épinat eut l'idée de doubler la surface de l'usine, en soulevant la construction déjà existante d'une hauteur suffisante pour qu'il fut possible d'y installer un étage supplémentaire.

Les réalisations les plus audacieuses, comme on le voit, ne sont pas de nature à effrayer le brillant directeur de la C. T. M., qui a suivi ces différents travaux avec une grande attention.

Les opérations de levage, comme on le pense, nécessitèrent un prodigieux appareil. Vérins, poteaux, cordages, moufles, bigues, câbles, en moins de deux jours furent installés, et le levage s'exécuta sous la direction de M. Lièvre, architecte, et de M. Marullaz, constructeur.

Rien n'était plus impressionnant que l'ascension de cette énorme masse, soulevée lentement par des centaines de vérins.

Après que ce travail de géants fut achevé, un des plus actifs entrepreneurs commença la construction du plancher de l'étage, qui aura une superficie de 10.000 mètres carrés.

---

Les sleeping-cars au Maroc  
Une heureuse innovation  
(*L'Afrique du Nord illustrée*, 2 août 1930)

Une innovation au Maroc : Le sleeping-car.

Photo Cassuto.

En plein bled marocain, la maison d'habitation d'un colon au milieu d'un parc de verdure.

(Ferme Pantalacci, à Mechra-bel-Ksiri).

Les transports automobiles au Maroc sont très développés et contribuent journellement à entretenir et à développer l'activité économique de tout le pays. Les routes marocaines, toujours fort bien entretenues, permettent d'ailleurs un tel développement, qui se marque par des progrès constants et de continuelles innovations.

La dernière en date, et non la moins remarquable, est l'introduction au Maroc du sleeping-car, par les soins de la Compagnie générale de transports et de tourisme.

Cette grande et majestueuse voiture, qui a déjà suscité la curiosité admirative d'un nombreux public, comprend quatre compartiments et un cabinet de toilette, le tout desservi par un couloir latéral.

Deux compartiments centraux sont munis chacun de trois couchettes qui ne le cèdent en rien à l'installation des wagons-lits les plus modernes. Le jour, elles sont remplacées par des sièges moelleux et confortables, qu'on retrouve également dans le spacieux compartiment arrière. L'avant est réservé aux deux chauffeurs et au garçon de bord.

La presse casablancaise fut conviée, l'autre dimanche, à inaugurer ce car sur la route d'Aïn-Diab. Ce trajet, quoique court, permit aux invités de la C. T. M. de constater combien le véhicule était confortable et remarquablement bien suspendu, grâce à la disposition judicieuse et à la large surface de ses six roues.

Une maison parisienne a carrossé de façon aussi pratique qu'élégante un châssis industriel Panhard de vingt chevaux. Cette voiture, qui effectuera le trajet Casablanca-Tanger, va réduire encore les distances qui séparent les grandes villes du Maroc.

D'autres cars du même type entreront également en service dans un avenir prochain, car les essais effectués ont été concluants.

Le Maroc, pays neuf, est aussi le pays du progrès. Chez lui toutes les manifestations de la vie économique revêtent toujours une adaptation pratique de tous les perfectionnements de la science.

MM. Wagner, président du syndicat d'initiative et de tourisme de Casablanca ; de Mazières, président de la Fédération des syndicats d'initiative du Maroc ; Philip, agent de la Compagnie Paquet ; Geyger, de l'agence Atwater, qui assistèrent à l'inauguration du car, ne ménagèrent pas leurs félicitations aux dirigeants de la C. T. M.

Nous joignons nos compliments aux leurs, heureux que nous sommes de constater le souci constant de perfectionnement qui anime la si importante Compagnie marocaine de transports et de tourisme qui a à sa tête des hommes éminents : M. Épinat, directeur ; MM. Lebasclé, Laurent <sup>12</sup>, Clérier, etc.

---

#### COMPAGNIE GÉNÉRALE DE TRANSPORTS ET TOURISME AU MAROC (*L'Africain*, 8 septembre 1931)

Cette société a transporté, en 1930, 1.044.000 voyageurs. contre 950.000 en 1929. Le nombre de kilomètres parcourus a été de 9.732.537 contre 8.880.974 kilomètres en 1929, pour un réseau qui s'étend sur 6.310 kilomètres et qui couvre tout le Maroc.

Les produits d'exploitation ont été de 7.754.631 francs contre 6.470.619 francs, auxquels viennent s'ajouter les produits divers de 10.222.031 francs contre 9 millions 679.240 francs.

Le bénéfice net ressort à 9 millions 146.956 fr. contre 9.096.859 francs, après 4.951.955 francs d'amortissements contre 3.344.241, ce qui a permis de maintenir le dividende à 62 fr. 50 par action et de porter celui des parts de 1.125 francs à 1.500 francs.

---

#### La promotion de l'Exposition coloniale (*Les Annales coloniales*, 22 octobre 1932)

#### CHEVALIERS

---

<sup>12</sup> Maurice Laurent (1904-1997) : Polytechnique, 1923. Marié en 1934 à Geneviève Dussourt. Contrôleur en chef de la Chaouïa, puis directeur dans le groupe Épinat : administrateur de la Société marocaine de machines agricoles, administrateur-directeur de la Compagnie africaine de transports, président de l'aéro-club de Casablanca, administrateur de l'Omnium nord-africain...

Lebascle *Édouard*-Auguste. — Directeur de sociétés au Maroc. 28 ans de services et de pratique professionnelle, dont 12 ans dans les Territoires français d'outre-mer. 5 campagnes. Dirige au Maroc une importante société de transport qui est un facteur de premier ordre pour la mise en valeur du pays.

---

UN MARIAGE « TRÈS MAROCAIN »  
(*Paris-Midi*, 22 octobre 1932)

Mlle Cécile Paris, fille de M. Eugène Paris, administrateur-délégué de la Compagnie générale de transports et de tourisme au Maroc, a épousé en l'église Saint-Jean-Baptiste de Neuilly, M. René Grand, industriel, fils de M. Victor Grand, trésorier-général du Comité central du commerce et de l'industrie.

Les témoins étaient : M. Charles Dumont, ancien ministre, sénateur du Jura, et M. Jean Épinat, président du conseil d'administration de la Compagnie générale de transports et tourisme du Maroc.

S. E. El Glaoui, pacha de Marrakech, est venu lui-même présenter ses meilleurs vœux aux nouveaux mariés.

---

LA VIE DES SOCIÉTÉS  
CONSTITUTIONS  
Société auxiliaire de transport automobiles de voyageurs  
(*Les Annales coloniales*, 12 décembre 1933)

Cette société vient d'être créée à Casablanca, au capital de 20 millions, sous les auspices de la Compagnie de transports et tourisme au Maroc et d'accord avec divers groupes de transporteurs, pour constituer les services de voyageurs en organisme autonome. La Compagnie de transports et tourisme au Maroc conservera la direction de l'exploitation.

---

Chronique du cinéma  
« Les Ailes qui sauvent » et « Prologues » au Colisée  
(*Le Petit Marocain*, 10 novembre 1934)

... Mlle Marvingt, la première femme pilote, ... parla de tous ceux qui l'avaient aidée et encouragée : ... MM. Lebascle et Laurent, de la C.T.M. ;...

---

*Le Petit Marocain sportif*  
Un nouveau club corporatif  
« La C T.M. »  
(*Le Petit Marocain*, 16 janvier 1935)

C'est avec plaisir que les nombreux employés et ouvriers de cette grande firme ont vu se réaliser leur désir de créer dans leur sein un groupement sportif.

Nous apprenons en effet que depuis quelques jours est né le groupement sportif de la CTM qui réunit déjà un nombre impressionnant d'adhérents pris parmi les diverses

sociétés du groupe CTM où chefs de service, employés et ouvriers ont tenu à s'inscrire nombreux et l'activité des uns et des autres fait bien augurer des résultats à venir.

La présidence d'honneur a été offerte à M. Épinat, officier de la Légion d'honneur, président du conseil d'administration, et à M. Lebascle, chevalier de la Légion d'honneur, directeur général, qui, par leur acceptation spontanée, ont prouvé l'intérêt qu'ils portent à leur personnel et l'appui sur lequel peut compter celui-ci.

Sous de tels auspices et avec le concours généreux qu'ont bien voulu apporter, à leur tour, MM. les administrateurs et directeurs du groupe CTM, nul doute que ce nouveau groupement occupe sous peu, dans les rangs sportifs, une place digne du grand renom que la CTM s'est acquis dans « tout le Maroc ».

L'activité du groupement s'est déjà manifestée en ce qui concerne le football association où diverses équipes sont en formation et pour lesquelles l'entraînement bat son plein. Les premiers résultats laissent entrevoir de grandes espérances pour les futures rencontres dans le championnat corporatif.

L'élément féminin n'a pas voulu rester en arrière et une section féminine, groupant la presque totalité des employées du groupe commence l'entraînement du basket-ball. Gageons, qu'à leur tour, les « sportswomen » de la CTM sauront nous montrer que l'on peut compter sur elles.

Pour quelques jours de vitalité, deux branches sont déjà créées et si l'on croit les bruits qui se chuchotent, d'autres formations sont en projet : boulistes, nageurs, etc..., qui aideront à porter les emblèmes « bleu-blanc ».

Allons, les sportifs de cette active firme veulent bien faire les choses ; nul doute qu'ils y réussiront et qu'ils s'efforceront de faire flotter toujours plus haut les couleurs qui leur sont chères.

La mise en route du groupement a grandement été facilitée par les nombreux concours généreux qui, dès le début, se sont offerts à lui : terrains, ballons, filets, accessoires, etc., ont été spontanément et gracieusement offerts à nos sportifs qui en remercient chaleureusement les donateurs.

L'assemblée générale constitutive qui a eu lieu le 20 décembre dernier, a constitué son bureau comme suit :

Présidents d'honneur : MM. Épinat, Lebascle ; président : M. Blachère ; vice-présidents : MM. Deloupy, Flavier ; secrétaire général : M. Prieur ; secrétaire adjoint : M. Le Roy ; trésorier général : M. Jaques ; trésorier adjoint : M. Afriat ; assesseurs : Mme de Caires ; MM. Benzimra, Calleja, Desaméricq, Gomez.

Les délégués ci-après ont, en outre, été désignés :

Pour la section basket-ball : Mme Barre, titulaire ; Mlle Pillard, suppléante.

Pour la section association : M. Jaupitre, titulaire ; M. Ferrandis, suppléant.

## TRIBUNAL DE PREMIERE INSTANCE DE CASABLANCA

Registre du commerce

Dossier n° 4.886

(L'Afrique du Nord illustrée, 26 janvier 1935)

D'un acte sous seing privé en date à Casablanca du onze décembre mil neuf cent trente-quatre, enregistré, il appert que Monsieur Gimenez Joseph, transporteur, demeurant à Rabat, place Guessous, n° 24, a vendu à la Compagnie auxiliaire de transports dite : C.T.M., société anonyme dont le siège social est à : Casablanca, 81, route de Mazagan, représentée en la personne de M. Édouard Lebascle, son directeur général, un fonds de commerce de transports en commun, sis à Casablanca, place des Alliés, avec tous ses éléments corporels et incorporels, et notamment deux cars Chevrolet immatriculés sous les numéros 8480 M. A. 2 et 8070 M. A. 2.

Les oppositions seront reçues au Secrétariat-Greffe du Tribunal de Première Instance de Casablanca, dans les quinze jours, au plus tard, de la seconde insertion du présent extrait.

Le secrétaire-greffier en chef :

BLAZER.

Pour première insertion.

---

Valeurs marocaines  
(*Le Journal des finances*, 26 avril 1935)

.....  
En dehors des valeurs cotées officiellement, on négocie encore, soit sur le marché hors cote, soit à l'Office de compensation des valeurs marocaines, à Casablanca, les actions d'un certain nombre de sociétés chérifiennes de plus ou moins grande importance donnant également des résultats assez réguliers.

.....  
Les actions des affaires de transports routiers ne sont guère mieux partagées [que les valeurs immobilières], malgré le développement du tourisme au Maroc. La plus importante de ces sociétés est la Société de Transports et de Tourisme au Maroc, au capital de 40 millions, qui vient de prendre le nom d'Omnium Nord-Africain ; l'action a touché un dividende de 37 fr. 50 en 1933, mais contre 45 fr. en 1932, 50 fr. en 1931 et 62 fr. 50 en 1930 ; elle s'échange entre 550 et 600 fr.

---

AU TRIBUNAL CRIMINEL  
Une affaire de faux et d'abus de confiance  
est renvoyée pour supplément d'information  
(*Le Petit Marocain*, 10 avril 1936)

Président : M. Néron, conseiller à la Cour d'appel ; assesseurs : MM. Massenet et Génard, juges au tribunal ; ministère public : M. Lasserre, substitut ; greffier : M. Couerbe,

La quatrième affaire inscrite au rôle de la session du Tribunal criminel est celle d'un nommé Bonnemains Louis-Georges, 45 ans, né le 29 décembre 1891, à Paris (XVIII<sup>e</sup>), fils d'Alfred et de Joséphine Emma François, comptable, demeurant à Casablanca, 47, boulevard de la Gare, marié, sans enfant, français, accusé de faux, usage de faux et abus de confiance qualifié.

Dès l'ouverture des débats et après un tirage au sort, le Tribunal s'adjoit les assesseurs jurés suivants : MM. Pellegrino, Sicre, Escourrou, Dumont, Demillière, Florenceau.

Le greffier donne ensuite lecture de l'acte d'accusation qui nous révèle les faits suivants :

Le 15 juin 1925, à Casablanca, Bonnemains Georges entrait au service de la Compagnie auxiliaire de transport au Maroc.

Il ne tardait pas à être nommé chef de la comptabilité industrielle et, en cette qualité, était chargé de l'établissement et de la surveillance des comptes, ainsi que de la paie des salaires des chauffeurs tâcherons et des chauffeurs de la compagnie.

Cette dernière opération s'effectuant à date fixe, Bonnemains établissait un bordereau mentionnant les sommes à payer, remettait ce bordereau au caissier et recevait de ce dernier le montant des sommes portées.

Les comptes étaient ensuite régularisés par la remise au caissier de quittances constatant le paiement et signées par les chauffeurs.

En août 1935, Bonnemains sollicitait un congé de deux mois pour se rendre en France.

Quelques jours après son départ, l'employé chargé de relever les salaires d'un chauffeur accidenté découvrait qu'un faux bon de salaire avait été établi au nom de ce chauffeur. Une vérification aussitôt effectuée à la comptabilité industrielle révélait qu'au cours des années 1932, 1933, 1934 et 1935, Bonnemains avait établi 342 faux bons et avait détourné par ce moyen une somme de 243.750 fr. 15 au préjudice de la C.A.T.

Inculpé, Bonnemains reconnaissait les faits.

Une expertise comptable fixait à la somme de 243.750 fr. 15 le montant de ses détournements, chiffre que l'accusé ne contestait pas.

Bonnemains n'a pu expliquer de façon plausible l'emploi des fonds détournés par lui.

#### L'INTERROGATOIRE

Bonnemains a reconnu devant le juge d'instruction tous les détournements qui lui sont reprochés. Aujourd'hui, il adopte un autre système de défense.

Il a tout au plus détourné 50 à 60-000 fr. pour mettre sa propriété en valeur, mais pas une somme supérieure.

— Qu'aurais-je fait d'une somme de 243.750 francs ? s'écrie-t-il.

M. le président lui demande pourquoi il a reconnu à l'instruction avoir détourné une somme de 243.750 francs.

Il répond : « Il m'a été présenté une liste de mes prétendus détournements, comme j'en reconnaissais une partie, j'ai accepté le tout et j'ai signé mon interrogatoire sans bien me rendre compte. »

Sans doute il reconnaît avoir apposé des fausses signatures de chauffeurs sur des bons de caisse, mais c'était à la demande même de ces chauffeurs qui ne savaient pas écrire.

#### LES TÉMOINS

Le premier témoin est M. Lebascle, directeur de la CTM, qui vient expliquer le mécanisme employé par Bonnemains qui était en même temps chef de service et caissier. Quand les détournements ont été découverts, M. Lebascle n'était pas au Maroc. Bonnemains payait les chauffeurs et s'attribuait une somme égale en faisant un double bon de caisse. M. Lebascle insiste sur ce que Bonnemains était non pas un simple employé, mais un chef de service et qu'en cette qualité, il avait toute la confiance de ses chefs.

Le deuxième témoin, M. Simon, expert comptable, explique qu'il résulte de sa vérification que Bonnemains payait chaque soir, souvent après les heures de bureau, les chauffeurs qui arrivaient à des heures tardives. À cet effet, il se faisait remettre 20 ou 30-000 francs par la caisse principale et délivrait des bons de caisse.

Il s'étonne que Bonnemains qui avait reconnu tous les détournements par lui commis revienne aujourd'hui sur ses aveux.

Un autre témoin, M. Trova, vient déclarer que familial du ménage, il a pu se rendre compte que Bonnemains menait une vie très simple.

Le docteur Roublev demande à Bonnemains de le délier du secret professionnel, ce qui est aussitôt fait. Ce médecin a donné ses soins à Bonnemains ; ce dernier est atteint d'épilepsie, ce qui lui cause des troubles de mémoire et peut-être de jugement. Son caractère est changeant et sa responsabilité s'en trouve atténuée.

La défense, par l'organe de Me Emmanuel, l'avocat au talent si sûr, dépose des conclusions tendant au renvoi de l'affaire à une autre session et à la désignation de trois médecins psychiatres avec mission de déterminer dans quelle proportion la responsabilité de Bonnemains doit être considérée comme atténuée.

Avec sa loyauté habituelle et dans la recherche unique de la vérité, M. le substitut Lasserre s'associe à la demande du défenseur.

Il sollicite également un supplément d'information pour entendre les chauffeurs dont Bonnemains aurait imité la signature, et dont la déposition n'a pas été recueillie à l'instruction.

La partie civile : la Compagnie de Transports et Tourisme, par l'organe de son avocat, s'oppose à cette mesure d'instruction, l'affaire lui paraissant en état d'être jugée.

#### LE JUGEMENT

Le Tribunal doit statuer sur cette demande formée par la défense et à laquelle s'est ralliée l'accusation ; il se retire dans sa chambre de délibérations. Quelques minutes après, il rentre en séance et prononce un jugement ordonnant un supplément d'information et renvoyant l'affaire à la prochaine session.

Demain 10 avril 1936, à 8 h. 30 du matin, affaire Blanchard, Michel et Couratier et autres accusés de faux et tentative d'escroquerie,

Ministère public : M. Bourcelin, substitut. Défenseurs : Maîtres Reynier, Bernau, Sultan, Couderc et Mérou.

---

Le bal du groupement sportif de la C.T.M.  
(*Le Petit Marocain*, 14 décembre 1936)

.....  
Mme et M. Paris, administrateur-délégué de la C. T. M., Mme et M. Lebasclé, directeur général. ; Mme et M, Roux, directeur administratif ; M. Renoux et de nombreux membres du haut personnel de la Compagnie avaient tenu à honorer de leur présence cette gentille petite fête à laquelle prirent part non seulement les membres des sections sportives, masculines et féminines du groupement, mais de très nombreux employés et invités.

---

Les grèves aux Colonies  
Au Maroc  
(*Les Annales coloniales*, 26 janvier 1937)

La grève des transports de la C. T. M. se poursuit. Le transport du courrier dans les régions qui ne sont pas desservies par chemin de fer a été assuré par des moyens de fortune.

---

PUBLICITÉ  
(*Le Petit Marocain*, 10 février 1937)

Quatre raisons de préférer Butagaz :  
— GRANDE PUISSANCE CALORIFIQUE :  
beaucoup de chaleur pour peu de gaz.  
— CHARGE DE LONGUE DURÉE :  
la « bouteille bleue » contient 13 kg de butane.

— SIX ANNÉES D'EXPÉRIENCE :  
garantie de sécurité et de qualité.  
— DÉPOSITAIRES PARTOUT.  
Pas d'augmentation de prix.

BUTAGAZ  
LE PREMIER BUTANE FRANÇAIS  
S'adresser à la C.T.M. et ses représentants

À CASABLANCA :  
Société Marocaine Métallurgique.  
Comptoir Métallurgique du Maroc.  
Grands Bazars Marocains.  
Société Electra, rue Biaise-Pascal.  
Etablissements Cometta, rue Nationale.  
Etablissements Blac, près Marché Central, rue Do-Hu.

À MARRAKECH :  
Comptoir Métallurgique.  
Grands Bazars Marocains.  
Société Marocaine Métallurgique.

À SAFI :  
Société Marocaine Métallurgique.

À AGADIR :  
SATAS.

À FEDALA :  
HOFFELE, SAMA.

À SETTAT :  
DUBOIS, quincaillier.

À MAZAGAN :  
C. T. M.

À MOGADOR :  
C. T. M.

---

Le groupe sportif de la C.T.M. inaugure son nouveau stade  
(*Le Petit Marocain*, 24 janvier 1938)

Hier matin, le groupe sportif de la C.T.M. inaugurait son nouveau stade, situé boulevard de la Seine, à hauteur de la côte du Marabout. C'est là une bien belle réalisation à l'actif des sportifs de la grande firme des transports, car le stade, avec son sol parfait, ses vestiaires superbement aménagés, ses terrains de jeux et sa main courante a vraiment très belle allure.

Deux matches officiels du championnat corporatif de football furent joués et les cétémistes ne pouvaient rien moins que remporter, pour fêter ce beau jour, deux victoires.



Ils n'y manquèrent point et le Cercle municipal dut s'incliner, battu par 2 à 0 en réserves et 1 à 0 en premières.

Après ces deux matches, un apéritif monstre fut servi sur le terrain même et on but gaiement à la prospérité du groupe sportif de la C.T.M. et du sport corporatif.

Parmi la très nombreuse assistance, on notait la présence de messieurs : [Eugène] Paris, administrateur général ; [Maurice] Laurent, administrateur ; Sernet, directeur général ; Renoux, directeur administratif ; Hayoz, Nataf, Dumont de la G.A.M. [Générale Automobile Marocaine] ; Wagner, Deloupy, Nataf, Colas, Beyl, président du groupe et Madame ; Flavier, vice-président ; tous les chefs de service de la C.T.M. et de ses filiales ; les membres du club sportif, du Cercle municipal, etc.

Réunion charmante, toute de cordialité, qui fait bien augurer de l'avenir du sport à la C.T.M.

---

AU TRIBUNAL CRIMINEL  
(*Le Petit Marocain*, 3 avril 1938)

La deuxième session du Tribunal criminel S'ouvrira à Casablanca le lundi 4 avril 1938, sous la présidence de M. Néron, conseiller à la Cour d'appel de Rabat.

1<sup>re</sup> catégorie  
23. Grand Pierre, directeur de la C.T.M., Casablanca.

---

Institut Commercial du Maroc à Casablanca  
(*Le Petit Marocain*, 6 avril 1938)

Composition du comité des examens

.....  
M. Hayez, chef comptable de la C.T.M.

---

CASABLANCA  
LES SPORTS  
La manifestation sportive des clubs corporatifs de dimanche dernier  
(*Le Petit Marocain*, 13 avril 1938)

[Eugène] Paris, administrateur, et Sernet, directeur de la CTM

---

OBSÈQUES  
Germaine Lebasclé  
(*Le Petit Marocain*, 19 avril 1941)

Hier matin, à 10 heures, ont eu lieu les obsèques de Mme Germaine Lebasclé épouse de M. Édouard Lebasclé, administrateur de la C.T.M. La cérémonie religieuse fut célébrée en l'église du Sacré-Cœur, en présence de nombreux amis qui vinrent apporter à M. Lebasclé et à sa famille le témoignage de leur sympathie et leurs condoléances.

Nous exprimons à M. Lebascle, à son fils et à toute sa famille l'assurance de nos condoléances attristées et émues.

---

MARIAGE  
(*Le Petit Marocain*, 15 août 1943)

Nous apprenons le mariage de Mlle Claude Servat, fille de Mme et M. Raymond Servat, directeur de la CTM, avec M. Gaston Lapoile.

En raison des circonstances actuelles, le mariage a été célébré samedi dernier en l'église du Sacré-Cœur, dans la plus stricte intimité.

Les témoins étaient pour la mariée, M. Paris, officier de la Légion d'honneur, vice-président du conseil d'administration de l'Omnium Nord-Africain, et pour le marié le lieutenant Pietrera, greffier au tribunal militaire.

Nous présentons toutes nos félicitations aux deux familles qui viennent de s'unir et nos meilleurs vœux aux jeunes époux.

---

Conseil de gouvernement  
(*Résidence générale de la République française au Maroc*, 20 janvier 1944)

.....  
M. BISGAMBIGLIA. — Monsieur l'ambassadeur, j'en reviens aux transports. Je voudrais vous parler d'une personne dont il n'a pas encore été question, et j'aurais mal au cœur si on n'en parlait pas aujourd'hui ; il s'agit de M. Épinat.

Un petit entrefilet a paru dernièrement dans la presse, et je vais poser une question à M. Le Vert. Il y était dit que M. Épinat était placé en résidence surveillée, et-que tous ses biens étaient mis sous séquestre ; le séquestre des mines avait été confié à la direction des recherches et participations minières et le séquestre des transports à M. le directeur du B.C.T.<sup>13</sup> Comme nous sommes en matière budgétaire et que les séquestres en font partie, c'est le moment d'en parler. Combien la branche transport (C.A.T.-C.T.M.) a-t-elle rapporté à l'État ? Ou, tout au moins, quel est le montant des fonds déposés en une caisse déterminée au compte de M. Épinat ?

M. LE VERT. — Les biens personnels de M. Épinat sont mis sous séquestre et c'est l'agent général des séquestres qui en est responsable. Je suis séquestre de l'Omnium nord-africain, un point c'est tout. L'Omnium nord-africain est une société par actions ; M. Épinat a un certain pourcentage d'actions. Cette société continue à fonctionner, les biens de la société continuent à appartenir à ses actionnaires sous réserve du séquestre et je n'ai pas besoin de vous rappeler que je suis lié par le secret professionnel sur les chiffres de cette société.

M. BISGAMBIGLIA. — Monsieur l'ambassadeur, je m'adresse au Gouvernement, je ne m'adresse pas à M. Le Vert qui me connaît. J'ai été stupéfait, lors d'une réunion du haut comité des transports, d'y voir siéger un représentant de M. Épinat. Si ce monsieur est en résidence surveillée, si ses fonds sont bloqués, il est absolument anormal qu'un de ses représentants participe aux travaux du comité sous la présidence de M. le ministre. Je me suis bien gardé de faire des observations. Il y avait à côté de moi deux représentants des transporteurs, qui ne représentent rien du tout et que je n'aime pas beaucoup ; il y avait le représentant de M. Épinat. Je trouve absolument anormal qu'un monsieur qui s'appelle Épinat, qui a été attaqué par tous les régimes, le front populaire,

---

<sup>13</sup> Bureau central des transports.

le régime qui a suivi, le régime actuel, puisse encore se faire représenter au comité des transports ; absolument anormal aussi que la presse publie l'entrefilet suivant :

« Par application du dahir du 31 mars 1943 sur les pouvoirs de l'autorité administrative dans la conduite de la guerre économique, M. Jean Épinat a été inscrit sur la liste des personnes dont l'activité est considérée comme procurant un avantage à l'ennemi et il a été placé sous le régime de l'internement administratif (résidence forcée) dans un poste de l'intérieur.

« Les biens personnels de M. Épinat ainsi que ceux des deux sociétés, Omnium nord-africain et Mines de Bou-Azzer et Graara (S.M.A.G.) ont été placés sous séquestre. Ces deux sociétés seront contrôlées, la première par le Bureau central des transports, et la seconde par le Bureau de recherches et participations minières. »

Notre législation — non pas celle de 1940-1942, mais celle qui est postérieure au 8 novembre 1942 — a conçu cette chose extraordinaire : il y a maintenant deux sortes de séquestres : le séquestre juridique et le séquestre effectif. Alors que les juristes n'en connaissent qu'une seule. L'administrateur de ce séquestre fait un inventaire des biens, puis il les prend en charge ; il se trouve amené à faire des perceptions et, de ce fait, il doit être tenu de rendre des comptes. L'administrateur des biens de M. Épinat doit être en mesure de dire combien la branche transport a rapporté d'argent.

Il est absolument anormal que cette C.T.M. qui a été à l'origine de toutes nos discussions, ne soit pas supprimée. J'en appelle à M. Aucouturier, à M. Bozzi qui sont dans cette assemblée ; nous avons, pendant des séances, demandé que la C.T.M. disparaisse, tout au moins qu'elle soit amalgamée dans un organisme qui était celui du Bureau central des transports qui, à l'origine, devait coordonner la branche transporteurs. Nous avons le moyen, ou plutôt nous avons le moyen, parce que, maintenant, je crois, en mon âme et conscience, que M. Épinat a dû s'entourer des fortifications nécessaires, nous avons le moyen d'éliminer le seul organisme commercial qui empêchait d'une façon parfaite la coordination des transports de voyageurs et nous l'avons laissé échapper. Messieurs, cela ne peut plus durer. M. Épinat a publiquement été désigné comme un ennemi. Son entreprise doit être dénoncée comme ayant favorisé l'ennemi. Tandis qu'aujourd'hui, le directeur des finances, le Gouvernement se creusent les méninges pour trouver des recettes, je ne comprends, pas qu'on ne sache pas combien la branche transport C.T.M. a pu rapporter, alors qu'elle est mise sous séquestre effectif. Je demande au Gouvernement quel a été l'effet de la mise sous séquestre effectif de la branche C.T.M.

M. LE RÉSIDENT GÉNÉRAL. — L'affaire à laquelle vous faites allusion intéresse la sécurité nationale. Elle dépend du blocus. C'est une affaire dont j'estime que le conseil du Gouvernement n'a pas à connaître. Voilà tout ce que je peux vous dire pour l'instant. Le développement des événements nous permettra peut-être de vous donner des renseignements publics plus tard. Mais, en l'état actuel de l'affaire, je ne peux pas vous en parler.

M. BISGAMBIGLIA. — Est-ce que le séquestre s'effectue d'une façon effective?

M. LE RÉSIDENT GÉNÉRAL. — Naturellement.

M. BISGAMRIGLIA. — Nous en sommes arrivés à un point où l'on peut douter de beaucoup de choses.

M. MARCHAL, — Vous êtes trop habitué au droit pour laisser établir une confusion entre le séquestre, qui est une mesure conservatoire, et la confiscation des biens, qui est une condamnation.

Vous savez très bien que le séquestre consiste simplement à s'assurer de la conservation des biens d'une certaine personne ou d'une certaine société, mais que nul ne peut en disposer, serait-ce l'État. C'est ce que vous essayez de faire croire en ce moment.

M. BISGAMBIGLIA. — Je n'essaie pas du tout d'établir une confusion. Je demande des renseignements.

M. MARCHAL. — Il n'y a qu'une personne qui ait autorité pour en demander au séquestre, c'est l'administration publique qui est chargée de contrôler ce séquestre.

M. BISGAMBIGLIA. — Quelle est celle administration ?

M. MARCHAL. — C'est la direction du blocus.

.....

---