

Publié le 21 février 2014.
Dernière modification : 20 janvier 2025.
www.entreprises-coloniales.fr

COMPAGNIE FRANÇAISE DE L'OUHAMÉ ET DE LA NANA (COMOUNA)



Coll. Serge Volper

COMPAGNIE FRANÇAISE DE L'OUHAMÉ ET DE LA NANA
Société anonyme

Statuts déposés en l'étude de M^e Victor Moyne,
notaire à Paris, le 13 mars 1900

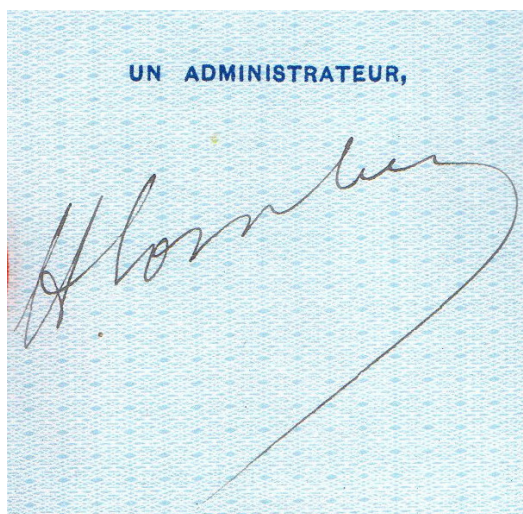
Capital social : deux millions de francs
divisé en 4.000 actions de 500 francs chacune

ACTION ABONNEMENT SEINE
2/10 EN SUS
5 c. POUR 100 fr.

Siège social à Paris

PART BÉNÉFICIAIRE AU PORTEUR
Le président du conseil d'administration : Victor Flachon
Un administrateur : Arthur Guinard
Charles Skipper & East

UN ADMINISTRATEUR,



Coll. Jacques Bobée

Idem.

Signature différente à droite.

Compagnie française de l'Ouhamé et de la Nana
Constitution
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 16 juin 1900)

D'un acte reçu par M^e Moyne, notaire à Paris, le 22 février 1900.

M. Victor Flachon, publiciste, demeurant à Bois-Colombes (Seine), villa du Château, 9 ; M. Arthur Guinard, négociant, demeurant à Paris, avenue de l'Opéra, 8 ; M. Louis Mainard, publiciste, demeurant à Paris, boulevard Pereire, 55 bis , et M. François

Renchet, administrateur de la Compagnie des Chemins de fer de Bayonne-Biarritz, demeurant à Paris, rue de Mathurins, 5, ont établi les statuts d'une société anonyme, conformément aux lois des 24 juillet 1867 et 1^{er} août 1893.

La société a pour objet : L'exploitation de la concession des terres domaniales au Congo français, accordée à M. Flachon (Victor), agissant au nom de M. de Behagle (Ferdinand), de M. Guinard (Arthur), Renchet (François) par décret de M. le président de la République du 21 février 1900.

Toutes opérations commerciales, d'importation et d'exportation, ainsi que toutes opérations financières, industrielles, mobilières, immobilières, minières, forestières, agricoles et autres, se rattachant à ladite concession.

Toutes entreprises de transport par terre et par eau, de travaux de canalisation et autres ayant pour but la mise en valeur de la concession dont il s'agit, ou son exploitation. Toutes participations dans toutes entreprises et sociétés ayant le même objet. Enfin, l'exploitation des autres concessions que la société pourrait éventuellement obtenir et les opérations financières, commerciales, industrielles, immobilières et agricoles y relatives.

La société prend la dénomination de : Compagnie française de l'Ouhamé et de la Nana.

Le siège de la Société est à Paris, 3, rue d'Alger.

La durée de la société est fixée à trente années, à partir du jour de sa constitution définitive qui aura lieu aussitôt après l'accomplissement des formalités prescrites par la loi.

M. Victor Flachon, agissant au nom et comme mandataire de M. De Behagle (Ferdinand), aux termes d'une procuration du 13 avril 1897, MM. Guinard (Arthur), Mainard (Louis), Renchet (François) apportent à la société la concession qu'ils ont obtenue dans le Congo français, telle qu'elle résulte d'un décret de M. le président de la République française, en date du 21 février 1909.

La substitution de la présente société aux concessionnaires ne sera valable et définitive qu'après que le ministre des colonies, sur l'avis de la commission des concessions coloniales, aura approuvé cette substitution.

La société devra verser à la caisse du trésorier-payeur de la colonie ou à une caisse publique métropolitaine désignée par le ministre des colonies :

a) Une redevance fixe annuelle de 6.000 fr. pendant cinq ans, à partir du 1^{er} juillet 1900 ; 9.000 francs pendant les cinq années suivantes et de 12,000 francs à partir de la onzième année jusqu'à l'expiration de la concession, ainsi qu'il est stipulé au décret de concession et au cahier des charges.

b) 15 % du revenu de la société, comme il est dit au cahier des charges et au décret de concession.

c) Une somme de 25.000 francs payable en trois termes égaux dans le dernier trimestre de la première, de la troisième et de la sixième année, à partir de la signature du décret de concession, pour l'établissement des postes de douane. Ladite société devra verser un cautionnement de 30.000 francs à la Caisse des dépôts et consignations dans les termes et conditions énoncés au cahier des charges.

D'une manière générale, au moyen de ces apports, la présente société deviendra, par le seul fait de sa constitution définitive, seule propriétaire des concessions et droits susindiqués et substituée purement et simplement dans tous les droits et obligations pouvant en résulter pour les concessionnaires.

Toutefois il est stipulé que pendant les trois premières années, à dater de la constitution définitive de la présente société, MM. de Behagle (Ferdinand), Guinard (Arthur), Mainard (Louis), Renchet (François) resteront solidairement responsables avec la société des engagements qu'ils auront pris envers l'État.

La société devra également rembourser dans le plus bref délai aux concessionnaires les sommes qu'ils auraient pu verser à valoir sur le cautionnement en exécution des conditions de la concession.

Le fonds social est fixé à 2 millions de francs, divisé en 4.000 actions de 500 fr. chacune, entièrement souscrites et libérées du quart.

Sur la proposition du conseil d'administration et en vertu d'une décision de l'assemblée générale, la société pourra émettre des obligations, mais ces emprunts ne pourront être d'une somme supérieure au double du montant du capital actions. Aucune émission ne pourra avoir lieu avant que les trois quarts du capital actions aient été versés et affectés à l'objet de la concession.

Il est créé 8.000 parts bénéficiaires sans dénomination de valeur. Ces parts pourront être représentées par des titres dont le conseil d'administration déterminera la forme. Le nombre de ces parts ne pourra être augmenté, même en cas d'augmentation du capital social, mais elles pourront être divisées par décision de l'assemblée générale extraordinaire des actionnaires, sur la proposition du conseil d'administration.

Ces 8.000 parts sont attribuées à MM. Ferdinand de Behagle, Arthur Guinard, Louis Mainard, François Renchet, en raison de leurs apports et au capital actions à raison d'une part bénéficiaire par deux actions souscrites.

On déduira, du montant des recettes brutes de chaque année : 1° Le montant des dépenses d'exploitation ; 2° les sommes nécessaires pour assurer, s'il y a lieu, l'intérêt et l'amortissement des obligations pendant ladite année ; 3° la somme à prélever sur les bénéfices de la société pour la réserve légale de 5 % et pour toutes autres réserves statutaires, mais seulement jusqu'à concurrence de 15 % de la différence entre la recette brute et les dépenses énoncées aux paragraphes 1 et 2 des statuts ; 4° la somme à prélever, s'il y a lieu, sur les bénéfices pour l'amortissement des actions par tirage au sort. L'action ainsi amortie sera remplacée par une action de jouissance ; 5° 5 % du capital actions versé après appel et non encore amorti. Ces déductions opérées, il sera prélevé sur le surplus des bénéfices: a) 15 % pour l'État français en exécution de l'article 6 du décret de concession. Le versement sera effectué dans le mois qui suivra l'assemblée générale des actionnaires, dans laquelle auront été approuvés les comptes de l'exercice auquel il se reportera ; b) 10 % pour le conseil d'administration. Ces divers prélèvements opérés, le solde des bénéfices sera réparti comme suit : 75 % aux actions amorties ou non amorties ; 25 % aux parts bénéficiaires.

Ont été nommés administrateurs : MM. Ferdinand de Behagle, explorateur, demeurant à Paris, 15, rue Antoinette ; Georges-Théodor Philippi, négociant, demeurant à Rotterdam (Hollande) ; Andries de Bloeme, négociant, demeurant à Scheveningen (Hollande) ; Louis Mainard, publiciste et propriétaire, demeurant à Paris, 87, boulevard Berthier ; François Renchet, administrateur de chemins de fer, demeurant à Paris, 5, rue des Mathurins ; Antoine Mainard, propriétaire, demeurant à Boucoiran (Gard) ; Victor Flachon, publiciste, demeurant à Bois-Colombes (Seine), 9, villa du Château ; Arthur Guinon [*sic* : Guinard], négociant, demeurant à Paris, 8, avenue de l'Opéra. — *La Loi*, 19/4/1900.

Suret-Canale (Jean), *L'Afrique noire (1900-1945)*, Paris, Éditions sociales, 1962.

Le mode d'organisation des sociétés concessionnaires n'est pas différent de celui des sociétés de traite ordinaires. Voici la description des installations de la Société Ouahm [Ouhamé] et Nana (Oubangui), en 1905, faite par le commandant Saintoyant : la société, à capitaux français et hollandais, dispose de 20.000 km², limités à l'Est par la route de portage Oubangui-Tchad. Elle possède une factorerie principale à Krebedjé (un directeur et trois employés européens), une factorerie de transit à Fort-de-Possel et

quatre factoreries d'affaires, tenues chacune par deux blancs (un agent et son adjoint) et un certain nombre d'agents noirs recrutés au Sénégal en Sierra-Leone et au Kasai. Son activité est exclusivement commerciale si l'on excepte... un élevage de volailles, à la factorerie principale¹.

Mais les transactions se firent un peu différemment : en vertu de l'acte de concession, les sociétés s'estimèrent propriétaires des produits.

En conséquence, quand un indigène porta quelques produits du sol à une factorerie, l'estimant par exemple à trois francs, il se vit payer un franc ou s'entendit dire : je ne puis te payer ce qui est à moi, mais seulement ton travail de récolte. Ce franc lui fut fourni en marchandises, et quelles marchandises ! Souvent les plus imprévues, de vieux vêtements d'uniforme, des casques, des cannes...²

LES TERRITOIRES DU TCHAD (*La Gironde*, 6 mai 1904)

Le courrier du Congo nous donne des nouvelles sur la situation des territoires du Tchad (nous ne les reproduisons que sous toutes réserves). Deux révoltes auraient éclaté, l'une dans la Tafa, dans les territoires de la Société Ouhamé-Nana, l'autre sur la rivière Ombella. Les populations du Haut-Chari se refusent à se soumettre et entrent en lutte ouverte.

Pour la révolte de la Koumi les deux administrateurs du Haut-Chari, MM. Pujol et Toqué, auraient dû mobiliser toutes les forces de milice pour tenir tête aux rebelles : ils auraient eu des pertes sérieuses et ne seraient parvenus à apaiser la révolte qu'après un mois de campagne.

La révolte de l'Ombella chez les Em'brous serait plus importante encore. D'après les renseignements qui nous parviennent de Brazzaville une compagnie de tirailleurs aurait été réquisitionnée par le commandant supérieur des troupes du Congo pour y mettre ordre. À cette compagnie commandée par le lieutenant [Georges] Mangin seraient jointes des troupes de milice.

La direction des opérations aurait été confiée à M. l'administrateur Toqué. Quoi qu'il en soit, la situation actuelle des territoires du Tchad nécessite l'intervention de la métropole.

Nous espérons que la récente arrivée de M. l'administrateur en chef Fourneau, rentré en France pour conférer avec le ministre sur cette situation, sera le point de départ d'une réorganisation, du remplacement du portage par un mode de locomotion moins primitif et moins dangereux pour la prospérité de notre lointaine colonie. Il est temps d'y songer, le ravitaillement étant en souffrance sur l'Oubangui et à Brazzaville.

L. SANGUET.

Cie française de l'Ouhamé et de la Nana Appel de fonds (*Cote de la Bourse et de la banque*, 14 octobre 1907)

Les actionnaires de cette Compagnie sont informés que le conseil d'administration de la société, dans sa séance du 20 septembre 1907, a décidé de faire l'appel du deuxième quart sur les 8.000 actions composant le capital social. Les versements devront être

¹ J. SAINTOYANT, *L'Affaire du Congo*, 1905, Paris, Éd. de l'Épi, 1960, pp. 64 et 68.

² *Ibidem*, pp. 81-82.

effectués du 25 au 31 octobre 1967, au siège de la société, 3, rue d'Alger, à Paris. — *La Loi*, 5 octobre 1907.

Compagnie de l'Ouhamé et Nana
(*Les Annales coloniales*, 11 juin 1912)

Un permis d'établissement sur le domaine public à Pogo vient d'être accordé à la « Compagnie française de l'Ouhamé-Nana ».

Vient d'être approuvée la décision, en date du 7 juillet 1911, du Colonel commandant le Territoire militaire du Tchad, autorisant la compagnie en question à occuper, à titre provisoire et gratuit, essentiellement révocable, un terrain de 10.000 mètres carrés situé dans le domaine public, à Pogo (quartier du chef Bagassy), à 125 mètres à l'Ouest du poste militaire de Pogo, et ce tant que l' « Ouhamé-Nana » assurera les transports de l'Administration entre Léré et Fort-Lamy, en vertu du traité du 4 novembre 1909, approuvé le 2 mars 1910.

Légion d'honneur
(*Les Annales coloniales*, 18 juin 1912)

Par décret rendu sur la proposition du ministre des Affaires étrangères, M. Lecuart, sujet néerlandais, directeur de la Compagnie française de l'Ouhamé-Nana, est nommé chevalier de la Légion d'honneur.

Compagnie française de l'Ouhamé et de la Nana
(*Les Annales coloniales*, 10 juillet 1913)

L'assemblée générale du 30 juin 1913 a fixé le montant du dividende pour l'exercice 1911-1912 à :

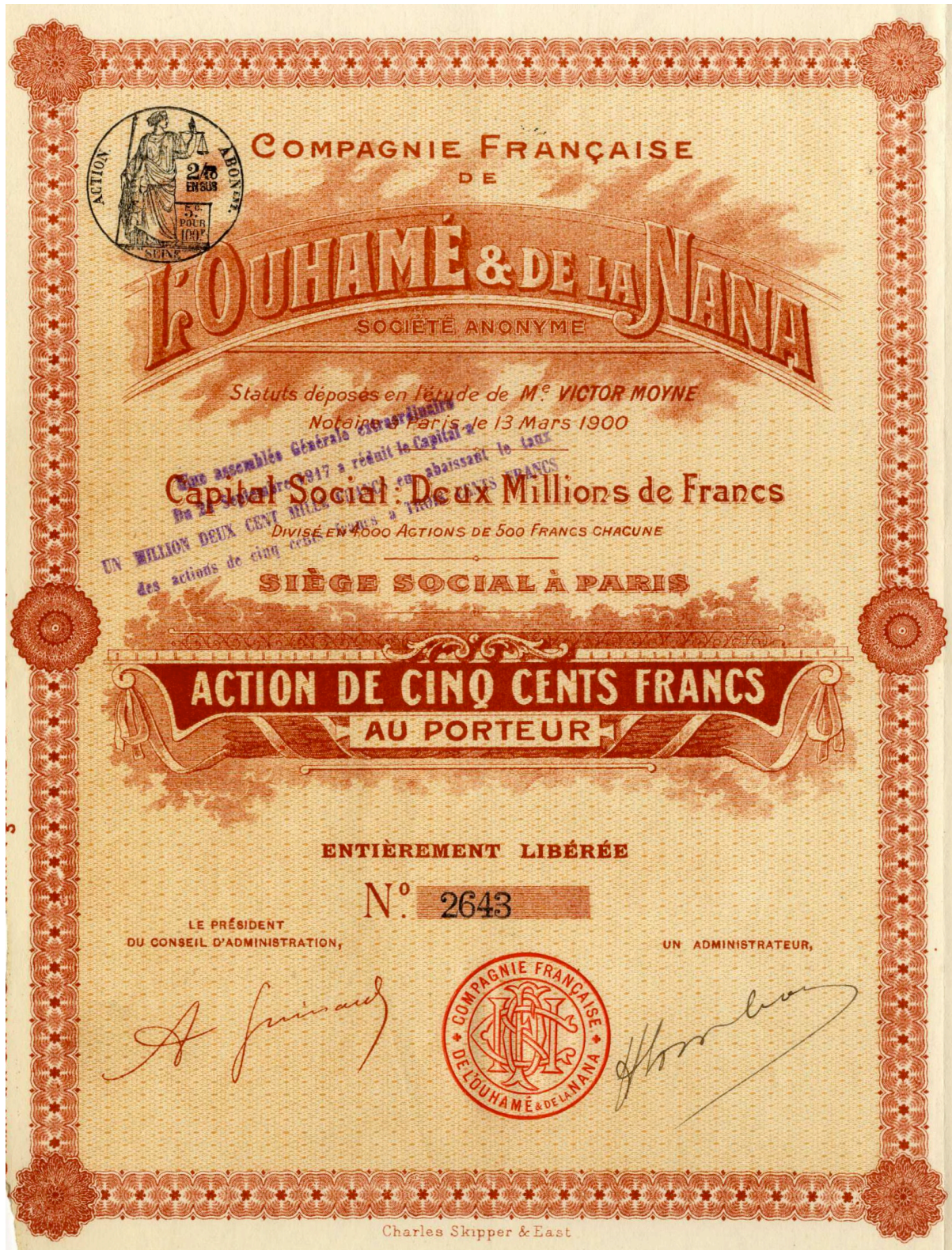
54 fr. 845 nets aux actions nominatives ;

53 fr. 804 nets aux actions au porteur ;

4 fr. 886 nets aux parts bénéficiaires ;

Mise en paiement à partir du 5 juillet 1913, à Paris, au siège social, 3, rue d'Alger.

1917 (septembre) : CAPITAL RÉDUIT DE 2 À 1,2 MF



[Coll. Serge Volper](#)

COMPAGNIE FRANÇAISE DE L'OUHAMÉ ET DE LA NANA
Société anonyme

Statuts déposés en l'étude de M^e Victor Moyne,
notaire à Paris, le 13 mars 1900

Capital social : deux millions de francs
divisé en 4.000 actions de 500 francs chacune

ACTION ABONNEMENT SEINE
2/10 EN SUS
5 c. POUR 100 fr.

Une assemblée générale extraordinaire
du 24 septembre 1917 a réduit le capital à
UN MILLION DEUX CENT MILLE FRANCS en abaissant le taux
des actions de cinq cents à trois cents francs.

Siège social à Paris

ACTION DE CINQ CENT FRANCS AU PORTEUR
entièrement libérée

Le président du conseil d'administration : Arthur Guinard
Un administrateur : ?
Charles Skipper & East

Modification de société
COMPAGNIE FRANÇAISE DE L'OUBAMÉ ET DE LA NANA
Société anonyme au capital de 2.000.000 de francs
Siège à Paris, 8, rue d'Alger
(La Loi, 17 octobre 1917)

Aux termes d'une délibération en date du vingt et un septembre mil neuf cent dix-sept, constatée par un procès-verbal dont une copie a été déposée au rang des minutes de M^e Victor Moyne, notaire à Paris, le quatre octobre mil neuf cent dix-sept, une assemblée générale extraordinaire des actionnaires de ladite société anonyme dite Compagnie française de l'Ouhamé et de la Nana, entre autres résolutions, a adopté celles ci-après littéralement transcrites, savoir :

Première résolution

L'assemblée générale décide de réduire le capital de deux millions à un million deux cent mille francs en abaissant le taux nominal des actions de cinq cents francs à trois cents francs.

Cette réduction aura effet rétroactivement à compter du premier novembre mil neuf cent seize.

Mention devra en être faite sur les titres sociaux au moyen d'une estampille.

Troisième résolution

L'assemblée générale, comme conséquence de la diminution du capital, des changements apportés à la concession par l'acte du vingt-sept février mil neuf cent quatorze, et également pour mettre les statuts en harmonie avec la loi du vingt-deux

novembre mil neuf cent treize, décide de modifier les articles ou alinéas ci-après énoncés de la manière suivante :

Article 4

Supprimer entièrement le dernier alinéa ainsi conçu :

« Aussi longtemps que le principal établissement de la Société sera en France, elle devra avoir une « Zweigniederlassung » (succursale) à Berlin ou à Hambourg. Elle devra, de plus, constituer une « Zweigniederlassung » (succursale) dans la colonie du Cameroun et la maintenir, que l'établissement principal continue à être en France ou qu'il soit transféré en Allemagne ».

Article 6

Supprimer entièrement le dernier alinéa ainsi conçu :

« Conformément à l'article 26 de la Convention entre la France et « l'Allemagne du vingt-huit septembre mil neuf cent douze, ces deux puissances participeront aux redevances fixes et proportionnelles mentionnées ci-dessus, dans la proportion de la superficie de la concession, sur laquelle chacune d'elle exerce la souveraineté ».

Article 7

L'ancien texte : « Le fonds social est fixé à deux millions de francs, divisé en quatre mille actions de cinq cents francs chacune, payables en numéraire ».

Est remplacé par le texte ci-après :

« Le capital social qui est, par suite d'une décision de l'assemblée générale extraordinaire du vingt et un septembre mil neuf cent dix-sept, fixé à un million deux cent mille francs divisé en quatre mille actions de trois cents francs chacune, émises contre espèces et entièrement libérées, pourra, etc. »

Article 11

Supprimer les onze derniers mots dudit article ainsi conçus : « et dans un journal analogue allemand de Hambourg ou de Berlin ».

Article 21

L'ancien texte premier alinéa : « La Société est administrée par un conseil composé de huit membres au moins et de douze au plus ».

Est modifié comme suit : « La Société est administrée par un conseil composé de cinq membres au moins et de huit membres au plus ».

Au deuxième alinéa, supprimer les mots : « ou allemand ».

Article 24

La dernière phrase du troisième alinéa :

« Pour la validité des délibérations, la présence de cinq au moins de membres en fonctions est nécessaire ».

Est modifiée comme suit : « Pour la validité des délibérations, la présence de quatre au moins des membres en fonctions est nécessaire ».

Article 29

Au cinquième alinéa, supprimer les mots :

« et du délégué du gouvernement allemand désigné dans les termes de l'article 30 de la convention du vingt-huit septembre mil neuf cent douze ».

Article 34

Supprimer les dix dernier mots dudit article :

« Et dans un journal analogue de Hambourg ou de Berlin ».

Article 36

L'ancien texte est supprimé et remplacé en entier par le texte ci-après :

« Les assemblées qui auraient à délibérer sur les objets mentionnés à l'article 41 ci-après, sont constituées et délibèrent valablement en se conformant à l'article 31 de la loi du vingt-quatre juillet mil huit cent soixante-sept, modifié par la loi du vingt-deux novembre mil neuf cent treize ».

Article 41

Au premier alinéa, supprimer les mots :

« et du secrétaire d'État à l'Office colonial allemand, suivant la convention du vingt-huit sept timbre mil neuf cent douze. »

Et à l'avant dernier alinéa, supprimer les mots :

« et du secrétaire d'Etat à l'Office colonial allemand suivant la convention du vingt-huit septembre mil neuf cent douze ».

Article 45

Supprimer le dernier alinéa ainsi conçu :

« Conformément à l'article 26 de la convention entre la France et l'Allemagne du vingt-huit septembre mil neuf cent douze, ces deux puissances participeront aux bénéfices énoncés au paragraphe (a) proportionnellement à la superficie de la concession sur laquelle chacune d'elle exerce la souveraineté ».

Article 48

Supprimer les mots : « et du secrétaire d'État à l'Office colonial allemand suivant la convention du vingt huit sept timbre mil neuf cent douze ».

Article 52

Supprimer les mots : « Toutes contestations relatives à des transactions conclues en Allemagne ou au Cameroun et menant des actions judiciaires, seront soumises à la juridiction des tribunaux compétents en Allegagne ou au Cameroun ».

Expéditions entières des acte et délibération suscités ont été déposées, savoir :

Au greffe du tribunal de commerce de la Seine, le onze octobre mil neuf cent dix-sept, et au greffe de la Justice de paix du premier arrondissement de Paris, le douze octobre mil neuf cent dix-sept.

Moyne.

AEC 1922-252 — Cie française de l'Ouhamé et de la Nana, 3, rue d'Alger, PARIS (1^{er}).

Capital. — Sté. an., f. en 1900, 1.200.000 fr. en 4.000 act. de 300 fr. ent. lib.

Objet. — Mise en valeur d'une concession territoriale de 20.000 kilomètres carrés au Congo (Bassin du Chari). — Commerce d'import. et d'export.

Exp. — Tissus, quincaill., verroteries, aliment., etc.

Imp. — Caoutchouc, ivoire.

Comptoirs. — Brazzaville, Bangui, Fort-Sibut. Fort-Crampel, Fort-Archambault.

Conseil. — MM. Arthur Guinard, présid. ; H. Lombard, adm. direct. ; P. Guégan, P. Cabaret, Georges Guinard, R. Dupuch, admin. ; Van Voorst, adm. -dél.

La vie administrative
(*Les Annales coloniales*, 6 mars 1923)

Par arrêté, la liste des fonctionnaires ou notables pouvant être appelés à remplir les fonctions d'assesseur près la cour criminelle de l'Afrique Equatoriale Française, dans la colonie du Tchad, pendant l'année 1923, est arrêtée ainsi qu'il suit :

MM. Dondy, agent du Trésor ; Cussinnet, agent de commerce ; Dufruit, mécanicien, chef du Service automobile ; [Dumas, agent principal de l'Ouhamé-Nana](#) ; Le Breton, administrateur adjoint des Colonies ; Marguerie de Montfort, commis principal des P. T. T. ; Poggioli, chef du Service des Douanes ; Reydel, commis des Services civils ; Thévenin, sous-ingénieur des Travaux publics ; Véron, agent principal de la N. T. C. O.

TCHAD
La vie administrative
(*Les Annales coloniales*, 4 janvier 1924)

Par arrêté en date du 13 novembre 1923, la liste des fonctionnaires ou notables pouvant être appelés à remplir les fonctions de membres assesseurs près la Cour criminelle de l'Afrique Equatoriale française, dans la colonie du Tchad, pendant l'année 1924, est arrêtée ainsi qu'il suit :

MM. Buhot Launay, administrateur des colonies ; Guyader, administrateur adjoint des colonies, membres ;

Grossetti, administrateur adjoint des colonies ; Ravier, adjoint principal des Services civils ; Colin de la Bélière, commis des Services civils ; Tiverat, commis des Postes et des Télégraphes ; Hyote, mécanicien des Postes et des Télégraphes ; Cabridens, employé du Trésor ; Mancel, agent de la Société « Centre Afrique » ; Mathey, directeur de la Maison Mathey ; Corme, agent de la Maison Mathey ; [Larible, représentant de la Compagnie Ouhamé-Nana, assesseurs.](#)

COMPAGNIE FRANÇAISE DE L'OUBAMÉ ET DE LA NANA
Société anonyme au capital de un million deux cent mille francs
Siège : à Paris, rue d'Alger, n° 3
(*La Loi*, 22 mars 1924)

Aux termes d'une délibération en date du vingt-six février mil neuf cent vingt-quatre, constatée par un procès-verbal, dont une copie a été déposée au rang des minutes j de M^e Moyne, notaire à Paris, suivant acte reçu par lui le huit mars mil neuf cent vingt-quatre, une assemblée générale extraordinaire des actionnaires de la société anonyme dite : Compagnie française de l'Ouhamé et de la Nana, a, entre autres résolutions, adopté celle ci-après littéralement transcrite :

Première résolution

L'assemblée générale, après avoir pris connaissance des modifications à apporter aux statuts de la société pour les mettre en concordance avec la convention du neuf janvier mil neuf cent vingt-quatre, approuve les modifications ci-après ;

Article 2

Paragraphe premier. — Supprimer à partir du mot « l'exploitation » jusqu'à et y compris la date « février mil neuf cent. »

Paragraphe 2. — Supprimer les mots de la dernière ligne et ajouter les mots « en Afrique équatoriale française, et au Cameroun ».

Paragraphe 3. — Supprimer les trois dernières lignes à partir du mot « eau » et ajouter : « Toutes entreprises ayant pour but la mise en valeur des concessions attribuées, à choisir, à concurrence de six mille hectares en A E F et de six mille cinq cents hectares au Cameroun, par convention du neuf janvier mil neuf cent vingt-quatre ».

Paragraphe 5. — Supprimer les mots « des autres » et remplacer par les mots « de toutes ».

Paragraphe 6. — Et renvoi supprimé.

Article 5

Paragraphe 2 - Supprimer les trois dernières lignes à partir du mot « actionnaires ».

Article 6

Et trois renvois supprimés (en conséquence, l'article 7 est numéroté 6, et ainsi de suite).

Article 29

Supprimer le dernier paragraphe .

Article 41

Paragraphe 1^{er} . — Supprimer-les trois dernières lignes à partir du mot « utiles »-
Paragraphe 7. — Supprimé

Article 45

Paragraphe a. — Supprimé

Article 48

Supprimer les quatre dernières lignes à partir du mot « bénéficiaires ».

Expédition entière des acte et délibération ci-dessus visés a été déposée à chacun des greffes du tribunal de commerce de la Seine et de la justice de paix du premier arrondissement de Paris, le vingt et un mars mil neuf cent vingt-quatre.

Moyne

COURRIER DE L'AFRIQUE ÉQUATORIALE
LA VIE ADMINISTRATIVE
(*Les Annales coloniales*, 7 septembre 1925)

Contentieux

M. Guyonnet (François), administrateur des Colonies, chef du Service des Affaires économiques du Gouvernement général, a été désigné à l'effet de représenter la colonie de l'A.-E. F. dans les instances engagées contre elle, par la Société l'Alimaïenne, la Compagnie française du Haut-Congo, la Compagnie commerciale de colonisation du Congo français et les Sociétés des Sultanats du Haut-Oubangui, de la Kotto, de l'Ouhamé Nana, de la Léfini, de l'Alima et de la N'Kémé-N'Kéni.

OUBANGUI-CHARI

LA VIE ADMINISTRATIVE
(*Les Annales coloniales*, 2 avril 1926)

Justice

Ont été désignés comme membres fonctionnaires de la Cour criminelle de l'A.-E. F. dans la colonie de l'Ouhangui-Chari, pour l'année 1926, les fonctionnaires suivants : MM. Amat, chef du Service des Travaux publics ; Martineau, administrateur des colonies et comme assesseurs les fonctionnaires et notables suivants : MM. Béaslas, représentant de la Compagnie du Congo Belge ; Bouquet, adjoint principal des Services civils ; Clave, agent de l'Interfina ; Gilbert, agent de l'Ouhamé-Nana ; Godeste, représentant de la S. E. A. [Société d'entreprises africaines] ; Le Moinner, tanneur ; Nogué, directeur de la Banque française de l'Afrique ; Rigaux, instituteur ; Ramboz, agent de la S. E. F. ; Sant'Anna, adjoint des Services civils.

OUBANGUI-CHARI
LA VIE ÉCONOMIQUE
Transports automobiles
(*Les Annales coloniales*, 17 mai 1926)

Le *J. O. de l'A. E. F.* du 1^{er} avril 1926 a publié un arrêté portant relèvement des tarifs des transports automobiles à partir du 1^{er} mars 1926.

Rappelons que la Compagnie française de l'Ouhamé et de la Nana a l'entreprise des transports de Bangui à Batangafo et Fort-Archambault.

TCHAD
LA VIE ADMINISTRATIVE
(*Les Annales coloniales*, 3 mai 1927)

Conseil d'administration

Sont nommés membres du conseil d'administration de la colonie du Tchad pour 1927 :

Membre titulaire :

M. Chaussat, agent de la Compagnie française Ouhamé Nana.

Membre suppléant :

M. le docteur Lhoste, chef du service de santé.

OUBANGUI-CHARI
LA VIE ÉCONOMIQUE
Pour le coton
(*Les Annales coloniales*, 27 mars 1928)

A été acceptée la somme de 10.000 francs offerte par la Compagnie française de l'Ouhamé et de la Nana à titre de contribution aux dépenses occasionnées par la culture du cotonnier dans la circonscription du Bas-M'Bomou.

Un crédit de même somme a été mis à la disposition du chef de la circonscription du Bas-M'Bomou, pour être réparti, à titre de prime d'encouragement, entre les producteurs indigènes de coton et moniteurs agricoles de ladite circonscription.

OUBANGUI-CHARI
LA VIE ECONOMIQUE
Comité consultatif du Commerce, de l'Agriculture et de l'Industrie
(*Les Annales coloniales*, 18 juin 1928)

Le Comité consultatif du Commerce, de l'Agriculture et de l'Industrie de la colonie de l'Oubangui-Chàri, pour l'année 1928, est composé comme suit :
... [Pierre] Amat, directeur de l'Ouhamé-Nana* ...

TCHAD
Commission municipale
(*Les Annales coloniales*, 17 septembre 1928)

On été nommés membres de la Commission municipale de Fort-Lamy, pour une durée de deux ans :

Membres titulaires :

MM. Poupon, administrateur en chef, administrateur-maire, président ; Grémillet, administrateur des colonies ; Marchand, commis de première classe des Services civils ; [Lefèvre, représentant de la Société Ouhamé et Nana](#) ; Moktar, négociant, notable indigène, membres.

Membres suppléants ;

Diffner, commis des Services civils ; Demasle, commis des Services civils ; Abba-Zanoa, négociant, notable indigène, membres.

TCHAD
LA VIE ECONOMIQUE
Transports automobiles
(*Les Annales coloniales*, 12 novembre 1929)

Vu le traité de gré à gré intervenu le 5 janvier 1922 entre le Service local et la Compagnie française de l'Ouhamé et de la Nana pour les transports à effectuer par automobiles de Bangui à Batanfago et Fort-Archambault, et d'après les ordres du gouverneur général de l'A. E. F., a été autorisé le remboursement au profit de la Compagnie Française de l'Ouhamé et de la Nana de la somme de 50.202 fr. 96, représentant la part mise à la charge du Service local sur le montant des avaries [*sic* : avances ?] imputées au compte de ladite Compagnie par le Service de l'Intendance des troupes coloniales de Fort-Lamy.

TCHAD
LA VIE ADMINISTRATIVE
Membres éventuels 1930 de la cour criminelle
(*Les Annales coloniales*, 7 février 1930)

Par arrêté du gouverneur général de l'A.-E.F. en date du 18 décembre 1929, sont désignés comme pouvant être appelés à faire partie de la Cour criminelle de l'A.-E.F. dans la colonie du Tchad, pour l'année 1930, les fonctionnaires et notables suivants :

Membres

MM. Quénard (Louis), trésorier-payeur ;
Mercat (Émile), administrateur adjoint des colonies.

Assesseurs

MM. Barret (Louis), commis principal des Trésoreries ;
Barret (Maurice), contrôleur des Douanes ;
Becq-Ceccaldi (Charles), administrateur adjoint des colonies ;
[Bitarelle, mécanicien à la Compagnie de la Ouhamé et Nana](#) ;
Bonnet (Pascal), ingénieur des Travaux publics ;
Glatin (Louis), adjoint principal des services civils ;
Guillemot-Barrès (Yvan), payeur ;
[Lefebvre, agent de la Ouhamé et Nana](#) ;
Parthenay (Auguste), adjoint des services civils.

Résultats d'exercice

Compagnie française de l'Ouhamé et de la Nana
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 7 octobre 1931)

Bénéfice ; 108 fr. ramenant le solde débiteur à 855.054 francs.

Résultats d'exercice

Compagnie française de l'Ouhamé et de la Nana
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 18 octobre 1932)

Approbation des comptes de 1930-31 accusant une perte de 35.886 fr. portant le déficit à 890.930 fr.

La flotte du Tchad

(*Les Annales coloniales*, 5 novembre 1932)

Pour répondre au développement de la colonie du Tchad, la Compagnie de « l'Ouhamé et de la Nana » assurant les transports sur le Chari, le Logone et le lac Tchad, va augmenter sa flottille d'un remorqueur et de deux bateaux à moteur lampant, dont les essais auront lieu sur la Seine en décembre prochain.

Sur la proposition de son président du conseil d'administration, le gouverneur Henri Bobichon³, la Compagnie a décidé d'appeler son remorqueur le *Paul-Crampel*, et ses deux bateaux luxueusement aménagés pour passagers, l'*Émile-Gentil* et le *Van-Vollenhoven*.

³ François *Henri* Bobichon (Saint-Étienne 1866-Paris, 1939) : marié en 1892 avec Charlotte Fouilloux. Ancien administrateur en AEF et en Guinée. Administrateur de la Banque coloniale d'études et d'entreprises mutuelles (BCEEM), la représentant à la Société générale du Golfe de Guinée. Membre de l'Académie des sciences coloniales. Officier de la Légion d'honneur (1911).

Au moment où les colonies se modernisent, ce bel hommage rendu à ces très grands coloniaux marquera le souvenir d'un glorieux passé. Il évoquera chez les populations en *Paul-Crampel*, un des pionniers de la civilisation, en *Émile-Gentil*, celui qui les délivra de l'esclavage de Rabah, et en *Van-Vollenhoven*, le grand gouverneur général qui rendit les plus éminents services à la colonisation.

Les *Annales coloniales* se devaient de signaler à leurs lecteurs cette émouvante et très heureuse initiative.

LE PROGRÈS DES VOIES EN A.-E. F.

par Lucien Gasparin,
député de la Réunion,
secrétaire de la commission de la marine marchande,
membre de la commission des colonies
(*Les Annales coloniales*, 13 juillet 1933)

LA vie agitée qui est celle de la grande majorité des Français détourne malheureusement leur attention du grand œuvre qui s'accomplit en leur nom dans notre monde colonial.

En Afrique, notamment, à Madagascar, dans l'A.-O. F., dans l'A.-E.F., un effort continu produit chaque jour des résultats qui mériteraient leur admiration.

Dans l'A.-E. F., par exemple, il n'y a pas que le travail titanesque du Congo-Océan qui marche à grands pas vers son achèvement. Partout, dans le territoire immense, des pays naguère étrangers à toute civilisation se transforment sous l'effet de notre pénétration toujours portée plus avant par un réseau de routes qui, pour la seule province de l'Oubanghi-Chari, dépasse 4.000 kilomètres, et que le Gouvernement général de l'A.-E. F. se préoccupe constamment, au prix de lourds sacrifices, non seulement de prolonger, mais aussi d'améliorer.

Aux routes terrestres, il faut ajouta les lignes de navigation fluviale que des travaux d'aménagement des grands cours d'eau intérieurs de l'Afrique centrale permettent de rendre de plus en plus actives.

C'est un double progrès de cette nature qu'il nous est agréable de signaler aujourd'hui :

Entre Bangui, capitale économique de l'Oubangui-Chari, et Fort-Lamy, c'est-à-dire tout près du lac Tchad, va être prochainement achevé un service automobile dont, le trajet sera de 1.500 kilomètres. C'est la Société française de l'Ouhamé et Nana qui s'est engagée à l'installer, et elle dessert déjà plusieurs sections importantes du tracé définitif.

C'est ainsi que de Bangui à Batangafo, distants de 383 kilomètres, circulent déjà de beaux cars qui desservent divers centres dont les plus importants sont Damar et Bouca, Des camions rapides assurent, d'autre part, sur ce même trajet, le transport des bagages et du fret commercial.

Du reste, étant donné l'importance du trafic dans cette région, un chemin de fer à voie étroite va bientôt être construit entre Bangui et Batangafo. Cette fois, c'est le rail qui viendra faire concurrence à l'auto ; mais l'un et l'autre seront suffisamment alimentés.

La route qui existe déjà de Batangafo à Fort-Lamy aura, de son côté, à supporter la concurrence d'un service de vapeurs fonctionnant sur le Chari.

Cette section a déjà été dotée de six baleinières à moteur et d'un puissant remorqueur.

Quant aux deux vieux bateaux qui assuraient tant bien que mal le service des passagers, le « Jacques-d'Uzès » et le « Léon-Blot », qui apparaissaient aux voyageurs

venus d'Europe comme deux échantillons de la navigation primitive, ils vont être remplacés par deux navires plus grands et plus confortables, actionnés par des moteurs à pétrole lampant

Du reste, les services de navigation sont appelés à prendre dans toute cette région un développement très prochain : le dérochage du seuil de Zinga sur l'Oubangui permettra aux gros bateaux de rivière venant du Congo d'accéder directement à Bangui toute l'année, au lieu d'être contraints, comme ils l'étaient jusqu'ici, en période de basses eaux, à deux déchargements qui grevaient considérablement les prix de transport.

D'autre part, de nombreux cours d'eau, dont le débit est assez fort pour qu'ils puissent être utilisés pour la pénétration économique par la navigation, vont être débarrassés des rochers, des troncs d'arbres accumulés qui ne permettent actuellement d'y faire circuler que de légères pirogues et pourront alors être desservis par des bateaux propulsés.

C'est une transformation considérable qui s'annonce ou même se manifeste déjà en diverses parties pour des territoires très étendus sur lesquels rayonnera tout un système de routes terrestres et fluviales ayant Bangui pour tête de ligne.

Et si l'on se rappelle qu'une route automobile, large de huit mètres et empierrée sur six, déroule son ruban gigantesque de Bangui jusqu'à Yaoundé, dans le Cameroun, où elle rejoint la voie ferrée de 1 m. 06 qui aboutit au port de Douala, sur l'Atlantique, on sera frappé d'admiration pour l'effort constant et méritoire, ignoré de la plupart des Français, qui prépare, au centre de l'Afrique, l'éclosion de possibilités économiques capables d'apporter très prochainement un appoint efficace au travail français, à la vie française.

COMPAGNIE FRANÇAISE DE L'OUHAME ET DE LA NANA
(*Les Annales coloniales*, 20 janvier 1934)

L'assemblée ordinaire du 17 janvier a. approuvé les comptes de l'exercice 1931-32 se soldant sans profits ni pertes.

Raymond Susset, député de la Seine,
La Vérité sur le Cameroun et l'AEF,
Édition Nouvelle Revue critique, 1934)

UN CURIEUX CONTRAT

Après avoir ainsi fait l'inventaire des voies de communication de cette colonie, il me faut attirer tout spécialement l'attention sur un curieux contrat d'affermage de transports passé par le Gouvernement général [Antonetti] en dépit d'une énergique protestation du Tchad.

Les transports administratifs et postaux ont été confiés pour dix ans, par un contrat de gré à gré signé à Paris en octobre 1931, à la Compagnie française de l'Ouhamé et de la Nana que préside un gouverneur honoraire des colonies [Henri Bobichon].

Cette compagnie est en réalité hollandaise par la majeure partie de son capital vrai et par ses hauts dirigeants.

Elle doit, aux termes de la convention, utiliser du matériel qui soit sa propriété et d'origine française. En fait, elle sous-traite la plus grande partie de son contrat, notamment pour les transports automobiles, et ses sous-traitants, qui ne sont liés par aucun texte, n'emploient presque exclusivement que du matériel américain.

La Ouhamé-Nana reçoit, d'après son contrat, 6 fr. 50 de la tonne kilométrique entre Archambault et Lamy, alors qu'elle sous-traite au tarif normalement usité par les transporteurs privés, soit 3 fr. 50 la tonne kilométrique. Elle s'assure sans aucun travail, sur le dos de l'administration, un bénéfice exorbitant de 3 francs par tonne kilométrique transportée, et cela pour dix années.

Et, pour lui éviter tout souci, l'article 8 dudit contrat garantit à la Ouhamé-Nana un minimum de trafic annuel de 75.000 kg sur la route, Bangui-Fort-Archambault.

Pour certaines distances, les prix sont forfaitaires. Ainsi de Bongor (dans le Mayo-Kebbi) à Lamy, la Ouhamé-Nana prend 458 francs la tonne. Or l'Administration, avec ses propres moyens, effectue le même trajet pour 100 francs la tonne. Elle doit cependant, en vertu du contrat, passer par la Compagnie concessionnaire. Il lui en a coûté en 1932, une dépense supplémentaire et inutile de 258.000 francs car elle a fait venir 800 tonnes de produits du Mayo-Kebbi, en perdant 358 francs par tonne transportée.

Rien que pour les produits venant de la région du Mayo-Kebbi dont Bongor est le centre, les transports se sont élevés en 1932 à 800 tonnes... ce qui fait pour la colonie du Tchad une perte sèche de 285.000 francs.

Cela compte sur un budget qui n'atteint que 17 millions.

D'autre part, il y a une absurdité évidente à faire venir *obligatoirement* les voyageurs officiels et les marchandises par la voie Pointe-Noire-Brazzaville-Bangui-Lamy, alors qu'il suffit de jeter un coup d'œil sur la carte pour constater que la voie la plus directe et la plus simple est Douala-Yaoundé-Bongor-Lamy.

Cette absurdité a pour conséquence de grever, par exemple, un litre d'essence destiné aux voitures officielles de 6 fr. 55 de frais de transport alors que les particuliers se ravitaillent à Lamy, chez les commerçants, au prix de 6 francs le litre...

Et pour le ciment... c'est encore plus ahurissant : le transport d'un kg de ciment de Pointe-Noire à Lamy revient à 4 fr. 36, alors que les commerçants qui le font venir par Douala le vendent moins de 3 francs le kg. rendu Lamy.

Quant aux fonctionnaires qui empruntent — contraints et forcés — ce chemin des écoliers, ils perdent un temps précieux... que nous payons.

Notons que les délais de transport normaux à la période des hautes eaux (quand les routes sont coupées) est de 10 à 12 jours de Batangafo (terminus de la route permanente) à Lamy et de 18 à 22 jours de Lamy à Batangafo.

Si l'on considère qu'il faut compter à cette époque 2 jours d'auto pour relier Batangafo à Bangui, puis 8 jours de bateau de Bangui à Brazzaville ou 18 jours de Brazzaville à Bangui et enfin deux jours de chemin de fer et d'auto (actuellement et pour au moins quelques mois encore) de Brazzaville à Pointe-Noire, on peut calculer qu'un fonctionnaire rejoignant Fort-Lamy par la voie administrative doit compter sur un minimum de 30 à 35 jours de voyage à travers l'A. E. F. au moment où les routes sont coupées dans le Nord.

À la saison sèche, l'automobile peut l'amener jusqu'à Fort-Lamy et il ne lui faut alors que 5 à 6 jours depuis Bangui, ce qui donne tout de même un total de 25 à 26 jours.

A cette époque, en débarquant à Douala, il pourrait être à Yaoundé le lendemain et 6 jours plus tard à Lamy, soit un voyage de 7 à 8 jours. Il économiserait donc un minimum de 17 jours plus les trois jours de traversée maritime de Douala à Pointe-Noire c'est-à-dire au minimum 20 jours.

J'ai rencontré à Pointe-Noire le nouveau gouverneur du Tchad, il regagnait son poste à Fort-Lamy où l'attendait son intérimaire.

Voilà le petit voyage imposé à ce lieutenant-gouverneur :

Douala-Pointe-Noire	3 jours
---------------------	---------

Pointe-Noire-Brazzaville	2 jours
Brazzaville-Bangui	20 jours
Bangui-Batangafu	3 jours
Batangafu-Lamy	10 jours
Arrêt aux escales	8 jours

soit environ deux mois alors que, de Douala à Fort-Lamy par Yaoundé et Bongor, il faut, je le répète, tout juste une semaine.

Or, quand un fonctionnaire perd du temps, c'est l'État qui paye. Dans le cas cité, c'est une dépense supplémentaire et inutile de 50.000 francs environ qui a été imposée au Tchad pour les frais de voyage du nouveau Gouverneur et de sa femme, les appointements payés en même temps à deux Gouverneurs et les indemnités de route.

Il y a sans doute des raisons pour exiger que tous les transports de personnes et de matériels administratifs passent par Brazzaville ! Il y a ce fameux contrat avec la Ouhamé-Nana et, maintenant, la nécessité de fournir du fret au port de Pointe-Noire et au Congo-Océan.

Ces raisons peuvent être, par certains, considérées comme excellentes.

Elles ne résistent pas à un examen impartial.

Ce que j'écris là est tellement évident qu'un Gouverneur honoraire des colonies l'a écrit également dans une publication coloniale au début de l'année 1931 :

Il disait : Pour le Tchad, la voie la plus économique de sortie doit être recherchée dans le prolongement de l'actuel chemin de fer du Centre-Cameroun... En conséquence, tous les produits arrivant du Nord par les voies fluviales ou par la route seraient pris par ce chemin de fer et embarqués à Douala.

Le chemin de fer n'est pas construit, mais il existe une route très convenable — en choisissant la saison — de Yaoundé à Lamy. Le raisonnement a donc toute sa valeur.

Il en a même une supplémentaire...

Je vous parlais tout à l'heure d'un gouverneur honoraire des colonies [Henri Bobichon] qui préside la société avec laquelle l'A. E. F. a passé en octobre, 1931 le contrat scandaleux qui oblige au long détour par Pointe-Noire, Brazzaville et Bangui.

Eh bien ! ce gouverneur honoraire est le même que celui qui a écrit que le plus économique, quand on va au Tchad, est de passer par Douala...

Je n'aurai pas la cruauté d'insister.

Maintenant, si vous voulez aller de Bangui à Brazzaville et de Brazzaville à Pointe-Noire, vous n'avez, pour la première partie, qu'à employer le bateau et, pour la seconde, le chemin de fer. *Il n'y a pas de route.*

Edmond du VIVIER DE STREEL, président

Ancien chef de cabinet d'André Lebon au ministère des colonies.

Propagandiste inlassable.

Administrateur d'une quarantaine de sociétés.

Voir [encadré](#).

Compagnie française de l'Ouhamé et de la Nana
(*La Journée industrielle*, 19 juin 1934)

L'assemblée ordinaire, tenue le 17 janvier, a approuvé les comptes de l'exercice 1931-1932 clos le 31 octobre 1932. Par suite des modifications apportées à la société par les assemblées extraordinaires des 3 octobre 1932 et 6 juin 1933, et de la constitution récente de sa branche commerciale et cotonnière en société anonyme, une réévaluation générale active et passive des inventaires a permis, avec l'aide des résultats de l'exploitation en Afrique ou solde des pertes antérieures, de procéder à l'amortissement total et partiel de divers postes d'actif. La situation de la société se trouve donc complètement apurée.

L'assemblée a, en outre, ratifié les nominations comme administrateurs, de MM. Ed. du Vivier de Strel, M. Superville⁴ et J. Guyon.

Deux beaux bateaux pour le Tchad
par F. M.
(*L'Éveil de l'AEF*, 8 avril 1935)

Nous ayons donné, la semaine dernière, les noms des bateaux que la Compagnie française de l'Ouhamé-Nana doit lancer pour le transport des passagers sur le Chari, le Logone et le Bahr-Sara. Nous sommes heureux de donner ci-après les derniers renseignements relatifs à ces belles unités qui entreront prochainement en service.

Le *Van-Vollenhoven* et l'*Émile-Gentil*, destinés à assurer les transports fluviaux dans la colonie du Tchad, et construits par les Établissements Claparède à Argenteuil, ont fait leurs essais sur la Seine, l'un le 25 janvier 1933, le second le 24 février.

Chacun de ces navires est mû par deux moteurs. Bettus-Loire à pétrole lampant et allumage par magnéto, à quatre cylindres d'une puissance de 41 chevaux, soit au total 82 chevaux.

L'appareil de propulsion est constitué par deux hélices en bronze à 3 ailes, placées sous voûte.

Le 24 février, ont eu lieu les essais tout à fait satisfaisants de l'*Émile-Gentil* en présence de MM. le gouverneur général de l'A.E.F. Antonetti ; le gouverneur du Tchad, Richard Brunot ; Mme Geneviève Chaumel-Gentil ; Mme et M. Morel ; Mlle Superville ; Mme Masson ; M. Masson, chef de cabinet de M. Antonetti ; l'intendant Blanc, représentant l'ingénieur général Wall ; le colonel Mury, délégué des Comores au Conseil supérieur des Colonies ; l'ingénieur Guyon et le commandant Joubert, des Établissements Claparède : le contrôleur général Le Roux, du bureau Veritas, ainsi que les membres du conseil d'administration de la Compagnie française de l'Ouhamé et de la Nana, MM. Henri Bobichon, du Vivier de Strel, Guyon, Superville, de Jager et Jean Bobichon.

La vitesse moyenne réalisée à été, comme pour le *Van-Vollenhoven*, de 16 km 480.

Ces deux navires sont destinés à assurer sur le Bahr Sara, le Chari, le Logone et le Tchad, le service des passagers, avec le maximum de confort possible et de vitesse.

L'emploi des moteurs Bettus-Loire évite les trépidations assez fortes qu'auraient provoqué l'action des moteurs Diesel, et qui eussent diminué le confort des passagers, voire même, à plus ou moins longue échéance, provoqué des dislocations de la coque.

⁴ Maurice Superville (Bordeaux, 22 avril 1867-Saint-Médard-en-Jalles, 17 déc. 1942) : administrateur colonial, explorateur, puis homme d'affaires. Il fut impliqué dans une quarantaine de sociétés, depuis la Kotto en 1899 jusqu'à la Holding coloniale, qu'il présida. Voir [encadré](#).

Sur le pont-promenade, six cabines, dont quelques-unes à lits superposés, pourvues chacune d'un lavabo à eau courante, d'une armoire et d'un ventilateur, recevront les passagers.

Toutes dispositions ont été prises pour l'aération et la protection contre les moustiques. À l'arrière des cabines, une grande surface est réservée aux chaises, fauteuils, etc.

Toutes commodités possibles ont été prévues, notamment la fabrication de glace précieuse pour les malades. Un appareillage donnera la lumière électrique.

Le *Van-Vollenhoven* et l'*Émile-Gentil*, qui seront vraisemblablement lancés sur le Bahr-Sara au mois de juin prochain, pourront remorquer plusieurs chalands chargés de matériel et de marchandises.

Les noms de ces grands coloniaux seront glorieusement portés par ces deux belles unités dont s'enrichit la flottille de la plus ancienne société congolaise.

AEC 1937/406 *bis* — Cie commerciale et cotonnière de l'Ouhamé-Nana « Comouna »,

Siège social : BANGUI (A. E. F.).

Bureau correspondant en France : 3, rue d'Alger, PARIS (1^{er}).

Tél. : Opéra 71-59. — Télég. : Barmil-Paris. — © : Cogef-Lugagne 1929. — R. C. Bangui 32 B.

Capital. — Société anon. au capital de 500.000 fr. en 500 actions de 1.000 fr.

Objet. — Commerce d'importation et d'exportation en A. E. F. — Traitement du coton en Oubangui-Chari (départements du Bas M'Bomou et de l'Oubangui Ouaka).

Comptoirs et factoreries. — Bangui, Sibut, Bangassou, Kitika, Ouango.

Centres d'usinage du coton. — Bangassou, Kitika, Gambo, Bria, La Baidou, Mandoukou.

Exp. — Coton, caoutchouc, ivoire, huile de palme et palmistes, cire, café, etc..

Imp. — Boissons et produits alimentaires, tissus, parfums, quincaillerie, produits manufacturés, etc.

Agences, dépôts et représentations. — Essences et huiles industrielles « Texaco », véhicules « Chrysler », « Dodge », « Plymouth », Réfrigérateurs « Superfex », récepteurs T. S. F. « Philco », etc.

Conseil. — MM. Ed. du Vivier de Streel, présid. ; Henri Bobichon, vice-présid. J.-W. de Jager, admin. délégué ; Jean Bobichon, admin.-directeur ; Geo-Guinard, administrateur.

Suret-Canale (Jean), *L'Afrique noire (1900-1945)*, Paris, Éditions sociales, 1962.

Sur le Chari, le monopole de la navigation appartient à la Compagnie française de l'Ouham [Ouhamé] et Nana, filiale d'une société hollandaise de traite installée à Brazzaville (*Nieuwe Afrikaansche Handels Vennootchap*). Son directeur général exerce les fonctions de consul des Pays-Bas à Brazzaville. Son conseil d'administration est présidé par un ancien gouverneur de l'Oubangui [Henri Bobichon n'était, en 1900, qu'administrateur adjoint de 1^{re} classe. Il suit Liotard en Guinée en 1909, puis devient chef adjoint du cabinet du ministre des colonies en 1911 (Messimy, Lebrun). Il accède au rang de gouverneur en 1912 et devient peu après percepteur de Saint-Nazaire, puis de Nantes] sous le règne duquel la société fut constituée. Elle a le monopole de tous les transports publics, civils et militaires, dans le bassin du Chari. Un arrêté du gouverneur général de 1932 lui donnera même un monopole d'entreprise, tout transporteur ou

commerçant ne pouvant soumissionner à une administration du Tchad sans passer par son intermédiaire.

Le contrat d'affermage des transports administratifs et postaux passé par le gouvernement général, pour dix ans, en octobre 1931, malgré les protestations de l'administration locale du Tchad, comporte les dispositions suivantes :

Entre Fort-Archambault et Fort-Lamy, le contrat lui accorde 6,50 francs la tonne kilométrique, alors que la tarif normal était de 3,50 francs.

De Bongor à Fort-Lamy, il est consenti à la société un « forfait » de 458 francs par tonne, alors que l'administration réalisait par ses propres moyens (ce qui lui est désormais interdit) le transport de la tonne pour 100 francs.

Enfin, le contrat garantit à la société un minimum de 750.000 kilos de trafic annuel sur la route Bangui-Fort-Archambault⁵.

Sa flottille compte deux vapeurs et six baleinières propriété de la colonie du Tchad, au tarif demeuré fixe depuis le début du siècle de 50 francs par an et par vapeur, 10 francs par an et baleinière. Vers les années trente, quatre des six baleinières perdues n'avaient été ni remplacées, ni remboursées. La société possédait d'autre part, en propre, quarante-quatre baleinières.

Ses payeurs étaient payés au tarif légal, 1,50 franc par jour plus la nourriture, attentes aux escales non payée, et 0,50 franc par jour pour le « retour à vide » (même si les embarcations étaient pleines). Ne payant aucune redevance et ses frais très limités comme on voit, étant amortis par les bénéfices de ses factoreries, refusant toute responsabilité pour les pertes (fréquentes par avarie ou accident), la compagnie réalisait, pour un capital pratiquement nul, 500.000 francs de bénéfices nets par an.

Ses prix dépassant de près de deux fois les prix de revient maxima du transport, il n'était pas désavantageux pour d'autres transporteurs de soumissionner par son intermédiaire, en réalisant un bénéfice satisfaisant, le surplus entre les prix consentis et le tarif officiel perçu par la compagnie constituant une rente de monopole pure et simple, prélevée sur le budget des administrations⁶.

On comprend dans ces conditions l'hostilité des « intérêts » de l'A.E.F. à une desserte de l'Oubangui et du Tchad par le Cameroun : du Tchad, tout au moins, la route directe vers Douala, praticable en toutes saisons, ou la route jusqu'au port de Garoua sur la Bénoué, avec transbordement sur la flottille de l'U.A.C. et évacuation par la Nigeria, revenait notablement moins cher. On aurait pu aller de Fort-Lamy à Douala en une semaine (par Yaoundé) au lieu d'un mois pour gagner Pointe Noire par Brazzaville (itinéraire imposé). Mais ce changement d'orientation aurait porté préjudice à de nombreux intérêts, spécialement aux Compagnies de l'Ouahm et Nana ou Afrique et Congo. Et puis, il fallait donner du trafic au Congo-Océan pour justifier sa construction ! On continua donc à imposer aux passagers et produits « administratifs » ou bénéficiant des protections administratives (le coton à partir des années trente) la voie la plus coûteuse, la plus compliquée (deux transbordements du Tchad à l'Océan, en plus du chargement initial et du déchargement au port) et la plus longue (13 jours de Bangui à Brazzaville, pour mille kilomètres, le temps du parcours Bordeaux-Lomé par les paquebots de la même époque).

On invoqua au besoin des raisons « nationales » : il n'était pas sûr que le Cameroun, territoire sous mandat, demeurât français et il fallait maintenir une ligne de communication « nationale ». L'emprunt de 10 millions, autorisé en 1930 au bénéfice du Cameroun pour la construction du chemin de fer Douala-Tchad ne fut jamais lancé.

⁵ R. Sucer, o.c., pp. 120-121.

⁶ Cf. Denise Moran, o.c., p. 296, et Marcel HOMET, Congo de souffrances, Paris, Ed. Montaigne 1934, p. 155-156. Sa succession a été prise depuis la dernière guerre par la Compagnie des Transports Congo-Oubangui-Tchad, filiale de la C.G.T.A. [CGTA].

LÉGION D'HONNEUR
Ministère de la France d'outre-mer
(Journal officiel de la République française, 16 août 1947)

Chevalier

Lefebvre (Théodore), représentant de la Compagnie française de l'Ouhamé et de la Nana à Fort-Lamy ; 43 ans 8 mois 13 jours de services et de pratique professionnelle.

AEC 1951-456 — Cie commerciale et cotonnière de l'Ouhamé-Nana « COMOUNA »,
Siège social à BANGUI (A. E. F.).

Correspondant en France : Bureau métropolitain de l'Ouhamé-Nana, 10, rue Villaret-de-Joyeuse, PARIS (17^e).

Capital. — Société anon. au capital de 50 millions de fr. C.F.A. en 50.000 act. de 1.000 fr.

Société en voie de transformation par scindement :

Département cotonnier (destiné à constituer l'exclusive activité de la société, sous le nom de Compagnie Cotonnière de l'Ouhamé-Nana - Cotouna. — Achat et traitement du coton dans les régions de l'Ouaka-Kotto et du M'Bomoul, exportation et vente. — Centres d'usinage : Ippy, Mandoukou, Kitika, Bangassou, Gambo.

Département commercial (en voie de reprise par la Cie française de l'Ouhamé et de la Nana - Transouna. — Import.-export., représentation industr. (Véhicules Chrysler, Dodge, Plymouth, carburants et lubrifiants « Texaco »).

Comptoirs et factoreries. — Bangui, Bossangoa, Bouca, Batangafo, Crampel, Dekoa, Sibut, Possel, Grimari, Bambari, Ippy, Kitika, Bangassou, Ouango et Pointe-Noire.

Conseil. — MM. le Gouverneur général hon. [de l'AEF] F[rançois]-J[oseph] Reste [BAO], présid. ; Georges Martineau, Marcel Simenel, admin. ; J.-W. de Jager, admin.-dél. ; Jean Bobichon [probablement le fils d'Henri, anc. pdt de la Sté]), admin.-dir.

AEC 1951-542 — Cie française de l'Ouhamé et de la Nana (Compagnie de Transports) « TRANSOUNA »,

Siège social : BANGUI (A. E. F.).

Correspondant en France : Bureau métropolitain de l'Ouhamé-Nana, 10, rue Villaret-de-Joyeuse, PARIS (17^e).

Capital. — Société anon. fondée le 21 février 1900, 6.300.000 fr. en 21.000 actions e 300 fr.

Objet. — Transports fluviaux sur le Logone, le Chari et le Tchad. Opérations de commerce, import.-export. Agents de Cies d'Assurances contre tous risques.

Agences et Comptoirs. — Bangui, Archambault et Lamy.

Conseil. — MM. Georges Martineau, présid. ; F[rançois]-J[oseph] Reste [anc. gouverneur général AEF], Marcel Simenel, admin. ; MM. J.-W. de Jager, admin.-dél., Jean Bobichon [probablement le fils d'Henri, anc. pdt de la Sté]), adm-direct.
