

SOCIÉTÉ NAVALE DE L'OUEST, LE HAVRE

1886 : suite de la maison Georges Leroy et Cie (1880).

SOCIÉTÉ NAVALE DE L'OUEST

Conversion de la société en commandite simple George Le Roy et Cie
en société anonyme

Société anonyme, au capital de deux millions six cent cinquante mille francs

Siège social : rue de Châteaudun, 51, à Paris.

(*Cote de la Bourse et de la banque*, 19 janvier 1886)

Cette société a pour fondateur : M. *George-Auguste-Édouard* Le Roy, armateur, demeurant à Sainte-Adresse (Seine-Inférieure), rue du Chef-de-Caux, n° 6,

Ayant agi en qualité de seul gérant de la société en commandite simple « George Le Roy et Cie », ci-dessus énoncée, et autorisé à dresser lesdits statuts aux termes de la délibération de l'assemblée générale du neuf novembre mil huit cent quatre-vingt-cinq, précitée.

Après avoir constaté les transmissions des parts de commandite effectuées depuis le vingt février mil huit cent quatre-vingt-trois, et indiqué la répartition actuelle du capital social, a dressé les statuts de la société anonyme adoptée en transformation de la société en commandite simple « George Le Roy et Cie ».

De ces statuts, il est extrait ce qui suit :

La société a pour objet :

- 1° L'achat, la construction, l'armement et l'exploitation de navires à vapeur ;
- 2° Toutes les opérations de transit, de consignation, d'affrètement et généralement toutes les opérations concernant les transports maritimes et terrestres ;
- 3° Toutes les opérations accessoires se rattachant directement ou indirectement aux objets ci-dessus.

Elle est constituée pour une durée de vingt années.

Le siège de l'exploitation est établi au Havre, quai d'Orléans, 45.

Le capital social est fixé à deux millions six cent cinquante mille francs, divisés en cinq mille trois cents actions de cinq cents francs chacune entièrement libérées.

Le conseil d'administration est autorisé à émettre des obligations, selon les besoins de la société, mais seulement à concurrence d'un chiffre de quatre mille huit cents obligations, au capital nominal de cinq cents francs.

Sont nommés administrateurs de la société pour cinq ans, à partir de ce jour : MM. le comte de Guernon Banville ; Maurice de La Penha ; George Le Roy ; Jules Perrier ; Augustin Pestel.

M. George Le Roy est nommé directeur de la société, avec les pouvoirs énoncés dans les statuts, pour dix années.

Sont nommés commissaires pour l'examen des comptes de l'exercice expirant le 31 décembre 1886, avec pouvoir d'agir séparément, en cas d'empêchement de l'un d'eux : MM. George Danyau ; André Lespinas, contrôleur des succursales de la Société générale de Crédit industriel et commercial.

Acte déposé chez M^e Poletnich, notaire à Paris, et publié dans le *Droit* du 17 janvier 1886.

La grève des journaliers du Havre
(*Le Temps*, 27 décembre 1892)

(De notre correspondant particulier)

Le Havre, 25 décembre.

Une nouvelle proposition de conciliation a été faite, ce matin, en présence de M. Brindeau, maire du Havre, par certains entrepreneurs aux grévistes : ils ont offert de payer la journée 6 francs ; mais les grévistes ont répondu qu'ils ne travailleraient à aucun prix tant qu'un engagement écrit n'aurait pas été consenti par les entrepreneurs. En présence de cette déclaration, les agents et représentants des compagnies de navigation qui fréquentent le port du Havre, les armateurs, négociants et entrepreneurs se sont concertés pour adresser un appel aux journaliers. Cet appela été affiché, aujourd'hui, en ville et sur tous les quais. Les affiches posées en ville ont seules été respectées les autres ont été lacérées presque aussitôt l'affichage. Les signataires de cet appel déclarent qu'ils ne peuvent accepter les conditions réclamées par le syndicat des journaliers et protestent contre la grève que ce syndicat a organisée et qu'il entretient en obligeant les ouvriers désireux de travailler à cesser tout travail.

Ils maintiennent leurs propositions précédentes, c'est-à-dire 5 fr. 50 comme paye quotidienne, à la condition formelle que le travail soit repris lundi matin. L'appel se termine ainsi

Les soussignés ont l'honneur de faire observer aux journaliers que le salaire des ouvriers est actuellement, à Dunkerque, de 5 francs par jour, que, notamment à Rouen, l'ouvrier embauché par heure ne reçoit comme salaire que 0 fr. 40 à 0 fr. 50 par heure, soit, dans cette saison, 3 fr. 85 par jour.

Les ouvriers du Havre, qui voient les navires passer sur rade, montant à Rouen, peuvent se rendre compte par eux-mêmes que, malgré les efforts du commerce de la place, une notable quantité de marchandises sont dirigées sur les ports voisins, au grand détriment des ouvriers eux-mêmes et qu'une augmentation trop forte de salaire aurait pour résultat d'aggraver encore cette situation.

Quant aux lignes régulières, elles se trouvent déjà forcées, par l'économie de main-d'œuvre qu'elles rencontrent dans les ports voisins, d'y porter une partie de leur trafic.

Parmi les signataires de cette affiche, on remarque la Compagnie transatlantique, les Chargeurs Réunis, la Compagnie havraise péninsulaire, la Compagnie maritime du Pacifique, la [Société navale de l'Ouest](#), les principaux armateurs, courtiers maritimes et négociants et, enfin, les entrepreneurs, qui, dès cet instant, font cause commune avec les armateurs.

La journée de dimanche a, d'ailleurs, été absolument calme.

Une brigade de gendarmes de Rouen et des gendarmes de Sotteville, Elbeuf et Darnétal sont partis aujourd'hui pour le Havre, où ils vont, concurremment avec la gendarmerie de cette ville, assurer le service d'ordre.

Le Havre, 26 décembre.

Les ouvriers grévistes ont répondu à l'affiche des entrepreneurs par une autre affiche dans laquelle le syndicat engage tous les ouvriers à exiger un salaire de 6 francs par jour.

Le travail n'a été repris nulle part ce matin, mais il ne s'est produit aucun incident.

(*Le Journal des débats*, 18 novembre 1893)

La Corogne, le 17 novembre.

Le steamer français de la Compagnie navale de l'Ouest, allant de Lisbonne à Saint-Nazaire, a heurté une épave et a coulé à pic, à 12 milles Sud-Ouest du cap Finistère.

Événements de mer, etc.

(*Le Journal des débats*, 18 novembre 1893)

Le vapeur français *Saint-Paul*, de la Société navale de l'Ouest, dont le naufrage a été signalé dans l'édition du matin, paraît s'être perdu à la suite d'un abordage avec une épave à 12 milles du cap Finistère mais, d'après la dernière dépêche, tout l'équipage est sauvé. Le *Saint-Paul* est un navire de 958 tonneaux de jauge brute et qui a été construit au Havre en 1881.

MORT SUBITE

(*Le Temps*, 25 janvier 1898)

Le capitaine de navire Rieusset, commandant le steamer *Saint-André*, de la Société navale de l'Ouest, est mort subitement à Marseille, à bord de son bâtiment, au moment même où il levait l'ancre pour rejoindre son port d'attache.

Belgique

(*Le Temps*, 1^{er} août 1900)

Le steamer français *Saint-Paul* de la Compagnie navale de l'Ouest, venant du Havre, s'est échoué cette nuit dans l'Escaut, à la hauteur de Bath et à marée basse.

Le bateau s'est brisé en deux à la hauteur de la chambre des machines. L'équipage tout entier a pu se sauver.

Grèves

(*Le Temps*, 10 août 1900)

Le Havre, 9 août, 10 h.

À la suite des entrevues qui ont eu lieu, à la sous-préfecture, entre les représentants des compagnies de navigation et les délégués des grévistes, où les propositions faites par les armateurs ont été repoussées, les grévistes ont renouvelé leurs revendications, qui sont les suivantes unification des salaires pour tous les inscrits maritimes de la place, quel que soit le genre de navigation 35 francs pour les mousles, 50 francs pour les novices, 80 francs pour les soutiers et marins, 112 fr. 50 pour les chauffeurs.

Quelques revendications ont été formulées au sujet des suppléments pour les marins chargés de fonctions spéciales, ainsi que pour les compagnies qui ne nourrissent pas leur personnel.

Les armateurs ont répondu par les propositions suivantes : 1° les compagnies long courriers (Compagnie transatlantique, Chargeurs réunis, Compagnie havraise

péninsulaire, grandes lignes) ne peuvent rien changer à leurs dernières conditions et tiennent absolument à maintenir les distinctions entre les différentes catégories de matelots ou de soutier qui leur permettent de tenir compte de la valeur individuelle des travailleurs ; 2° les armateurs au cabotage (Worms et Cie, [Société navale de l'Ouest](#), Compagnie havraise péninsulaire cabotage, E. Bauzin) ne font pas d'objection à l'unification des salaires pour tous les matelots et chauffeurs et accepteraient de payer en outre des salaires déjà acceptés pour les mousses, novices et soutiers, 75 francs pour tous les matelots et 95 francs pour tous les chauffeurs ; 3° enfin les armateurs au bornage comme la Compagnie normande, acceptent de payer les matelots et les chauffeurs sur des bases uniformes dans lesquelles serait comprise une indemnité de nourriture.

Les armateurs affirment être absolument décidés à ne pas aller plus loin dans la voie des concessions, parce qu'ils considèrent que des augmentations supérieures à celles proposées sont incompatibles avec la prospérité de la marine marchande française.

Grèves
(*Le Temps*, 16 août 1900)

Le Havre, 15 août.

Tous les ouvriers voiliers du Havre, comprenant deux corporations distinctes, les uns fabriquant la voilure des navires et les autres employés au commerce pour l'échantillonnage des balles de coton et des sacs de café, viennent de se mettre en grève en réclamant la journée de huit heures. Ces ouvriers gagnent sept francs par jour.

D'autre part, les ouvriers du port se sont de nouveau mis en grève ce matin. Ils réclament, suivant eux, d'après une convention qui aurait eu lieu précédemment, le paiement de 1 franc de l'heure les dimanches et fêtes. Les grévistes se sont rendus en grand nombre ce matin à bord de plusieurs navires des maisons Eugène Grosos, [Navale de l'Ouest](#) et Bauzin, ont encadré les ouvriers qui travaillaient et les ont enlevés de force. Lorsque la police est arrivée, il était trop tard le débauchage était accompli.

Événements de mer, etc.
(*Le Journal des débats*, 22 janvier 1903)

Une collision s'est produite en Seine, non loin du Havre, en face de Labouilles, entre le vapeur français *Saint-Barnabé*, allant de Marseille à Rouen, et le steamer anglais *Glyn*, se rendant de Rouen à Barry (Angleterre). Le *Saint-Barnabé*, appartenant à la Compagnie navale de l'Ouest, est complètement submergé et considéré comme perdu. L'équipage s'est sauvé dans les embarcations.

Équipement de trois navires en frigorifiques
pour l'importation de viande ovine et primeurs algériens
en collaboration avec la [banque Dupuy frères et Compagnie](#), de Paris.
Défaillance de cette dernière.
Procès gagné par la S.N.O.

Société Navale de l'Ouest
Dissolution
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 16 janvier 1907)

Du procès-verbal de l'assemblée extraordinaire des actionnaires de cette société, tenue le 20 décembre 1906, il appert que l'assemblée a, conformément à l'article 44 des statuts, décidé la dissolution anticipée de la société et nommé comme liquidateurs MM. Édouard Delange et Jacques Level.—*Affiches Parisiennes*, 11 janvier 1907.

Société navale de l'Ouest
(*Gil Blas*, 23 juin 1904)

L'assemblée générale ordinaire des actionnaires de la Société navale de l'Ouest a eu lieu samedi dernier, 18 juin.

Après avoir entendu la lecture du rapport du conseil d'administration et celui des commissaires, les actionnaires ont approuvé à l'unanimité les comptes et le bilan de l'exercice 1903, tels qu'ils leur étaient présentés, et ont réélu M. Pestel, administrateur, dont les pouvoirs prenaient fin cette année.

NOUVELLE SOCIÉTÉ NAVALE DE L'OUEST

S.A., 26 novembre 1906

Nouvelle Société Navale de l'Ouest
Constitution
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 21 décembre 1906)

Suivant acte reçu par M^e Kastier, notaire à Paris, le 21 novembre 1906, M. Léon-Auguste, Théodore Bosquet, rentier, demeurant au Vésinet, 39, rue Thiers, a établi les statuts d'une société anonyme sous la dénomination suivante : Nouvelle Société Navale de l'Ouest (Services réguliers entre la France, la Belgique, le Maroc, le Portugal, l'Espagne et la Méditerranée).

Cette société a pour objet l'achat, la construction, l'armement et l'exploitation de navires à vapeur, toutes les opérations de transit, de consignation, etc., se rattachant aux transports maritimes, fluviaux et terrestres, ainsi que toutes opérations relatives à l'achat de marchandises pour compte de l'armement.

Le siège social est à Paris, 19, rue La-Fayette.

Il existe un siège d'exploitation établi au Havre, 53, quai d'Orléans.

La durée de la société a été fixée à 30 années.

Le fonds social est de 1.700.000 fr., divisé en 3.400 actions de 500 fr. chacune, qui ont été toutes souscrites et libérées du quart.

Le conseil d'administration est autorisé à émettre des obligations, mais seulement à concurrence de 3.800 obligations de 500 fr.

Sur les bénéfices nets annuels, il sera prélevé : 5 % pour constituer la réserve légale ; la somme nécessaire pour servir 6 % d'intérêt aux actionnaires et si la société reste son propre assureur, la somme nécessaire pour constituer un fonds de réserve spéciale dit « Fonds d'assurance ». Cette somme devra être au moins égale à celle des primes qui auraient été payées en cas d'assurance. Le solde sera réparti comme suit : 10 % au conseil d'administration et 90 % aux actionnaires, sauf décision contraire de l'assemblée générale.

Ont été nommés administrateurs : MM. Pestel Augustin, demeurant, à Paris, 11, rue d'Aguesseau ; Constant Bergereault, 16, rue Doubet au Havre ; Cremer, Marius, 16, rue Doubet au Havre ; Delange, Édouard, 27, rue d'Edimbourg ; Durangel, Henri 1, 25, boulevard de Latour-Maubourg ; Empis, Jules 4, rue Thimonnier, à Paris ; Fautrel Georges 2, 27, rue du Départ au Vésinet ; et Weil, Léon 3, 16, rue de Bourgogne, à Paris. — *Affiches Parisiennes*, 17 décembre 1906.

1907 : commande de 14 navires aux Ateliers et chantiers de France (Dunkerque) La moitié seront coulés par les sous-marins allemands pendant la Première Guerre mondiale

Nouvelle Société Navale de l'Ouest
Transfèrement de siège social
(Cote de la Bourse et de la banque, 9 décembre 1907)

Aux termes d'une délibération, en date du 31 octobre 1907, du conseil d'administration de cette société au capital de 1.700.000 fr., il appert que le siège social qui était à Paris, rue Lafayette, 19, est transféré, depuis le 15 novembre 1907, à Paris, 50, rue de Châteaudun. — *Affiches parisiennes*, 10 novembre 1907.

¹ Henri Durangel (Marseille, 1829-Paris, 1909) : directeur de l'administration départementale et communale de 1870 à la chute de Mac-Mahon (30 janvier 1874), puis conseiller d'État. Membre de la Commission centrale des chemins de fer en 1877. Il devient administrateur de la très remuante Société financière de Paris en 1879 et la représenté à la Banque transatlantique (1881), aux Immeubles de France et aux Chemins de fer Beira-Alta (Portugal). Après la liquidation de la Société financière à la fin des années 1880, il demeure à la Banque transatlantique et entre en 1892 à la Régie des tabacs du Portugal (les « Tabacs portugais »). Bonapartiste bon teint, il participe en 1895 à l'anniversaire de Marengo et Friedland. Il décède le 4 avril 1909.

Il était le frère du peintre Léopold Durangel.

² Georges Fautrel : agent maritime, fondateur et administrateur délégué de la Société des voiliers français (Président : Léon Molinos) (1896), administrateur de la Compagnie de la Sangha (1899), de l'Ondine (pêche)(1900), actionnaire de l'Extrême-Orient, Société française de navigation (1901), administrateur de la Nouvelle Société Navale de l'Ouest (1906) et de la Société d'exploitation des dispositifs de mâts de charge brevetés (Système B. Puissesseau)(1910). Vice-président du Comité central des armateurs de France. Yachtman émérite. Avis de décès : *Le Temps*, 7 novembre 1915.

³ Léon Weil : ancien directeur des manufactures de l'État français, ingénieur-conseil de la Compagnie générale des Tabacs des Philippines, ingénieur-conseil de la Compagnie des Tabacs du Portugal, fondateur de la Société internationale de régie co-intéressée des tabacs au Maroc (1910).e

En outre, administrateur de la Société générale électrique et industrielle (1899), des Tramways de la Rive gauche de Paris (1901), de la Cie madrilène d'éclairage et de chauffage par le gaz, vice-président Cie centrale d'électricité de Moscou. Administrateur de la Union & El Phenix espagnol. Administrateur de la Société centrale de dynamite (1902), de la Société générale de dynamite, de la Société industrielle de photographie, président de la Sté générale des matières plastiques. Administrateur de la Société chimique des usines du Rhône (SCRUP). Administrateur de la Cie auxiliaire de ch. de fer et de travaux publics, administrateur de Decauville (1909).

Enfants : Marie-Lucy, mariée en 1889 à Paul Letellier, remariée en 1904 à Charles-Eugène Macé de Lépinay ; Cécile-Alice mariée en 1902 à Benito de Véricourt.

Avis de décès : *Le Figaro*, 26 novembre 1914.

MOUVEMENT SOCIAL
La grève des inscrits maritimes
LA SITUATION DANS LES PORTS
(*Le Temps*, 13 juin 1912)

Au Havre, le mouvement gréviste, nous écrit notre correspondant particulier, prend de l'extension. Hier après-midi la plupart des hommes d'équipage et de machine de la Compagnie normande qui assure le service de l'estuaire ont débarqué.

La compagnie a fait rentrer ses navires dans le bassin de la Citadelle. Ce service de bornage est donc suspendu. Il en est de même pour le B-F et le Port-Bail qui assurent le service Havre-Cherbourg.

Sur instructions venues de Paris, la *France*, de la Compagnie générale transatlantique, a été désarmée. Les passagers sont repartis pour Paris ou pour Cherbourg à 3 heures de l'après-midi.

Voici actuellement le bilan de la grève :

Compagnie générale transatlantique, 600 défailants, provenant des steamers *France*, *Honduras*, *Touraine*, *Québec*, *Rochambeau*, *Basse-Terre*, *Maroni*, *Titan* (remorqueur), *Suzanne*, *Mathilde*, *Elisabeth* (porte-amarres).

Compagnie havraise péninsulaire, 140, des steamers *Djibouti*, *Havraise* et *Diégo-Suarez*.

Compagnie des Chargeurs réunis, 45 hommes de l'*Afrique*, entrée hier soir.

Messageries maritimes, 100, des steamers *Médoc*, *Breton*, *Gange*.

[Société navale de l'Ouest, 15, du Saint-Barthélemy.](#)

Compagnie Worms, 100, des *Séphora-Worms*, *Léoville*, *Suzanne-et-Marie*, *Pessac*.

Compagnie normande de navigation, 90.

Compagnie de remorquage « les Abeilles », 50.

Le syndicat des armateurs havrais a adressé aux journaux locaux une lettre où, « afin d'éclairer l'opinion », il fait remarquer « que des augmentations de salaires ont été librement consenties à leurs équipages par les armateurs faisant partie de ce groupement, et cela depuis le mois de novembre dernier en ce qui concerne la navigation au petit cabotage et au remorquage, et depuis le 1^{er} juin, pour le long-cours et le grand cabotage. Et le syndicat des armateurs donne les chiffres de ces augmentations. Pour le petit cabotage et remorquage, par exemple, c'est une majoration uniforme de dix francs par mois qui a été accordée à toutes les catégories du personnel.

Les inscrits répondent que la grève actuelle a pour base les revendications nouvelles présentées en janvier et février 1912 et qui exigent des salaires de 165 francs pour les maîtres et assimilés et de 110 francs pour les matelots et soutiers sur les navires à vapeur et à voile naviguant au long-cours ; de 225 francs pour les maîtres naviguant au cabotage ; et le payement des heures supplémentaires.

MODIFICATION
Nouvelle Société navale de l'Ouest. — Changement de dénomination.
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 3 juillet 1912)

Suivant décision de l'assemblée extraordinaire du 30 mai 1912, la société prendra désormais la dénomination de Société navale de l'Ouest. — *Affiches Parisiennes*, 29 juin 1912.

PROPOS D'UN ALGERIEN
Les travaux de nos ports
(*Le Sémaphore algérien*, 3 août 1912)

Le grand môle de l'arrière-port de l'Agha est à peine mis à la disposition du commerce, que plusieurs de ses lots sont adjugés par voie de soumissions aux compagnies maritimes Havraise Péninsulaire à 8 fr. 10 le mètre carré, Navale de l'Ouest à 8 fr. 05, Le Quellec, à 8 fr. 30, Navigation mixte à 6 fr. 55.

.....

Société navale de l'Ouest
(*Le Sémaphore algérien*, 5 octobre 1912)

Les hommes d'initiative qui sont à la tête de cette société suivent avec intérêt depuis des années les progrès constants du trafic algérien. Faisant confiance à ce pays en l'avenir duquel ils ont foi, ils n'ont pas hésité à augmenter leur flotte pour satisfaire aux besoins croissants du commerce. Ils auront, d'ici juin 1913, doublé leur capacité de transport. En effet, les derniers navires mis cette année sur la ligne d'Alger-Rouen, le *Saint-Philippe* et le *St-Simon* portant plus de dix mille tonnes à eux deux, vont être renforcés dans quelques mois du *Saint-Barnabé*, du *Saint-Vincent*, du *Saint-Louis* et du *St-Michel* de 7.200 tonnes chacun. Si l'on tient compte que le total des facultés de transport de cette Compagnie était en 1906 de 13.900 tonnes, en 1911 de 32.200 et qu'en juin 1913, il s'élèvera à 71.000 tonnes, on reconnaîtra que nous avons raison de dire qu'en moins de deux ans, il aura plus que doublé comme l'a fait d'ailleurs le capital de la société [...] qui vient d'être porté à 3 millions de francs.

Pour donner une idée de l'importance acquise par la Compagnie navale de l'Ouest, dont le siège social est à Paris, 50, rue de Châteaudun, nous ne saurions mieux faire que de comparer l'état de sa flotte en 1906 et en 1912.

Composition de la flotte en 1906

Vapeurs	Portée en lourd (tonnes)
« St-Mathieu »	1.200
« St-Barthélémy »	2.200
« St-Barnabé »	1.700
« St-Jacques »	2.200
« St-Philippe »	2.200
« St-Simon »	2.200
« St-Thomas »	2.200
Total	13.900

Composition de la flotte actuelle

Vapeurs	Date de constr.	Portée en lourd
« St-Mathieu »	1882	1.20
« St-Barthélémy »	1889	2.200
« St-André »	1907	3.600
« St-Jacques »	1909	3.600
« St-Jean »	1908	3.600
« St-Luc »	1908	3.600
« St-Marc »	1908	3.600
« St-Paul »	1908	3.600
« St-Pierre »	1908	3.600
« St-Thomas »	1909	3.600
« St-Pilippe »	1912	5.000
« St-Simon »	1912	5.000
« St-Barnabé »	en constr.	7.200
« St-Vincent »	id.	7.200
« St-Louis »	id.	7.200
« St-Michel »	id.	7.200
Total en juin 1913		71.000

Tous les navires en construction seront comme le *Saint-Philippe*, hier encore dans notre port, munis d'appareils de chargement Puissesseau, ingénieur de la Compagnie.

La particularité du gréement Puissesseau réside dans la suppression des palans de garde servant à l'orientation du mât de charge ordinaire. Une double sustentation par deux cartahus, commandés chacun par un treuil et dont les poulies de suspension sont situées sur une hune spéciale, l'une au centre, l'autre en abord, assure à chaque instant la fixité du mât et permet son orientation dans toutes les positions.

Comme le *Saint-Philippe*, les autres navires auront quatre mâts jumelés, soit huit mâts reliés deux à deux par une traverse.

Les appareils de chargement Puissesseau constituent un grand progrès au point de vue sécurité et rapidité et nos ports seront les premiers à bénéficier de ces dispositions nouvelles, ce dont nous ne saurions trop remercier la Société navale de l'Ouest et son actif représentant à Alger.

Alger
LE « SAINT-BARNABÉ »
(*Le Sémaphore algérien*, 18 janvier 1913)

Le « Saint-Barnabé » est incessamment attendu dans notre port. Comme nous l'avons annoncé il y a quelques semaines, ce vapeur vient d'être construit, pour le compte de la Société navale de l'Ouest, dont M. Cherfils, courtier maritime, est le consignataire à Alger.

Pour mémoire, nous rappelons ses caractéristiques : longueur 107 mètres, largeur 16 mètres, creux 9.60, tirant d'eau 7.50, jauge brute 5.260 tx. Puissance en chevaux 3.000 HP sans ballasts, le « Saint-Barnabe » pourra prendre 9.000 demi muids. Dix mâts de charge et 20 treuils permettront de charger le navire en 24 heures. Sa vitesse à pleine charge sera de plus de 11 nœuds. Muni d'un poste de T. S. F. d'une portée de plus de 250 milles, soit près de 500 kilomètres, il sera en outre éclairé à l'électricité, même dans les cales, pour le travail de nuit.

Nous sommes heureux d'annoncer que le « Saint-Barnabé », le premier d'une série nouvelle de 4 navires du même type, touchera bientôt notre port et sera exclusivement réservé au trafic des vins algériens et tunisiens.

NOUVELLES MARITIMES
ALGER
(*Le Sémaphore algérien*, 8 juin 1913)

Les dégâts occasionnés par l'incendie à bord du « Saint-Jean », de la Compagnie navale de l'Ouest, n'ont pas eu l'importance signalée. Quatre-vingt balles de coton ont été endommagées et le grand mât de charge est détérioré. Ce navire continue normalement sa traversée. Il sera de passage à Alger vers le 13 courant.

NOUVELLES MARITIMES
ALGER
(*Le Sémaphore algérien*, 16 novembre 1913)

Le *Saint-Louis*, de la Société navale de l'Ouest, sera lancé à Dunkerque aujourd'hui et mis en ligne fin courant sur Rouen Alger et vice-versa. C'est le 3^e navire du type *Saint-Barnabe*, *Saint-Vincent*, d'une portée de 8.000 fûts pleins et 8.000 vides.

Le *Saint-Michel*, 4^e de la série, sera lancé fin janvier et rentrera en ligne vers le 15 février.

Le *Saint-Simon* est parti aujourd'hui avec un plein chargement de vin en fûts pour Rouen.

Le lancement du « Saint-Louis »
(*Le Sémaphore algérien*, 1^{er} décembre 1913)

(De notre correspondant)

Dunkerque, 26 novembre. — Comme je vous l'ai télégraphié, le *Saint-Louis* a été lancé samedi dernier. Voici quelques détails sur cet événement maritime.

Ce vapeur, le *Saint-Louis*, le treizième de la série, est, comme les précédents, spécialement aménagé pour le transport des vins d'Algérie en France. C'est un superbe navire, long de 107 mètres, large de 16 et de 9 mètres 60 de creux. Il a la même forme élégante que ses frères aînés et, comme eux, il porte des mâts à portiques brevetés Puissesseau.

Sa machinerie est également puissante ; elle fournit au vapeur, qui peut porter un chargement de 9.000 fûts, une vitesse de 12 nœuds. Le pont est garni de 21 treuils à vapeur et d'appareils de manutention rapide et économique des marchandises.

L'aménagement intérieur n'a pas été négligé : il est en tous points luxueux, avec son mobilier élégant et confortable et son éclairage électrique.

Comme toujours, une foule nombreuse se pressait sur les cales des chantiers attendant le moment de la descente. La mise à l'eau a eu lieu à midi et elle s'est déroulée sans le moindre incident, malgré le vent qui soufflait avec violence.

M. le chanoine Brousse, doyen de Saint-Éloi, avait tenu à venir lui-même bénir le vapeur. Ce fut Mlle Andrée du Pasquier, fille de M. Hermann du Pasquier⁴, du Havre, administrateur de la Société navale de l'Ouest, qui, d'une main sûre, brisa la bouteille de champagne sur l'étrave du *Saint-Louis*. La charmante marraine était entourée, sur l'estrade, de MM. Congardel [Cangardel], chef de cabinet du sous-secrétaire d'État de la Marine marchande ; Montbrand, chef de l'Office des Transports au ministère de la Marine ; Laurier, commissaire en chef de la Marine et Nissen, administrateur de l'Inscription Maritime, spécialement délégués par M. de Monzie ; [Édouard] Delange, Hermann du Pasquier, Albert Weil, administrateurs et [Léon] Bosquet, directeur de la Société navale de l'Ouest ; Herbert, membre du conseil d'administration des Chantiers de France ; le baron du Teil, maire de Saint-Momelin ; MM. Saillard et Goulet, présidents ; Valette, vice-président ; Faurraud, Gourdault, Loury, membres du Comité des Syndicats parisiens des négociants transitaires en vins ; H. Boyd, directeur des Chantiers de France, etc., etc.

On remarquait aussi de nombreuses dames. La plupart des invités étaient arrivés la veille à 3 h. 30, par train spécial, parti de Paris, à 11 h. 50 du matin.

Le déjeuner qui suivit le lancement fut la plus agréable des réunions. Au dessert, M. Delange prononça un discours salué par de chaleureuses acclamations.

D'autres allocutions furent prononcées par MM. Herbert, Goulet et Congardel [Cangardel] et la fête se continua par une ravissante partie de concert.

Il nous reste maintenant à souhaiter au *Saint-Louis* que la Méditerranée lui soit clémente, car il y promènera bientôt le pavillon de la « Société navale de l'Ouest » et vous aurez, à Alger le plaisir prochain de le visiter à votre guise.

LES DÉCORATIONS DU 1^{er} JANVIER

Les décorations du nouvel an
Légion d'honneur
Ministère de la marine (au titre civil)
(*Le Temps*, 18 janvier 1914)

Chevaliers

M. [Léon] Bosquet, armateur, directeur de la Société navale de l'Ouest..

ENCOMBREMENT DU PORT DE ROUEN

(*L'Écho d'Alger*, 7 février 1915)

Le président de la chambre de commerce a adressé à M. le gouverneur général la lettre suivante :

« Alger, le 28 janvier 1915.

Le président de la chambre de commerce

⁴ Hermann du Pasquier (1864-1951) : ingénieur, commissionnaire en coton au Havre. Futur administrateur de la Compagnie générale transatlantique (1922). Voir [Qui êtes-vous ?](#)

à Monsieur le gouverneur général de l'Algérie, Alger.

Monsieur le gouverneur général,

Pour faire suite à ma communication du 21 janvier courant, n° 10.501, j'ai l'honneur de vous remettre, sous ce pli, copie de la lettre que j'ai reçue de la Société navale de l'Ouest au sujet de l'encombrement du port de Rouen.

Comme la Société Les Affréteurs réunis, la Société navale de l'Ouest se plaint de la suppression de ses postes fixes à quai, à Rouen, et de l'arrêt que ses vapeurs, considérés comme des navires charbonniers, subissent en rade du Havre avant de pouvoir monter en Seine.

Ces compagnies déclarent que si la situation ne peut être améliorée, elles se verront, en raison du préjudice grave qui leur est imposé, dans l'obligation de cesser leurs services entre l'Algérie et le port de Rouen.

Dans sa séance d'hier, 27 janvier, la chambre de commerce d'Alger a décidé, Monsieur le gouverneur général, de solliciter votre bienveillante intervention pour qu'il soit donné satisfaction aux légitimes desiderata dont elle a été saisie et qui intéressent d'une façon toute particulière le commerce algérien, au moment où les prix de transport des vins d'Algérie, par la voie de Marseille ou de Cette, vont se trouver considérablement majorés par suite de la dénonciation du § 3 du tarif 206 et du tarif 226.

Notre compagnie vous serait, en conséquence, très reconnaissante, Monsieur le gouverneur général, de vouloir bien télégraphier à MM. les ministres des Travaux publics, de la Marine et du Commerce afin que soient rétablis, en faveur des compagnies de navigation qui font le transport des vins entre l'Algérie et Rouen, les postes à quai qui leur avaient été accordés ou que, dans le cas où cela ne serait pas possible, elles bénéficient tout au moins d'un droit de priorité pour monter en Seine et disposer d'une place à quai.

Je vous en remercie par avance et vous prie d'agréer, etc.

Signé : Louis BILLIARD. »

NOUVELLES MARITIMES
ALGER

[Réquisitions]

(*Le Sémaphore algérien*, 10 mai 1915)

.....
Les vapeurs « Sylvie », [des Affréteurs réunis], « Saint-Thomas », de la Société navale de l'Ouest, « Phœbé », de la maison Le Quellec, ont été également libérés de la réquisition à la suite de l'intervention de M. Lutaud [gouverneur général de l'Algérie] et de notre compagnie consulaire.

Par contre, le « Galatée » a été réquisitionné et maintenu en remplacement du « Phœbé ».

Nécrologie

M. Léon Bosquet, de la Société navale de l'Ouest

(*Le Sémaphore algérien*, 27 janvier 1917)

Nous avons le regret d'apprendre la mort de M. Léon Bosquet, directeur de la Société navale de l'Ouest, trésorier du Comité central des armateurs de France, du Syndicat des

armateurs du Nord et de la Conférence des armateurs au cabotage national, décédé en son domicile, avenue de Wagram, 78.

Le défunt était une des personnalités les plus marquantes de l'armement français. Il avait débuté dans les affaires maritimes en 1866 — il y a cinquante ans — à l'époque où l'armement des navires marchands était encore l'apanage des négociants exportateurs. Aussi M. Bosquet ne séparait-il point le transport du négoce ; il donnait aux importateurs de vins, de céréales, de minerais, comme aux exportateurs de produits fabriqués, qu'ils fussent de France, d'Algérie, de Belgique, de Portugal ou d'Espagne, une collaboration de tous les instants.

Quelques années avant la guerre, sous l'impulsion clairvoyante de M. Bosquet, la flotte de la société qu'il dirigeait depuis 1890 s'était accrue, presque d'un seul coup, de douze vapeurs neufs représentant ensemble 60.000 tonnes. Ces unités, pourvues des perfectionnements les plus modernes, furent toutes commandées à l'industrie française.

Sur la ligne d'Anvers au Portugal, la société avait eu à soutenir une concurrence acharnée de la part des lignes allemandes, concurrence à laquelle elle avait résisté victorieusement. En 1911-1912, à l'époque de la crise du trafic franco-algérien due à l'engagement des transports maritimes, M. Bosquet, répondant à l'appel du gouvernement, organisa immédiatement sur l'Algérie une ligne qui devint très vite un des premiers services maritimes reliant les ports algériens à la région de Rouen-Paris.

M. Bosquet était chevalier de la Légion d'honneur.

Syndicat commercial algérien
Le transport des vins algériens
(*Le Journal général de l'Algérie*, 22 mars 1917)

.....
Rouen. — 1° Laisser au gouvernement le soin de mettre, à la disposition du gouverneur général de l'Algérie certains bateaux réquisitionnés, de préférence ceux construits spécialement pour le transport des vins, tels que *Saint-Barnabé*, *Saint-Vincent*, *Saint-Louis*, de la Navale de l'Ouest, et *Édouard-Shaki*, des Affréteurs réunis, en en laissant la gérance à leurs compagnies respectives et pouvant assurer un tonnage de 25.000 fûts par mois ;

2° Utiliser, dans la mesure du possible, les navires qui reviennent d'Orient sur lest.

.....

Aux Armateurs de France
(*Le Sémaphore algérien*, 9 juin 1917)

[...] Le président adresse ses plus sincères félicitations à M. P[aul] Houët, secrétaire technique du Comité, qui vient d'être appelé aux fonctions de directeur général de la Société navale de l'Ouest, laissées vacantes par la mort du regretté M. Léon Bosquet.

En témoignage des regrets unanimes que laisse le départ de M. Houët et de la reconnaissance des armateurs pour les services rendus par lui pendant plus de 14 ans, le conseil lui confère à l'unanimité le titre de secrétaire technique honoraire du Comité.
[...]

AFFAIRES MILITAIRES

MARINE
FÉLICITATIONS
(*Le Temps*, 17 juillet 1917)

Le ministre de la marine a décerné un témoignage de satisfaction au vapeur *Saint-André*, de la Société navale de l'Ouest, qui, canonné par un sous-marin le 8 juin dernier, a riposté immédiatement et forcé l'ennemi à cesser le combat.

L'enseigne de vaisseau Simon, capitaine du *Saint-André*, reçoit la Croix de guerre, ainsi que le capitaine au long cours Baborier, du trois-mâts-barque *Alexandre*, de Fécamp, qui fit preuve d'une grande énergie en cherchant par tous les moyens à sauver l'épave de son navire incendié par l'ennemi le 12 juin.

Commission de la marine marchande
(*Le Temps*, 15 août 1917)

Sont nommés membres de la commission de la marine marchande pour l'assurance des risques maritimes de guerre :

MM. le capitaine de vaisseau Bô Lelong, ingénieur en chef de la marine ; Reynaud, administrateur principal de l'inscription maritime ; Quesnot, inspecteur des finances ; Lyon-Caen, membre de l'Institut ; Dor, avocat, conseil juridique du sous-secrétariat d'État de la marine marchande ; Houët, directeur de la [Compagnie navale de l'Ouest](#) ; Plisson, directeur des Chargeurs français ; Berthe de Berthe, directeur du Bureau Veritas ; Vivet, directeur général de la Société des ateliers et chantiers de France ; Matignon, membre de la chambre de commerce de Paris ; Toutain, courtier juré d'assurances au Havre ; Porée, courtier juré d'assurances près la Bourse de Paris ; Bocquet, président du syndicat des compagnies françaises d'assurances maritimes ; Sibilat, vice-président du syndicat des compagnies françaises d'assurances maritimes ; Béraud-Villars, trésorier du syndicat des compagnies françaises d'assurances maritimes ; Audoin, secrétaire du comité des assurances maritimes de Paris.

AVIS À INSÉRER
À la Haute Cour de justice
Admiralty Division
F° 518
1917, S. N° 1346
(*Le Temps*, 31 janvier 1918)

Attendu que, au cours d'une action en limitation de responsabilité intentée devant la Haute Cour de justice au nom de la Société navale d'Ouest, propriétaire du steamer *Saint-Barthélemy*, contre la Norfolk and North American Trans-shipping Company, Limited, propriétaire du steamer *Southpoint* et autres, le juge de l'Admiralty Division de ladite Haute Cour jugea, le 15 octobre 1917, entre autres choses, que, étant donné les pertes ou les dommages causés aux vaisseaux, marchandises ou autres, en raison de la navigation défectueuse du *Saint-Barthélemy*, à l'occasion de la collision entre ce bateau et le steamer *Southpoint*, le 15 mars 1917, les propriétaires dudit steamer *Saint-Barthélemy* sont responsables de dommages dont le montant ne dépasse pas 11.128,8,5 liv. st. (cette somme représentant un taux de 8 liv. st. pour chaque tonne du tonnage enregistré du steamer *Saint-Barthélemy*, sans déduction au sujet de la chambre des machines).

Avis est donc donné par les présentes à toutes personnes ayant un droit quelconque au sujet de la perte ou des dommages causés, comme il est dit ci-dessus, que si elles ne présentent pas leurs réclamations d'ici au 15 février inclus, elles seront exclues du partage du montant ci-dessus.

En date du 7 janvier 1918.

Extrait par Stokes and Stokes

21, Great St-Helens

Londres, E.C., 3.

Examen des conditions d'embarquement des vins
(*Le Journal général de l'Algérie*, 7 mars 1918)

.....
Les Affréteurs réunis et la Navale de l'Ouest poursuivent leurs démarches et recherchent actuellement le tonnage neutre resté en dehors du contrôle interallié, qui semble indispensable pour assurer l'évacuation de toute votre récolte. Je conserve l'espoir qu'ils aboutiront très prochainement.
.....

L'APPROVISIONNEMENT DE L'ALGÉRIE
(*Le Journal général de l'Algérie*, 23 mai 1918)

Dans la séance d'ouverture des Délégations financières du 22 mai, il a été lu une note relative à l'approvisionnement de l'Algérie en houille, en essence et pétrole, et à l'écoulement de ses vins et alcools,

De l'historique de ces questions, nous détachons seulement les conclusions.

.....
Vins et alcools. —..... M. Lefebvre s'y est activement employé. Avec l'appui de MM. Étienne et Cuttoli, députés, et de spécialistes compétents, il a pu, au cours de conférences tenues chez M. le commissaire général des transports maritimes, obtenir :

1° La promesse que le séjour dans le port d'Alger des navires affrétés par [censuré]

2° que les frets autorisés sur les navires neutres, et qui étaient de 240 francs pour les alcools et pour les vins, seraient portés à 300 francs pour les alcools, afin d'inciter davantage les armateurs de bateaux neutres à coopérer à l'enlèvement de nos vins et alcools ;

3° l'autorisation pour la Société des Affréteurs réunis de disposer des navires [censuré] susceptibles de transporter ensemble [censuré]

4° l'autorisation pour la même société d'acquérir, de transférer sous pavillon français et d'exploiter à des taux raisonnables sur les lignes de la Méditerranée, les navires [censuré].

5° l'autorisation pour un consortium, dans lequel entreraient la Société des Affréteurs réunis et la Navale de l'Ouest, d'acquérir des vapeurs neutres qui seraient affectés au trafic entre l'Algérie et la métropole. L'un de ces navires, le [censuré] serait déjà acquis. Les intéressés espèrent que ces divers navires entreraient successivement en ligne d'ici [censuré]. Si toutes ces espérances se réalisent, si rien ne vient déranger ces combinaisons, l'expédition des vins et alcools de la campagne 1917-1918 pourra se faire complètement ou à peu près d'ici au mois d'octobre.

Mais le problème de l'exportation des vins reste grave pour la prochaine récolte, et doit solliciter toute l'attention des viticulteurs et des négociants, comme il continuera à retenir l'attention des services du gouvernement général.

7 octobre 1918 : torpillage par un sous-marin allemand au large de l'île de San Pietro (sud-ouest de la Sardaigne) du cargo Saint-Barnabé, 7.650 t. de port en lourd, lancé en 1913 à Dunkerque.

Société navale de l'Ouest
(*Le Sémaphore algérien*, 2 janvier 1919)

MM. les actionnaires sont informés qu'il est procédé à une répartition de 500 francs nets d'impôts par action actuellement existante, contre remise du coupon n° 11, en même temps qu'à la mise en souscription de 18.000 actions nouvelles. Un droit de préférence est réservé aux actionnaires qui pourront souscrire à titre irréductible :

1° À 6.000 actions nouvelles émises au pair.

2° À 4.000 actions nouvelles émises à 500 fr. plus une prime de 80 francs.

MM. les actionnaires pourront obtenir tous les renseignements utiles de détail, soit au siège social de la société, soit :

À la Banque Transatlantique, 10, rue de Mogador à Paris ;

À la Banque de la Seine, 103, rue des Petits-Champs, à Paris et dans ses agences;

Au Crédit havrais au Havre.

LIGUE NAVALE FRANÇAISE
(*Le Sémaphore algérien*, 23 janvier 1919)

Comité de la Ligue

.....
Honet [*sic* : *Houët*], directeur de la Navale de l'Ouest ;
.....

VAPEURS FRANÇAIS COULÉS
(*Le Sémaphore algérien*, 6, 13 et 20 février 1919)

1916

Saint-Philippe	3.419	Société navale de l'Ouest (Le Havre).
----------------	-------	---------------------------------------

1917

Saint-Jacques	2.459	Société navale de l'Ouest (Le Havre)
---------------	-------	--------------------------------------

Nouvelles constructions
(*Le Sémaphore algérien*, 3 juillet 1919)

On nous signale les nouvelles constructions suivantes :

.....
Société navale de l'Ouest : 2 vapeurs, dimensions : 107 x 16 x 8,40 en construction
chez M. Cray et C°. Ld à West-Hartlepool.
.....

Dans le monde du commerce
(*Le Sémaphore algérien*, 21 août 1919)

À Oran, M. Louis Rey, chevalier de la Légion d'honneur, agent maritime, transitaire et acconier, agent principal pour l'Oranie de la Société Navale de l'Ouest et de la Compagnie des bateaux à vapeur du Nord, a transféré les bureaux de sa maison place de la République.

VIRAGE PÉTROLIER INTERVENTION AU CAPITAL DE LA BANQUE DE LA SEINE (FILIALE DU GROUPE BRITANNIQUE VICKERS), DE LA BFCI, DE LA BANQUE TRANSATLANTIQUE ET DE LA BANQUE DE BRUXELLES

Établissement d'un dépôt d'huile lourde dans le port d'Alger
(*Le Sémaphore algérien*, 16 septembre 1919)

M. Paul Cherfils, agent à Alger de la Société navale de l'Ouest, a fait connaître que cette Compagnie, ayant mis en construction douze navires aménagés pour la chauffe au pétrole, se trouve conduite à envisager la création au port d'Alger d'un dépôt de 2.000 à 3.000 tonnes d'huile lourde.

Dans ce but, la Société navale de l'Ouest demande s'il lui serait possible d'emmagasiner une pareille quantité de mazout dans les installations existantes et disponibles du port. Dans le cas contraire, elle désirerait connaître si rien ne s'opposerait à l'introduction, dans les bassins, de chalands à huile lourde, comme elle a été amenée à le faire dans d'autres ports.

Cette question donne lieu aux observations suivantes :

1° En raison du manque actuel de place sur les terre-pleins et de leur insuffisance qui ne correspond plus aux nécessités du trafic, on ne saurait songer à constituer un dépôt à terre ;

2° En ce qui concerne l'installation de chalands à huile lourde, la chambre de commerce croit devoir rappeler qu'aux termes d'un arrêté préfectoral en date du 23 juillet 1914, MM. Michel Venture et fils ont été autorisés à introduire, dans le port d'Alger, un réservoir flottant de 4 à 5.000 tonnes à des fins identiques. La guerre seule les a empêchés de bénéficier jusqu'à ce jour de l'autorisation qui leur a été accordée.

Les permissionnaires n'ayant pas cessé de s'occuper de la réalisation de leur entreprise et, en raison de l'antériorité de leur demande, ils conservent la priorité d'installation d'un réservoir flottant dans le port d'Alger.

La nappe d'eau disponible étant déjà insuffisante aux besoins actuels pour l'emplacement et l'amarrage des embarcations de servitude du port, il ne paraît pas possible, *a priori*, à notre Compagnie d'envisager l'introduction d'un dépôt important autre que celui de MM. Venture et fils. Cependant, la chambre de commerce, tenant compte des efforts faits par la Société navale de l'Ouest, pour améliorer les transports entre la Métropole et l'Algérie, et du caractère particulier de ces chalands à raison de leur emploi, est disposé à étudier la question avec le plus grand esprit de bienveillance.

Dans ce but, il a été décidé de prier la Société navale de l'Ouest d'indiquer le nombre et les dimensions des chalands à huile lourde pour lesquels elle a l'intention de demander une autorisation d'introduction.

À la Navale de l'Ouest
(*Le Sémaphore algérien*, 24 octobre 1919)

À Anvers, il a été procédé, le 11 octobre, au lancement du vapeur pétrolier « St-Patrice », construit pour, le compte de la Société navale de l'Ouest aux chantiers de l'Antwerp Engineering C°. Ce vapeur est destiné au ravitaillement des nouveaux navires de la Société navale de l'Ouest, dont la chauffe doit se faire au pétrole. Le « Saint-Patrice » est doté de toutes les installations modernes ; son lancement a été l'occasion d'une manifestation franco-belge à laquelle assistaient de nombreuses notabilités françaises et belges. L'ambassadeur de France était présent et Mme de Margerie a accepté d'être la marraine du « St-Patrice ».

Société navale de l'Ouest
(*Le Sémaphore algérien*, 24 octobre 1919)

Les 60.000 obligations de 500 francs-6 % que cette société va émettre seront offertes à 497 fr. 50. C'est seulement après dette émission qu'aura lieu la réalisation de l'augmentation de capital de 12 à 15 millions.

SOCIÉTÉ NAVALE DE L'OUEST
(*Le Temps*, 9 novembre 1919)

La Société navale de l'Ouest (société anonyme au capital de 12.000.000 de francs), vient d'émettre 60.000 obligations de 500 francs 6 % nettes de tous impôts présents et futurs. Le service financier de ces obligations est effectué par la Société générale, la Banque nationale de crédit, la Banque de la Seine, la Banque transatlantique, le Crédit havrais.

La notice exigée par la loi a été publiée au *Bulletin des annonces légales* du 6 octobre 1919 et des formalités exigées par la loi du 31 mai 1916 ont été remplies.

UN COMITÉ FRANÇAIS DU LLOYD'S REGISTER
(*Le Sémaphore algérien*, 23 décembre 1919)

Voici la liste des membres du nouveau Comité français du « Lloyd's Register »

M. Paul Houët, directeur général de la Société navale de l'Ouest, administrateur de l'Omnium maritime français, secrétaire technique honoraire du Comité central des armateurs de France.

Annuaire Desfossés 1920, p. 477-478 :

Société navale de l'Ouest :

Conseil d'administration : Amiral Ronarc'h, M. Cremer ⁵, D. Delange, W. Clamageran ⁶, H. Dupasseur, J. Empis, A. Goemare, P. Mayer, Nicolas Piétri ⁷, A. Weill.

En 1920, le *Saint-Michel* ouvre le service entre Le Havre et l'AOF.

MODIFICATIONS
Société Navale de l'Ouest
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 14 janvier 1920)

Augmentation du capital de 12 à 15 millions de francs, par l'émission de 8.000 notions de 500 fr. — *Affiches Parisiennes*, 8 janvier 1920.

Arrière-port de l'Agha
Etablissement d'un dépôt d'huile lourde
(*Le Sémaphore algérien*, 18 février 1920)

La chambre de commerce de notre ville a adopté à l'unanimité le rapport suivant, relatif à l'établissement sur les terre-pleins de l'Agha d'un dépôt d'huile lourde :

La Société navale de l'Ouest a formulé une demande tendant à obtenir l'autorisation de créer, tant à terre que sur le plan d'eau, des dépôts d'huile lourde pour le ravitaillement de ses vapeurs.

.....
Si ces vues sont adoptées par l'autorité supérieure, il y aura lieu d'admettre la demande de la Société navale de l'Ouest et de l'autoriser à construire un dépôt fixe de mazout sur le lot 151 qu'elle occupe privativement.

.....
INFORMATIONS MARITIMES
À la Navale de l'Ouest
(*Le Sémaphore algérien*, 20 février 1920)

Certains journaux ont publié l'information suivante :

⁵ Cremer : négociant en peaux du Havre. Parent et ancien associé du président de la République Félix Faure.

⁶ William Clamageran, marié à une Dlle Harlé : agent de la Cie des bateaux à vapeur du Nord (CBVN) à Rouen.

⁷ Nicolas Piétri (1863-1964) : il fait carrière dans les télécommunications et participe parallèlement, entre 1919 et 1927, aux affaires françaises de la Vickers. En outre administrateur de diverses sociétés parmi lesquelles la Banque commerciale du Maroc dont il devient président en 1932. Voir [encadré](#).

«.On apprend que la Société navale de l'Ouest aura désormais des services réguliers de Anvers, Dunkerque, Rouen et le Havre à destination de la Syrie et du port de Messine. »

Or, cette société dément cette information.

Société navale de l'Ouest
(*Le Sémaphore algérien*, 16 avril 1920)

On annonce que les actions de la Société navale de l'Ouest, au capital de 15 millions, vont être très prochainement inscrites à la cote des agents de change.

Lancement de navires
(*Le Sémaphore algérien*, 16 avril 1920)

On vient de lancer en Angleterre, pour le compte de la Société navale de l'Ouest, un cargo d'important tonnage, le « Saint-Camille ».

Les caractéristiques de ce navire sont les suivants : longueur, 97 mètres 80 ; largeur, 14 m. 25 ; creux : 8 mètres. Tonnage brut, 4.800 tonnes.

ALGER
Établissements de dépôts d'huile lourde
Arrière-port de l'Agha
Demandes de la Société italo-américaine pour le pétrole
et de la Société [algérienne] de houilles et agglomérés
(*Le Sémaphore algérien*, 23 avril 1920)

.....
M. le préfet a déjà communiqué pour avis, à la date du 6 janvier courant, sous les numéros 89 et 91 bis (3^e bureau), les [demandes émanant de la Société italo-américaine et de la Société algérienne de houilles et agglomérés](#).

La première se réfère au projet primitif de la [Société italo-américaine](#) qui n'envisageait d'abord que l'installation d'un réservoir de 1.100 tonnes. Cette société a, depuis, modifié ses conceptions pour adopter le projet de l'édification de réservoirs plus vastes.

L'avis demandé à la chambre de commerce par M. le préfet, concernant la [Société \[algérienne\] de houilles et agglomérés](#) est relatif à l'autorisation d'installer sur les terres pleines de l'arrière-port de l'Agha deux citernes de 10.000 tonnes.

Ces communications pour avis seront certainement suivies de plusieurs autres puisqu'en dehors des deux sociétés précitées, les pétitionnaires ci-après se mettent sur les rangs pour installer dans le port d'Alger des dépôts à terre :

a) [Société navale de l'Ouest](#). — Par lettre du 22 octobre 1919 à M. le président de la chambre de commerce, cette compagnie a manifesté l'intention de participer à l'adjudication des lots 145 à 150 pour édifier 2 citernes, d'environ 10.000 tonnes aux dimensions suivantes :

Diamètre, 35 mètres.

Hauteur, 11 mètres.

b) MM. Michel Venture et fils, de Marseille, par lettre en date du 17 janvier 1920, ont fait connaître à M. le président de la chambre de commerce qu'ils ont décidé de procéder à l'installation dans le port d'Alger de deux réservoirs de 8.000 tonnes ;

c) Société d'entreprises maritimes, industrielles et commerciales, de Paris. — Elle aussi fait part à la chambre de commerce, par lettre du 12 décembre 1919, de sa décision de prendre à bail une partie des terrains de l'arrière-port de l'Agha pour y édifier des réservoirs à mazout répondant aux besoins du port et de l'industrie locale.

.....

LE SAINT-AMBROISE À ALGER
(Le Sémaphore algérien, 30 avril 1920)

Le premier vapeur neuf livré à la Société navale de l'Ouest, le « St-Ambroise », est attendu à Alger dans le courant de la semaine prochaine.

Ce navire qui vient d'entrer en service et qui effectue son premier voyage de Rouen en Algérie, n'est que la première unité de la flotte neuve commandée par la société, afin de réparer les pertes qu'elle a subies pendant la guerre.

On sait à quel point la Société navale de l'Ouest a été éprouvée au cours des hostilités.

L'ennemi a détruit 7 de ses navires dont un vapeur de 7.650 tonnes, 2 de 5.000 4 de 3.540 t. ; le tonnage de la flotte de la société, qui s'élevait à 72.420 t. en 1914, fut ainsi ramené à 31.810 t.

Cette diminution du nombre de ses unités, jointes aux difficultés de toutes sortes provenant de la réquisition des vapeurs restants et du régime de licence qui soumettait au contrôle de l'État la taxation des frets et la fixation des itinéraires, entrava considérablement la régularité et la fréquence des services assurés par la société entre la métropole et les ports algériens.

Aussi, dans le but d'assurer au plus vite la reprise et le développement de ses services d'avant-guerre, la Société navale de l'Ouest a-t-elle établi un programme de constructions qui ne se bornera pas seulement au remplacement des unités torpillées mais qui lui assurera une flotte bien plus considérable.

Elle a commandé dans des chantiers anglais, français et belges 118.166 tonnes de constructions neuves qui, jointes aux navires actuellement en service, porteront le tonnage de la société à près de 160.000 tonnes de portée en lourd.

Cette nouvelle flotte comportera 2 séries de 8 vapeurs chacune, l'une de 7.650 tonnes, l'autre de 5.000 tonnes. C'est à cette dernière série qu'appartient le « St-Ambroise ».

Ce navire a été construit dans les chantiers William Gray à West-Hartlepool où la Société navale de l'Ouest a encore onze autres unités en construction.

Le « Saint-Ambroise » est muni des dispositifs les plus modernes de chargement et de déchargement et, en particulier d'une bigue de 40 t. Il chauffe au mazout comme tous les autres navires commandés par la Société navale de l'Ouest.

La livraison du « Saint-Ambroise » sera suivie de mois en mois par celle d'autres vapeurs neufs. La Société navale de l'Ouest sera ainsi en mesure de reprendre complètement et de développer d'ici peu les services qu'elle assurait avant la guerre.

Société navale de l'Ouest
(Le Courrier colonial, 30 avril 1920)

Le conseil proposera à l'assemblée générale du 4 mai, de fixer La dividende de 1919 à 130 francs pour les actions anciennes et un prorata pour les actions nouvelles.

Par ailleurs, le conseil demandera à l'assemblée extraordinaire qui doit se réunir ensuite, l'autorisation de porter le capital de 20 à 100 millions de francs en lui laissant la faculté de décider lui-même à quelles époques et par quelles successions de tranches cette augmentation pourrait être réalisée.

INFORMATIONS MARITIMES
Dans le port d'Oran
(*Le Sémaphore algérien*, 5 mai 1920)

À l'occasion du premier voyage effectué par le « Saint-Ambroise » en Algérie, M. Rey, le distingué agent de la Société navale de l'Ouest, avait convié les personnalités oranaises à une réception à bord de ce superbe cargo. Après la visite du navire, des discours ont été échangés mettant en relief les efforts enviés (?) pour la rapide reconstruction de notre flotte marchande, un des éléments essentiels du relèvement économique du pays.

Nouveau service

La Société navale de l'Ouest a créé une ligne nouvelle pour étendre ses services aux colonies et à l'étranger. La tête de ligne sera Hambourg. Les navires passeront à Anvers, Le Havre, éventuellement Lisbonne, puis à Fedhala, Las Palmas, Conakry, Grand-Bassam, Colombo et Douala.

Le premier départ sera effectué par le « Saint-Michel » au commencement de mai. Ce cargo faisait précédemment le service Rouen-Algérie.

DANS L'ARMEMENT
L'attribution des navires allemands aux compagnies françaises
(*Le Sémaphore algérien*, 7 mai 1920)

La Société navale de l'Ouest reçoit le « Pechelbronn », de 4.901 tonneaux.

Société navale de l'Ouest
(*Le Journal des finances*, 7 mai 1920)

Émission de 10.000 actions de 500 francs au prix de 620 francs l'une, jouissance 1^{er} janvier 1920.

Ces actions créées en conformité des résolutions de l'assemblée extraordinaire du 25 juin 1919, porteront le capital social de 15 à 20 millions de francs.

Elles sont réservées en totalité, par préférence, aux actionnaires actuels qui pourront par conséquent souscrire à titre irréductible une action nouvelle pour trois anciennes. Les actionnaires auront, en outre, la faculté, de présenter des souscriptions à titre réductible pour l'attribution des actions nouvelles qui n'auraient pas été souscrites à titre irréductible.

Le prix d'émission de 620 fr. sera payable à raison de 245 fr. (soit le premier quart augmenté de la prime) en souscrivant et le surplus au fur et à mesure des appels du conseil d'administration. La souscription est ouverte du 5 mai au 20 mai 1920 inclus aux guichets des banques suivantes où s'effectueront, également le dépôt des actions anciennes pour l'estampillage ainsi que les versements : Banque transatlantique, 10, rue de Mogador, Paris ; Banque de la Seine, 101-103, rue des Petits-Champs, Paris ; Crédit havrais, 75, boulevard de Strasbourg, au Havre et dans leurs succursales.

Un vapeur à mazout à Alger
Le « Saint-Ambroise » de la Société navale de l'Ouest
(*Le Sémaphore algérien*, 19 mai 1920)

Nous avons eu le plaisir de visiter un vapeur à mazout, du plus récent modèle, qui a séjourné dans le port d'Alger.

il s'agit du « St-Ambroise » de la Société navale. de l'Ouest dont nous avons déjà longuement parlé, à plusieurs reprises, pendant sa construction sur les chantiers anglais de William Gray à West-Hartlepool.

Ce superbe cargo de 5.000 tonnes est pourvu de tous les perfectionnements mécaniques applicables à la navigation au combustible liquide, tout en conservant ses moyens de chauffage à la houille, comme les autres vapeurs, en cas de manque de mazout.

La transformation d'un chauffage à l'autre peut s'opérer en très peu de temps. Il suffit de placer ou de déplacer les barreaux de grille des foyers et d'ajuster ou d'enlever les injecteurs-pulvérisateurs à mazout d'un maniement facile et rapide pour employer le combustible liquide ou solide, au choix.

Le volume très restreint du mazout embarqué laisse une place considérable dans les cales et permet de disposer de beaucoup plus de place pour les marchandises et de charger plus de poids que sur les navires chauffés au charbon.

L'arrimage du combustible et l'alimentation des brûleurs ne demandent aucune main-d'œuvre. Le personnel des machines est réduit à six personnes à bord du « St-Ambroise ».

Une propreté impeccable règne dans la machinerie et dans la chaufferie que ne souillent ni escarbilles ni poussier. La température des cales est bien moins élevée que dans les vapeurs chauffés au charbon.

Tous ces avantages ont été appréciés des invités qui ont parcouru ce navire avec une attention émerveillée.

La Société navale de l'Ouest avait invité à la visite de son nouveau vapeur les diverses personnalités algériennes qui, à de nombreuses reprises, lui ont témoigné l'intérêt qu'elles prenaient à l'accroissement de sa flotte.

Les honneurs du vapeur ont été faits par le capitaine, entouré de ses officiers, et par l'agent de la Société navale de l'Ouest.

Il a été remarqué au cours de la visite :

MM. le capitaine de corvette Ferrat, représentant M. le gouverneur général ; D. Moline, représentant M. le Préfet ; Ribeiro de Mendonça, consul du Portugal ; Beguet, représentant l'amiral commandant la marine en Algérie ; Raby, inspecteur général des Ponts et chaussées ; Billiard, président de la Chambre de commerce ; Dalbouse, inspecteur principal, représentant M. le directeur des Douanes ; Gauckler, ingénieur en chef des Ponts et chaussées ; Chiariselli, inspecteur principal des Douanes ; Cosurel, inspecteur de la navigation ; Canale, commandant du port d'Alger ; Millot, lieutenant du port d'Alger ; Tarding, vice-président de la Chambre de commerce, président du Syndicat commercial algérien ; Crochard, vice-président du Syndicat commercial

algérien ; Célerier, conseiller municipal, président de la Ligue maritime ; Bossy, président de la Fédération du commerce et de l'industrie ; Martel, lieutenant-colonel d'état-major ; Servelle, conseiller municipal ; Hude, vice-président de la Ligue maritime ; Fagot, inspecteur du bureau Veritas.

Parmi les nombreuses personnalités du commerce, de l'industrie et de la finance, ont été remarqués :

MM. Routaboul, directeur de la Banque de l'Algérie ; Bonnefond, de la Maison Bessonneau, d'Angers ; Du Pasquier et Madame, du Havre ; Divelle, président de l'Automobile-Club algérien ; Empis, de la Maison Burnay et Cie, de Lisbonne ; Jacquart, Peyroud, Plantey, Fèvre, Debusscher, Rouyer, Stora, Froux, Leverger, Solal, Beltcaguy, Tachet, etc., etc.

SOCIÉTÉ NAVALE DE L'OUEST (*Le Journal des finances*, 29 mai 1920)

Émission de 60.000 obligations de 500 fr. 6 % nets de tous impôts présents et futurs amortissables en 25. années pour tirages ou rachats en bourse, et formant le solde des 60 millions de francs dont l'emprunt a été autorisé par l'assemblée du 25 juin 1919.

La Société navale de l'Ouest s'oblige à ne consentir aucun privilège, hypothèque ou sûreté réelle au profit soit de l'un quelconque de ses créanciers actuels ou futurs, soit de titres ou bons ou obligations qu'elle viendrait à émettre ultérieurement, sans en faire bénéficier « pari passu » les obligations 6 % du présent emprunt.

Prix : Fr. 497,50 par Obligation (jouissance 15 mai 1920), payables en souscrivant.

Les souscriptions sont reçues :

À la Banque nationale de crédit, 16, boulevard des Italiens, Paris.

À la Banque de la Seine, 101, 103, rue des Petits-Champs, Paris.

À la Banque transatlantique, 10, rue de Mogador, Paris.

Au Crédit de l'Ouest, à Angers et 13, boulevard Haussmann, Paris.

Au Crédit havrais, 79, boulevard de Strasbourg, au Havre (S.-Inf.).

Ainsi que dans toutes les agences de Paris et de province de ces établissements.



Coll. Serge Volper

SOCIÉTÉ NAVALE DE L'OUEST
 SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 15.000.000 DE FRANCS
 SIÈGE SOCIAL À PARIS, 8, RUE AUBER (9^e)

TITRES FRANÇAIS 10 c. POUR 100 FR.
 ABONNEMENT
 75 c

Emprunt de 30 millions de francs divisé en 60.000 obligations de 500 francs chacune
 autorisé par délibération de l'assemblée générale extraordinaire des actionnaires du 25 juin 1919
 et décidé par délibération du conseil d'administration du 31 mars 1920
OBLIGATION DE CINQ CENTS FRANCS 6 % AU PORTEUR
 entièrement libérée
 INTÉRÊT ANNUEL : 30 francs nets de tous impôts présents et futurs
 La SOCIÉTÉ NAVALE DE L'OUEST s'engage à ne consentir aucun privilège,
 hypothèque ou sûreté réelle au profit soit de l'un quelconque de ses créanciers actuels
 ou futurs, soit de titres, bons ou obligations
 qu'elles viendrait à émettre ultérieurement sans en faire bénéficier *pari passu* les
 obligations du présent emprunt

.....
 Paris, le 15 juin 1920
 Un administrateur : Cremer
 Pr. Un administrateur **Par délégation du conseil d'administration** : Lego... ?
 Impr. Chaix, 20, rue Bergère, Paris.



Coll. Serge Volper

SOCIÉTÉ NAVALE DE L'OUEST
SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 20.000.000 DE FRANCS
fondée au capital de 1.700.000 francs le 26 novembre 1906, capital porté à
3.000.000 de francs le 9 novembre 1912, à 12.000.000 de francs le 5 mars 1919, à
15.000.000 de fr. le 20 décembre 1919
et à 20.000.000 le 29 juin 1920

TITRES FRANÇAIS 10 c. POUR 100 FR.
ABONNEMENT
75 c

Statuts originaires et modifications déposés au rang des minutes de M^e Kastler,
notaire à Paris

SIÈGE SOCIAL À PARIS, 8, RUE AUBER (9^e)
ACTION DE CINQ CENTS FRANCS AU PORTEUR
Paris, le 1^{er} juillet 1920

Un administrateur : H. du Pasquier

Pr. Un administrateur Par délégation du conseil d'administration : ?
Devambe, graveur. Paris

SOCIÉTÉ NAVALE DE L'OUEST
(*Le Journal des chemins de fer*, 10 juillet 1920, p. 235)

L'exercice 1919, dont les comptes ont été soumis à l'assemblée ordinaire du 29 juin, s'est écoulé dans des conditions particulières, l'État se réservant d'utiliser pour ses propres besoins les deux tiers de la capacité de chaque navire. En outre, il ne payait qu'un prix de fret réduit et imposait aux armateurs l'obligation de desservir les ports où il avait des marchandises à charger. La société n'a donc pu reprendre ses services réguliers. D'autre part, son exploitation s'est ressentie de la hausse des prix du charbon, ainsi que du coût de la main-d'œuvre, de la congestion de la plupart des ports, de la fréquence des grèves, etc.

Le capital social, qui était encore à 3 millions en 1918, a été porté à 12 millions au cours de l'exercice écoulé, en même temps que le chiffre des obligations s'augmentait de 30 millions de francs. Or, la société n'a pas encore bénéficié d'une augmentation parallèle de la flotte en exploitation, car c'est seulement au cours de l'exercice 1920 que les premiers vapeurs qu'elle a commandés lui ont été livrés par les constructeurs, alors que les acomptes payés à ces derniers ont atteint au cours de l'exercice 1919, la somme de 25.145.890 fr.

Malgré cet ensemble de circonstance et de conditions défavorables, les bénéfices d'exploitation se sont élevés à 7.541.892 fr., auxquels il y a lieu d'ajouter, pour intérêts divers, 1.984.289 fr., ce qui a donné un total de 9.526.181 fr. Il y a eu à déduire de ce total, pour frais généraux, une somme de 6.174.871 fr., et il a été appliqué aux amortissements 1.179.940 fr., de sorte que le bénéfice s'est établi à 2.171.870 fr.

Le conseil d'administration a proposé et l'assemblée a approuvé de fixer le dividende à 130 fr. pour les actions n° 1 à 6.000 ; à 11 fr. 475 pour les actions 6.001 à 12.000 ; et 35 fr. 9905 pour les actions 12.001 à 24.000. Des acomptes respectifs de 100 fr, 81 fr. 475 et 5 fr. 9905 ayant été déjà mis en distribution le 30 avril dernier, il reste à payer un solde uniforme de 30 fr. par action sans distinction de séries.

Une assemblée extraordinaire, tenue à la suite de l'assemblée ordinaire, après avoir reçu communication des documents légaux, relatifs à la récente augmentation du capital de 15 à 20 millions, a proclamé la régularité de cette opération. Sur les 10.000 actions nouvelles, à souscrire, les actionnaires anciens en ont souscrit 9.963 en vertu de leur droit de préférence, comme les souscriptions à titre réductible ont porté sur plus de 20.000 titres, rendant, pour ainsi dire, pratiquement impossibles la répartition des 37 actions non souscrites, il a été décidé que ces 37 actions seraient réservées au personnel de la société.

SOCIÉTÉ NAVALE DE L'OUEST
(*Paris-Capital*, juillet 1920)

.....
L'assemblée a ratifié la nomination de l'amiral Ronarc'h comme administrateur.

Le « tankage » du mazout
(*Le Sémaphore algérien*, 23 juillet 1920)

En vue d'assurer le stockage du mazout importé par elle pour ses besoins, une de nos compagnies de navigation [la Société navale de l'Ouest] a décidé de construire de nombreux réservoirs. Le programme comporte l'établissement de réservoirs d'une contenance moyenne de 10.000 tonnes dans les ports de Dunkerque, du Havre, de Rouen, de Saint-Nazaire, de La Pallice, de Bordeaux, de Marseille. [Dans l'Afrique du Nord, des réservoirs d'une même capacité seront installés à Bizerte, à Alger, à Oran, à Casablanca et au Sénégal, à Dakar.](#) Plusieurs de ces réservoirs, notamment ceux de Dunkerque et du Havre, sont déjà en construction.

Légion d'honneur
(*Le Temps*, 2 août 1920)

M. Houët, directeur général de la Société navale de l'Ouest, est nommé chevalier de la Légion d'honneur au titre du ministère des travaux publics.

Légion d'honneur
(*Le Sémaphore algérien*, 10 septembre 1920)

M. Paul Houët, l'actif directeur de la Société navale de l'Ouest vient d'être nommé chevalier de la Légion d'honneur. Le décret ajoute que M. Houët a commandé en France 23 vapeurs, d'un total de 126.000 tonnes doublant ainsi le tonnage d'avant-guerre de la compagnie.

Société navale de l'Ouest
(*Le Sémaphore algérien*, 17 septembre 1920)

Cette société vient de prendre livraison du steamer *Saint-Basile*. Ce cargo est du même type que les unités *Saint-Firmin* et *Saint-Prosper*. Il sera affecté à la ligne de la côte occidentale d'Afrique.

(*Le Temps*, 25 octobre 1920)

Nouvelle hausse de la Société navale de l'Ouest de 1.200 à 1.410 francs, les chantiers William Gray viennent de lui livrer le vapeur *Saint-Camille* de 5.000 tonnes et de lancer pour son compte le vapeur *Saint-Roger* de 7.000 tonnes.

Société navale de l'Ouest
(*Le Temps*, 1^{er} novembre 1920)

La Société navale de l'Ouest consolide la majeure partie de sa hausse à 1.385 fr. ; cette société serait une des principales intéressées dans l'accord passé entre l'Anglo-

Persian Oil ⁸, la Banque de la Seine et la Banque transatlantique pour la création d'un organisme d'importation de vente des pétroles.

LA LUTTE POUR LE PÉTROLE

L'Anglo-Persian Oil en France

La participation de la « Société navale de l'Ouest »
(*Le Sémaphore algérien*, 3 novembre 1920)

Cette entreprise va prendre une part importante dans la société fondée en France par l'« Anglo-Persian Oil » avec le concours d'un groupe bancaire à la tête duquel se trouve la « Banque de la Seine », ainsi que, nous l'avons annoncé samedi.

On sait qu'en établissant son nouveau programme de construction, cette société avait décidé que sur les 31 navires que comprendra sa flotte, 22 seront chauffés au mazout. Deux de ces derniers doivent être, en outre, aménagés spécialement pour le transport du combustible liquide.

En vue d'assurer le stockage du mazout importé, la société a, en outre, décidé la construction de réservoirs, d'une contenance moyenne de 10.000 tonnes à Dunkerque, au Havre, à Rouen, à St-Nazaire, à La Pallice, à Bordeaux, à Marseille. Plusieurs de ces réservoirs sont déjà en construction. Dans l'Afrique du Nord, à Bizerte, à Alger, à Oran, à Casablanca, et au Sénégal, à Dakar, des réservoirs doivent également être édifiés.

Les efforts faits par la « Société navale de l'Ouest » pour vulgariser en France l'emploi du combustible liquide avaient, depuis plusieurs mois déjà, retenu l'attention des importateurs français. Ceux-ci suivaient avec intérêt les pourparlers engagés par M. Paul Houët, directeur général de l'entreprise, avec les dirigeants de la compagnie anglaise pour l'approvisionnement de notre pays en mazout. Ces pourparlers viennent d'aboutir à un accord. Le directeur de la Banque de la Seine règle actuellement à Londres les derniers détails concernant la constitution de la société, dans laquelle plusieurs importateurs de produits pétrolifères vont prendre des participations.

Ajoutons que le capital de la société sera beaucoup plus élevé qu'on ne l'avait envisagé tout d'abord. En raison de l'importance des opérations prévues au programme, les participants viennent de décider d'investir de suite un capital considérable. On parle d'une centaine de millions.

M. L.

LA CUEILLETTE DU FRET COLONIAL

Grâce à la Société navale de l'Ouest,
elle se développe très favorablement pour les intérêts français
(*La Dépêche coloniale*, 4 novembre 1920)

S'il est réconfortant de constater que nos lignes à passagers coloniales entrent enfin dans la phase active de leur reconstitution, il ne l'est pas moins de voir nos lignes commerciales se développer parallèlement.

⁸ Anglo-Persian Oil : future British Petroleum (BP).

Ici, le gros effort est fourni par la Société navale de l'Ouest, et c'est un effort considérable, le plus considérable et le plus utile de ces dures années d'après-guerre.

Tandis que certaines compagnies exploitant des lignes commerciales se contentaient d'empocher des bénéfices, d'amortir leurs unités afin de faire une belle opération de Bourse et, sans souci de l'intérêt du pays, renvoyaient à des jours meilleurs le développement de leur flotte, la Société navale de l'Ouest s'est courageusement jetée dans la mêlée.

Et elle a délibérément porté son action dans les directions les plus utiles au pays, quoiqu'il soit de notoriété publique que ce ne sont pas les plus rémunératrices.

La première de toutes les maisons d'armement françaises, elle s'est outillée pour substituer le mazout au charbon, et elle a mis en chantier les navires-citernes nécessaires au ravitaillement de sa flotte. Louable effort pour nous libérer du joug des charbonniers anglais ! L'une des premières aussi, elle a compris qu'il importait à la France de voir son pavillon conquérir sur le marché anversois une grande partie de la place laissée libre par la disparition de la concurrence allemande.

On se réjouit aujourd'hui, dans les milieux maritimes, de voir le pavillon français, qui occupait encore la cinquième place, en janvier dernier, dans les statistiques du port d'Anvers, être aujourd'hui à la troisième, et de loin. N'est-ce pas, pour une bonne part, à la Société navale de l'Ouest qu'on le doit ?

Et, infatigablement, elle poursuit son programme d'extension. C'est ainsi qu'elle vient de créer une nouvelle ligne, intitulée: « Ligne de la Méditerranée orientale ». Les steamers affectés à ce service partent du Havre et desservent Gênes, Naples, Catane, Alexandrie, Port-Saïd, Beyrouth, Alexandrette, Mersina et Larnaca.

*
* *

Le premier départ a été récemment assuré par le cargo *Saint-Marc*.

Dans son voyage précédent, ce navire avait apporté le premier chargement de coton égyptien de la saison. Il avait à son bord environ 200 balles et Le Havre escompte, par cette ligne régulière, recevoir un appoint précieux de cette matière première.

Restent les lignes africaines de la Société Navale de l'Ouest. Ce sont de vieilles connaissances pour nos lecteurs. Supérieusement outillée, notamment pour le transport des gros colis lourds et encombrants, est la ligne d'Algérie, une des plus anciennes.

La ligne d'avant guerre, le Havre-Maroc, vient d'être rétablie et le vapeur *Saint-Barthélemy* est parti le 30 octobre pour Casablanca et Fedalha.

Quant à la ligne de l'Afrique Occidentale, elle est appelée à rendre les plus grands services à tous nos comptoirs de la côte. Déjà, son succès a amené la société à envisager son extension. Doublée d'une ligne de l'Afrique Orientale, l'une et l'autre seront sans doute étendues pour faire le tour complet du continent africain en sens inverse. Vaste projet, d'un intérêt général considérable, et qu'il faut souhaiter voir aboutir rapidement.

Cela est question d'effectifs. Mais là encore, la Société navale de l'Ouest n'a pas reculé devant les hauts prix. À la fin du mois dernier, les chantiers W. Gray, de West-Hartlepool, ont lancé le septième navire construit sur ces seuls chantiers pour le compte de cette compagnie. C'est le *Saint-Roger*. Comme tous les bâtiments de cette série, son port en lourd est de 6.700 tonnes et il est muni de puissants mâts de charge Puissanceau, dont un de 25 tonnes.

Quelques jours après, les mêmes chantiers livraient à la même société le cargo *Saint-Camille*, de 5.000 tonnes, ce qui porte à neuf le nombre de navires dont la Société Navale de l'Ouest a déjà pris livraison depuis la signature de la paix.

*
* *

Et nous apprenons que les chantiers navals français viennent de recevoir des mêmes infatigables armateurs commande d'un grand cargo pétrolier de 11.000 tonnes de port en lourd qui aura les caractéristiques suivantes : long. 137 m. 77 ; large. 17 m. 37 ; déplacement en charge, 10.030 tonnes.

Voilà ce qui peut s'appeler travailler, et travailler utilement dans le sens de l'intérêt national qu'il est toujours possible de concilier avec l'intérêt particulier bien compris.

Et pendant ce temps, il est certains armateurs -- peu nombreux, il est vrai -- qui se vantent d'avoir amorti, et au delà, la totalité de leur flotte, dédoublé leurs actions, et... d'attendre pour faire construire de nouvelles unités que les prix de la construction veuillent bien baisser.

Étrange mentalité où l'intérêt du conseil d'administration oblitère complètement le sens national...

Où en serions-nous, si tous les armateurs français avaient fait comme eux ! Heureusement que toutes les compagnies de navigation ont su faire tout leur devoir.

Il n'en est pas moins vrai que la passivité volontaire de certains a permis, sinon justifié certaines attaques que tout le monde a encore présentes à l'esprit et dont l'armement tout entier a injustement souffert.

Ablon.

Services Anvers-Afrique du Nord
(*Le Sémaphore algérien*, 24 novembre 1920)

La Compagnie danoise Det Forede Damskiibselkab, représentée à Anvers par la firme de Leuw et Philippsen, organise des services directs entre Anvers et Oran-Alger-Tunis avec escale à Marseille.

Trois compagnies de navigation françaises étudient en ce moment la création de services analogues. Ce sont : les « Affréteurs réunis », la « Société navale de l'Ouest » et la « Cie des bateaux à vapeur du Nord ».

Le mazout
et la Société navale de l'Ouest
(*Le Sémaphore algérien*, 17 décembre 1920)

Ainsi que nous l'avons annoncé, cette société, dont le siège est 8, rue Auber, à Paris, a établi, depuis l'Armistice, un vaste plan de reconstitution et de développement de sa flotte de cargos. Par suite de l'insuffisance de la production du charbon et de la dévastation des mines du Nord par les Allemands, elle a décidé de faire construire 22 vapeurs qui, tous, brûleront du mazout au lieu de charbon. À l'heure actuelle, elle possède à flot 6 vapeurs dont les chaudières consomment du mazout.

En même temps qu'elle établissait ce programme de construction, la société s'est préoccupée d'assurer le ravitaillement de ses navires en mazout. Aucun industriel pétrolier français n'ayant pu lui donner les garanties qu'elle demandait pour le ravitaillement de ses vapeurs, la société vient de décider de se faire elle-même importatrice de mazout pour les besoins de ses navires. Dans ce but, elle a commandé un certain nombre de réservoirs à des constructeurs américains, notamment à la « Clintic Product Corporation Ltd » à Pittsburgh, et sollicité la concession d'emplacements du domaine maritime dans plusieurs ports, pour y édifier des réservoirs où seraient stockés les approvisionnements de fuel oil et où viendraient se ravitailler ses

navires. Cette organisation s'étend non seulement aux ports de la Métropole, mais encore à ceux des colonies et des protectorats, y compris les ports des pays placés sous le contrôle ou le mandat politique dévolu à la France par le Traité de paix.

La réalisation de ce programme comporte des installations de stockage qui sont réparties comme suit dans les principaux ports :

Dunkerque, 2 réservoirs de 10.000 tonnes, en tout 20.000 tonnes ; Le Havre, 4 réservoirs de 10.000 tonnes et 1 réservoir de 5.000 tonnes, en tout 15.000 tonnes ; Rouen, 3 réservoirs de 10.000 tonnes, en tout 30.000 tonnes ; Saint-Nazaire, 2. réservoirs de 10.000 tonnes, en tout 20.000 tonnes ; La Pallice, 2 réservoirs de 40.000 tonnes, en tout 20.000 tonnes ; Bordeaux, 2 réservoirs de 10.000 tonnes ; en tout 20.000 tonnes ; Bizerte (Tunisie), 2 réservoirs de 10.000 tonnes, en tout 20.000 tonnes ; Alger (Algérie), 2 réservoirs de 10.000 tonnes, en tout 20.000 tonnes ; Oran (Algérie), 2 réservoirs de 10.000 tonnes, en tout 20.000 tonnes ; Casablanca (Maroc), 1 réservoir de 10.000 tonnes, en tout 10.000 tonnes ; Dakar (Sénégal), 2 réservoirs de 10.000 tonnes, en tout 20.000 tonnes.

Au total, 12 ports et 27 réservoirs d'une capacité totale de 265.000 tonnes.

À l'heure actuelle, la « Société navale de l'Ouest » a pris livraison de 24 réservoirs : 16 réservoirs de 10.000 tonnes, type Standard ; 4 réservoirs de 10.000 tonnes, type renforcé ; 2 réservoirs de 8.000 tonnes ; 2. réservoirs de 5.000 tonnes.

Son installation du Havre a pu commencer à recevoir de l'huile depuis une huitaine de jours. À Oran, la société sera prochainement en mesure d'en recevoir dans des réservoirs appartenant à la Marine militaire et que celle-ci lui a cédés en location avec promesse de vente.

Avant quelques mois, la société sera en mesure de stocker de 100.000 à 150.000 tonnes dans l'ensemble des ports français et l'achèvement de la totalité des installations a été prévu dans le courant de l'année 1921.

Entre-temps, la « Société navale de l'Ouest » a reçu du gouvernement français le vapeur-citerne « Pechelbronn », qui faisait partie du tonnage navires revenant à la France dans la flotte de commerce que l'Allemagne a dû remettre aux Alliés en exécution du Traité de paix.

Enfin, la « Société navale de l'Ouest » vient de commander à des chantiers britanniques (à Allow et à Newcastle) un certain nombre de vapeurs-citernes de 10.250 tonnes, dont 6 sont actuellement en construction, les contrats. prévoyant une extension de la commande à 9 vapeurs.

1921 (12 janvier) : participation à la création de la Société générale des huiles de pétrole (future Société française des pétroles B.P.).

SOCIÉTÉ NAVALE DE L'OUEST (La Cote de la Bourse et de la banque, 26 janvier 1921)

On sait que la Société navale de l'Ouest procède en ce moment à l'augmentation de son capital, qui va être porté de 20 à 40 millions, par la création de 10.000 actions nouvelles de 500 fr., émises à 620 fr.

Les ressources que va procurer cette opération sont destinées d'une part à développer les services d'armement de la société, d'autre part à augmenter sa participation dans la nouvelle entreprise dont nous avons longuement parlé le 19 janvier courant, la Société générale des huiles de pétrole.

La Société navale de l'Ouest, avant la guerre, possédait une flotte de 16 navires représentant un tonnage global de 72.350 tonnes. Par suite de la guerre sous-marine,

cette flotte était réduite au lendemain de l'armistice à 9 navires, jaugeant 40.500 tonnes. Mais la société s'était déjà préoccupée de reconstituer sa flotte. Vingt-deux navires ont été commandés, représentant une portée en lourd de 115.000 tonnes. Un certain nombre de ces unités sont déjà entrées en service, les autres suivront à bref délai. D'ici peu, la flotte sera de 170.000 tonnes environ.

Le capital social, porté de 3 à 12 puis à 15 millions en 1919, à 20 millions en 1920, va se trouver à la suite de l'émission en cours fixé à 40 millions. D'autre part, il a été émis pour 60 millions de francs d'obligations.

Les bénéfices ont dépassé 7 millions pour chacun des exercices 1917 et 1918, alors que le capital n'était que de 3 millions. Pour 1919, ils n'ont été que de 3.552.000 fr. parce que le compte de profits et pertes de cette année a supporté les frais exceptionnels d'émission d'actions et d'obligations, sans profiter de l'entrée en service des nouveaux navires.

Le dividende qui avait été de 30 fr. en 1911 s'est élevé jusqu'à 130 fr. pour l'exercice 1919. Malgré cette large rémunération du capital, la société a doté ses fonds de prévoyance de telle sorte que ce bilan au 31 décembre 1919, accusait 21.360.631 fr. de réserves et fonds d'amortissements. Le matériel naval était compté pour \$.325.940 fr., représentant une moyenne de 200 fr. la tonne.

Les possibilités de développement de la Société se trouvent aujourd'hui accrues par les accords qu'elle a conclus avec l'Anglo-Persian Oil et qui ont abouti à la création de la Société générale des huiles de pétrole. Elle reçoit, comme fondateur, 11.000 actions d'apport et un nombre important de parts bénéficiaires de cette nouvelle société. Indépendamment des bénéfices qu'elle peut tirer de cette participation, la Navale de l'Ouest s'assure ainsi du fret pour l'avenir, car elle est toute désignée pour faire les transports de pétrole de la société, d'autant qu'elle a été un précurseur dans la constitution de la flotte française des bateaux-citernes.

SOCIÉTÉ NAVALE DE L'OUEST (*Le Sémaphore algérien*, 4 février 1921)

Cette société procède, du 25 janvier au 15 février, à l'émission, au prix de 620 francs, de 40.000 actions de 500 francs destinées à porter son capital de 20 à 40 millions.

Ces actions nouvelles sont réservées par préférence aux actionnaires anciens à raison d'une action nouvelle pour une ancienne. Les actionnaires anciens, ainsi que les personnes non actionnaires, auront également le droit de souscrire à titre réductible.

Les actions nouvelles sont payables un quart plus la prime, soit 240 francs en souscrivant, le solde sur appels ultérieurs du conseil d'administration. Elles sont créées jouissance du 1^{er} janvier 1921.

La Société navale de l'Ouest a vu ses dividendes passer de 50 francs par action en 1914 à 430 pour l'exercice 1919. Lorsqu'elle aura pris livraison de tous les navires qu'elle a commandés, elle disposera d'une flotte de 160.000 tonnes dont de nombreuses unités, munies des derniers perfectionnements, seront chauffées au mazout.

En étudiant les moyens propres à assurer à sa flotte le combustible liquide nécessaire, la Société navale de l'Ouest a acquis la conviction qu'il serait du plus grand intérêt de créer un organisme spécial qui aurait pour objet l'importation du pétrole en France, son raffinage et sa répartition aux consommateurs français.

L'augmentation de capital actuelle a, par suite, principalement en vue de procurer à la Société navale de l'Ouest les ressources nécessaires pour prendre une participation à la Société générale des huiles de pétrole (constituée sous les auspices d'accord avec

l'Anglo-Persian Oil Cy qui figure aujourd'hui parmi les principaux producteurs du monde.

Les souscriptions sont reçues :

À la Banque française pour le commerce et l'industrie ;

À la Banque nationale de crédit ;

À la Banque de la Seine ;

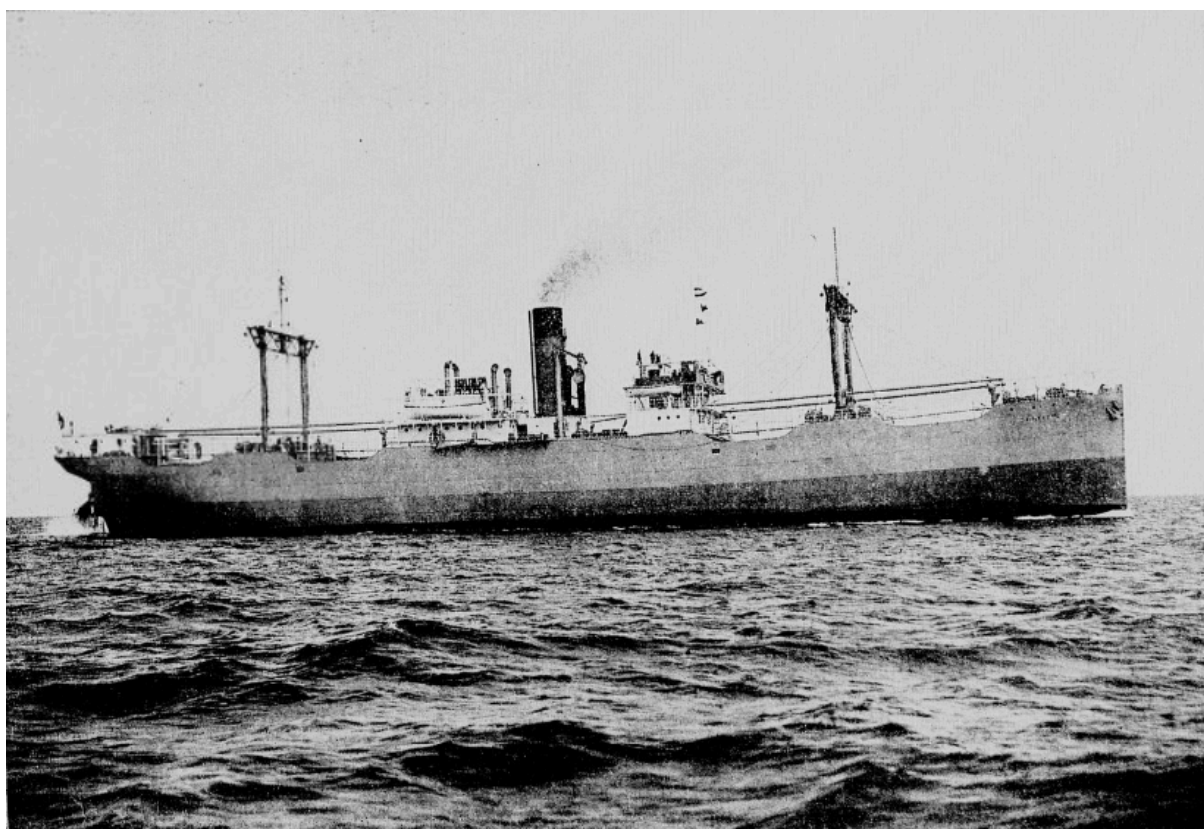
À la Banque transatlantique ;

Au [Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie \[CFAT\]](#) ;

Au Crédit havrais.

Ainsi que dans les agences et succursales de ces établissements à Paris et en province.

Reportage sur le port d'Alger
Société navale de l'Ouest
(*L'Afrique du Nord illustrée*, 26 février et 2 avril 1921)



Le *Saint-René* de la Société navale de l'Ouest

Nous reproduisons ici la photographie du *Saint-René*. Nos lecteurs pourront, par ce simple et beau cliché, juger de la beauté et de l'importance de cette nouvelle unité de notre flotte de commerce algérienne.

C'est une des unités les plus récentes et les plus confortables de cette Société navale de l'Ouest, qui compte parmi les compagnies maritimes les plus importantes de notre grand port africain.

Le *Saint-René* sort des chantiers William Gray and C°, de West Hartpool.

C'est un superbe vapeur de 7.000 tonnes, destiné aux services maritimes par lesquels la Société navale de l'Ouest assure les relations commerciales entre la France et

l'Algérie. Le *Saint-René* est le neuvième navire dont la Compagnie ait pris livraison depuis la guerre.

Elle compte, en effet, en service, cinq vapeurs de 5.000 tonnes : le *Saint-Ambroise*, le *Saint-Basile*, le *Saint-Camille*, le *Saint-Cyrille*, le *Saint-Didier* ; deux vapeurs de 7.000 tonnes : le *Saint-Firmin* et le *Saint-Prosper* ; et un vapeur-citerne de 3.000 tonnes, le *Saint-Patrice* ; depuis cette prise de livraison, trois autres vapeurs ont encore augmenté la flotte de la Compagnie : le *Saint-Roger*, de 7.000 tonnes ; le *Saint-Dominique*, de 4.750 tonnes ; le *Saint-Denis*, de 4.770 tonnes. Tous ces navires sont pourvus des installations les plus modernes.

On peut remarquer à leur bord des dispositifs spéciaux pour l'arrimage des fûts de vin et d'alcool, dix mâts de charge (système Puissesseau à orientation), permettant de manipuler les marchandises à grande distance du bord, une bigue d'une puissance de 25 tonnes, permettant d'enlever les poids les plus lourds.

Nous avons pu assister ainsi au débarquement d'une locomobile.

Grâce à un système spécial d'éclairage, l'équipage et les débardeurs peuvent travailler la nuit.

Signalons enfin que les chaudières de ces paquebots brûlent du mazout au lieu du charbon.

À bord de chacun de ces vapeurs, un appartement de luxe pour une famille de quatre personnes est réservé à la clientèle des chargeurs.

Il comprend des cabines luxueuses, mais d'un sobre confort, où les acajous, les cuivres, les tapis et les tentures forment un ensemble d'un goût et d'une harmonie vraiment remarquables.

On ne saurait demeurer indifférents au bel effort accompli, depuis l'armistice, par cette puissante compagnie, fort éprouvée au cours de la guerre, mais qui a su, avec un rare courage, reprendre sur notre marché maritime la place importante qu'elle y occupait en 1914.

C'est M. Cherfils qui est le distingué représentant de la Compagnie navale de l'Ouest à Alger, où il ne compte que de solides et précieuses sympathies.

*
* *

La question de nos relations avec l'Ouest de la France n'a jamais laissé indifférents les hommes d'affaires et les industriels d'Algérie. La voie de mer est toute indiquée lorsqu'il s'agit de transporter vers le Nord de la France et les pays septentrionaux de l'Europe nos vins et nos produits comestibles.

Le relèvement des tarifs de chemins de fer métropolitains, les frais de toute nature entraînés par les opérations de manipulation dans les ports méditerranéens, les retards résultant de l'encombrement des lignes ont déterminé les chargeurs à rechercher une ligne directe empruntant la route de l'océan.

Ces considérations ne pouvaient échapper aux dirigeants de la Société navale de l'Ouest : ses efforts méritent d'être signalés, car ils ont répondu à une réelle nécessité.

Photo :

Les entrepôts de l'arrière-port de la Société navale de l'Ouest

Société algérienne de houilles et agglomérés
(The Algerian Coal and Patent Fuel Company)
(*L'Afrique du Nord illustrée*, 26 février et 2 avril 1921)

Administrateurs

Paul HOUËT, directeur général de la Société navale de l'Ouest, à Paris.

Société navale de l'Ouest
(*Le Sémaphore algérien*, 22 avril 1921)

L'assemblée extraordinaire, tenue sous la présidence de M. le vice-amiral Ronarc'h, a régularisé l'augmentation du capital social de 20 à 40 millions de franc décidée par le conseil dans sa séance du 29 décembre dernier, en vertu des pouvoirs à lui conférés par l'assemblée du 4 mai 1920.

En conséquence, le capital social se trouve définitivement porté à 40 millions de francs, divisé en 80.000 actions de 500 francs chacune.

Société navale de l'Ouest
(*La Journée industrielle*, 24 juin 1921)

Les actionnaires de cette société, dont le siège est à Paris, 8, rue Auber, se sont réunis hier en assemblée ordinaire, sous la présidence de M. l'amiral Ronarc'h.

L'assemblée a approuvé les comptes de l'exercice 1920 qui se traduisent par un bénéfice net de 1 533 534 fr. et fixé le dividende à 40 fr. brut par action de 1 à 24 000 entièrement libérées au 1^{er} janvier 1920, et à 22 fr. 8625 brut, par action de 24.001 à 40.000. Ce dividende sera mis en distribution, sous déduction des impôts, contre remise du coupon 17, le mois prochain. Une somme de 54.816 fr. a été reportée à nouveau.

Avant la guerre, la société possédait 16 navires d'un port en lourd total de 72.340 tonnes. Au cours des hostilités, sept d'entre eux ont été détruits par l'ennemi. L'importance des pertes menaçant le fonctionnement ultérieur de la société, le conseil établit un programme de remplacement et de développement en vue duquel il a été autorisé en dernier lieu à porter à 100 millions le capital social et à émettre 60 millions de francs d'obligations. Mais tandis que la totalité des obligations ont été émises, le capital social n'a été porté qu'à 40 millions de francs. Sur la dernière tranche d'augmentation qui a été réalisée au début de cette année, il reste encore à appeler 15 millions.

Au cours de l'exercice 1920, la flotte de la société s'est accrue de huit vapeurs neufs, portant à dix-sept le nombre des unités en service et à 81.000 tonnes le port en lourd total en exploitation. D'autre part, dix cargos d'une portée totale de 65.000 tonnes sont en construction. Leur livraison a été retardée en Angleterre par des grèves de toute nature, et en France, par les difficultés éprouvées par les constructeurs pour se procurer des matériaux.

En raison des contrats intéressants intervenus pour le transport des huiles de pétrole lors de la constitution de la Société générale des Huiles de pétrole, dans laquelle la Société navale de l'Ouest a une importante participative, six vapeurs-citernes du même type, d'une portée totale d'environ 63.000 tonnes, ont été commandés. La société n'en assumera qu'une partie de la propriété.

En outre, en exécution de la convention franco-britannique portant cession par l'Angleterre, aux armateurs français, de 150.000 tonneaux de jauge brute sur la part anglaise du tonnage de la flotte commerciale allemande, le vapeur-citerne *Pechelbronn*, de 7.480 tonnes, construit en 1914, a été livré tout récemment à la société.

Lorsque tous ces navires seront en service, la société exploitera, tant pour son compte direct que comme gérant copropriétaire, 34 navires d'un port en lourd total de 2117.000 tonnes.

Sur les sept navires perdus pendant la guerre, deux se trouvaient sous le régime libre, et cinq sous le régime de la réquisition. Sur ces derniers, l'État a remboursé dernièrement à la société les sommes dépensées par celle-ci pour le remplacement du *Saint-Luc* et du *Saint-Barnabé*, soit une somme globale de 19.302.296 fr. Il reste encore à recevoir la valeur intégrale des trois autres navires pour lesquels la société n'a encore reçu qu'un acompte global de 1.500.000 fr.

L'année 1920 a marqué le retour à la liberté du trafic maritime. Au cours de cet exercice, les navires de la société ont exécuté cinquante-six voyages sur les lignes régulières et onze voyages en dehors de ces lignes. L'exploitation de la flotte, notamment dans le premier semestre, a produit des résultats très satisfaisants. Le deuxième semestre accuse une diminution progressive des recettes par suite de la crise économique mondiale. Actuellement, par suite du ralentissement du trafic causé par l'acuité de cette crise, on estime à plus de 12 millions de tonnes le tonnage des navires désarmés dans le monde entier, résultant principalement de l'insuffisance du tonnage-marchandises à transporter. Cette pénurie de chargement affecte l'exploitation rémunératrice d'un navire, dont le prix de revient et les frais d'exploitation sont beaucoup plus considérables qu'avant la guerre.

Bien que l'exploitation de la flotte d'État, organisme né des besoins de la guerre et qui n'aurait pas dû survivre à celle-ci, se traduise pour le Trésor par des pertes évaluées de 40 à 50 millions de francs par mois, l'État n'en maintient pas moins cette flotte en service pendant la paix.

À cette concurrence inattendue de l'État s'ajoute celle des armateurs des pays restés neutres pendant la guerre. Il est à espérer que cette situation anormale ne sera pas de longue durée.

Le conseil a pris la résolution de modifier momentanément les services de la société de façon à utiliser la flotte sociale d'une manière plus profitable aux intérêts des actionnaires.

Au cours du dernier exercice, deux lignes nouvelles ont été inaugurées : la ligne de la Méditerranée orientale et celle de l'Afrique occidentale, qui dessert actuellement toutes les colonies nantaises et étrangères et la côte occidentale d'Afrique depuis le Maroc jusque et y compris l'Angola portugais. Cette seconde ligne est renforcée par une ligne « Maroc-Péninsule », reliant les ports d'Anvers et du Havre aux ports marocains de l'Atlantique.

*

* *

Une discussion, très animée, a suivi la lecture du rapport. Un actionnaire a notamment fait ressortir la dépréciation extraordinaire des actions en Bourse, dépréciation qui ne se conçoit pas, selon lui, étant donné que la Société navale de l'Ouest accuse des bénéfices importants et est en mesure de distribuer un dividende de 40 fr. L'actionnaire a fait allusion à de grosses réalisations de titres qu'auraient effectuées certaines banques. M. Houët, directeur, a déclaré, en réponse, que la baisse des actions était exagérée et ne s'harmonisait pas avec la situation de l'entreprise.

Un autre actionnaire a insisté sur divers postes importants du bilan, notamment le matériel naval : quelle est la valeur actuelle de cette flotte, tout compte tenu de la baisse considérable de tous les matériaux et de la crise aiguë de la marine marchande ? Ne serait-il pas possible d'obtenir un rabais appréciable sur les prix d'achat convenus avec les constructeurs anglais à une époque où les affaires étaient prospères ? Le directeur a dit reconnaître que le matériel devait subir une dépréciation et qu'il ne

« payait » pas actuellement, car il y a pénurie de fret. Beaucoup de clients de la Société l'ont priée de différer les engagements qu'ils avaient pris vis-à-vis d'elle. De ce fait, la Navale de l'Ouest a été obligée de faire revenir ses bateaux à vide de certains ports.

M. Houët a déclaré que la Société avait insisté auprès de ses constructeurs anglais pour obtenir une diminution sur les prix fixés à l'origine. Le rabais obtenu tout dernièrement n'est pas inférieur à 50 % en moyenne. Il est impossible d'obtenir davantage.

Un débat s'est engagé ensuite sur l'époque de la mise en paiement du dividende fixée pour septembre. À la demande des actionnaires, le conseil a avancé cette mise en paiement qui aura lieu le mois prochain.

Enfin, une discussion très animée eut lieu à propos du principe même du dividende de 40 fr. Cette répartition est-elle justifiée dans les circonstances présentes, étant donné la crise que traversent toutes les Compagnies de navigation ? Le président s'est abstenu de répondre et le dividende, mis aux voix, a été approuvé.

Signalons, toutefois, que le débat a été très courtois et que deux actionnaires, tout en critiquant le bilan, ont rendu hommage aux qualités du directeur, M. Houët.

L'assemblée a ratifié la nomination de M. René Godet⁹ en qualité d'administrateur et a réélu M. E. Delange, administrateur sortant.

[Hypothèque]

(*Le Journal des finances*, 20 août 1921)

La Navale de l'Ouest, est toujours inchangée. L'assemblée des obligataires du 12 courant a autorisé, au profit des constructeurs anglais, l'inscription d'une hypothèque de £ 800.000 pour une durée de six ans sur six bateaux.

La Navale de l'Ouest à Bizerte
(*Le Sémaphore algérien*, 28 septembre 1921)

La Société navale de l'Ouest vient de recevoir à Bizerte tous les matériaux nécessaires à la construction de deux premiers réservoirs à mazout, de son dépôt qui en comportera quatre.

Ce dépôt, dont des travaux d'édification vont être poussés activement et incessamment, sera situé à la pointe de la baie de Sebra.

La Société navale de l'Ouest et le stockage des pétroles
(*Le Sémaphore algérien*, 7 octobre 1921)

La Société navale de l'Ouest vient de prendre livraison à Bizerte des matériaux nécessaires à la construction des deux premiers réservoirs de mazout qu'elle doit édifier à la pointe de la baie de Sebra. Le dépôt complet comporte deux autres réservoirs dont les travaux d'édification seront entrepris ultérieurement.

⁹ René Godet : des Cordonneries de la Seine. Administrateur des Tréfileries et laminoirs du Havre, de l'Omnium français d'électricité, de la Cie forestière de l'Afrique française (Côte-d'Ivoire), de la Cie agricole et industrielle du Soudan (sisal)...

APPELS DE FONDS
Société navale de l'Ouest
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 31 janvier 1922)

Versement du 4^e quart, sur les actions nouvelles (n° 40001 à 80000), soit 125 fr. par action, avant le 28 février, aux banques ci-après désignés : Banque française pour le commerce et l'industrie, Banque nationale de crédit, Banque de la Seine, Banque Transatlantique, Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie et Crédit havrais, Le Havre, 79, boulevard de Strasbourg. — *Gazette du Palais*, 30 janvier 1922.

MAURITANIE
Port-Étienne
(*Les Annales coloniales*, 12 janvier 1923)

.....
Le *Chasseloup-Laubat* [croiseur réformé appartenant à la Société industrielle de la grande pêche] sert de citerne pour l'eau apportée, une fois par mois, des Canaries, par le vapeur de la Société navale de l'Ouest, avec laquelle la Société de pêche a un contrat. L'eau des Canaries revient à bien meilleur marché que l'eau distillée.



Coll. Serge Volper

SOCIÉTÉ NAVALE DE L'OUEST
Société anonyme au capital de 6.000.000 fr.
Siège social : 8, rue Auber, Paris

Droits de timbre acquittés par abonnement

Avis d'autorisation inséré au *Journal officiel*
du 7 juin 1923

PART BÉNÉFICIAIRE AU PORTEUR
SANS VALEUR NOMINALE

créée en exécution de la délibération de l'A.G.E. du 19 février 1923 par décision du
conseil d'administration du 15 mai 1923.

Paris, le 15 mai 1923

Un administrateur : William Clamageran

Pour un administrateur, par délégation spéciale du conseil d'administration : G. Leroy

(?)

Devambez, graveur, Paris

Qui êtes-vous ? 1924 :

MALGLAIVE (Antoine-Victor-Joseph-*Pierre* de), président de la Chambre de commerce française d'Anvers et de la Flandre orientale.

36, avenue Cogels, Anvers, T. : 57-27 ; et 14, place du Midi, T. : 10102-2657-8316 ; et villa du Sahel, chemin de Telemly, Alger [organisateur de rallyes automobiles vers le Sahara dans les années 1900].

Agent maritime ; agent général de la Compagnie générale transatlantique, de la [Société navale de l'Ouest](#), de la Compagnie Cyprien Fabre de Marseille. [Représentant de la Compagnie générale transatlantique à New-York, puis à Londres].

Croix de guerre.

Né le 16 février 1880, à Avignon [† 1953].

[Petit-fils de Victor Malglaive (1809-1890), fondateur de Marengo (Algérie), conseiller général nommé par Napoléon III. Fils de Maurice de Malglaive, conseiller général d'Alger (1870-1878), administrateur de la Société générale algérienne (1877), puis de la Compagnie algérienne). Neveu de Joseph de Malglaive, membre de la mission Pavie, tué au front en septembre 1914.]

Marié à M^{lle} de Bizemont. Trois enfants : Roland, Guy, Alyette.

Éduc. : collège de la Malgrange, Nancy ; école Sainte-Geneviève, Paris ; Lycée Saint-Louis.

Sport : yachting.

Annuaire industriel, 1925 [données antérieures au printemps 1923] :

OUEST (Soc. navale de l'), 8, r. Auber, Paris, 9^e. T. Louvre 53-46 à 63-40. Inter 149. Ad. t. Navale-Paris. Codes :A.B.C., 6^e éd., A.B.C. 5^e éd., A.Z. 5^e éd., Scott, 10^e éd., Bentley, Lieber, Watkins. Code privé. Soc. an. au cap. de 20.000.000 fr. Cons. d'adm. : Prés. Amiral Ronarc'h, 18, av. de Niel, Paris. Vice-président : Édouard Delange, 14, r. Ampère, Paris, 17^e. Membres : Jules Empis, 178, r. de Courcelles, Paris ; Axel Goemare, 6, r. de Sèze, Paris ; Paul Mayer [dir. gén., puis (juin 1923) adm. Bq de la Seine (Vickers)], 12 bis, av. Bosquet, Paris, Nicolas Piétri, 2, av. de Messine, Paris ; Albert Weil, 69, r. de la Victoire, Paris. Directeur général : Paul Houët, 9, r. Gounod, Paris ; Commissaires : Bizouarne, 34, r. des Apennins, Paris ; Lavagne, 139, r. du Ranelag, Paris. Agence principale : Le Havre, 142, bd de Strasbourg. Agence à Anvers, 14, pl. de Meir ; Agences dans les principaux ports. Vapeurs de charge : Saint-Ambroise, 5.000 tonnes, 2.300 HP ; Saint-Barthélémy, 2.260 tonnes 700 HP ; Saint-Basile, 4.750 tonnes, 2.000 HP ; Saint-Camille, 5.000 tonnes, 2.300 HP ; Saint-Cyrille, 5.000 tonnes, 2.300 HP ; Saint-Denis, 5.000 tonnes, 2.300 HP ; St-Didier, 4.753 tonnes, 2.000 HP ; St-Dominique, 1.750 tonnes, 2.000 HP ; Saint-Édouard, 5.000 tonnes, 2.000 HP ; Saint-Firmin, 7.200 tonnes, 2.600 HP ; Saint-Louis, 7.650 tonnes, 2.600 HP ; Saint-Marc, 3.450 tonnes, 1.240 HP ; Saint-Mathieu, 7.650 tonnes, 400 HP ; Saint-Michel, 7.650 tonnes, 2.500 HP ; Saint-Octave, 7.650 tonnes, 2.500 HP ; Saint-Paul, 3.150 tonnes, 1.100 HP ; Saint-Pierre, 3.540 tonnes, 1.100 HP ; Saint-Prosper, 7.200 tonnes, 2.600 HP ; Saint-Quentin, 7.660 tonnes, 2.600 HP ; Saint-René, 7.200 tonnes, 2.600 HP ; Saint-Roger, 7.000 tonnes, 2.100 HP ; Saint-Stanislas, 7.350 tonnes, 2.600 HP ; Saint-Thomas, 3.540 tonnes, 1.100 HP ; Saint-Thomas, 7,200 tonnes, 2.600 HP ; Saint-Urbain, 7.660 tonnes, 2.600 HP ; Saint-Vincent, 7.160 tonnes, 2.600 HP ; Vapeurs-Citernes : Saint-Adrien, 7.500 tonnes, 1.900 HP ; Saint-Boniface, 11.000 tonnes, 3.000 HP ; Saint-Claude, 10.250 tonnes, 2.700 HP ; Saint-Grégoire, 10.260 tonnes, 2.700 HP ; Saint-Henri, 10.200 tonnes, 2.700 HP ; Saint-Jérôme, 10.260 tonnes, 2.700 HP ; Saint-Léonard, 10.260 tonnes, 2.700 HP ; Saint Patrice, 3.000 tonnes, 1.350 HP.

Lignes régulières de la société : Lignes d'Anvers, itinéraire : Anvers-Le Havre, départ hebdomadaire du Havre et d'Anvers. — Ligne du Portugal et de la Méditerranée Occidentale, itinéraire : Anvers, Le Havre, éventuellement Oran, Alger, Alicante, Valence, Tarragone, Barcelone, Marseille. Retour : Lisbonne, ou Leixoes-Porto, Bordeaux (éventuellement La Pallice ou Saint-Nazaire), Nantes (éventuellement Brest), Rouen, Le Havre, Anvers. — Lignes d'Algérie, deux lignes : itinéraire : Rouen, Oran, Alger (éventuellement Sfax). Retour : par Alger, Oran (éventuellement La Pallice) — sur Rouen. Itinéraire : Rouen, Anvers, Oran, Alger, Bougie, Tunis. Retour : par Bône, Philippeville, Alger, Oran sur Rouen et Anvers. — Ligne de la Méditerranée orientale. Itinéraire : Hambourg (éventuellement Rotterdam), Anvers, Le Havre, Marseille, Gênes, Naples, Sicile (Messine, Catane, Palerme), Malte, Tripolitaine (Tripoli, Benghazi, Derna), Égypte (Alexandrie, Port-Saïd), Palestine (Jaffa, Caïffa, St-Jean-d'Acre), Syrie-Cilicie (Beyrouth, Tripoli, Lattakie [Lattaquié], Alexandrette, Mersina). Retour : par l'île de Chypre (Larnaca et Limassol) et les mêmes ports sur Marseille, Le Havre, Anvers et Hambourg. — Ligne de l'Afrique Occidentale. Itinéraire : Hambourg, Rotterdam (éventuellement Amsterdam), Anvers, Le Havre et Bordeaux, au Maroc, Fedalah, aux îles Canaries (Las Palmas, Ténériffe) à Port-Étienne, Dakar, Bissao, Conakry, Tabou, Sassandra, Grand Lahou, Assinie, Grand-Bassam, Secondee, Accra, Lomé, Cotonou, Duala, Port-Gentil, Lobito Bay, Saint-Paul-de-Loanda, Boma, Matadi. Retour : par les mêmes ports sur Bordeaux, Le Havre, Anvers (éventuellement Rotterdam, Amsterdam) et Hambourg. — Ligne annexe, Maroc-Péninsule. Itinéraire : Le Havre, Anvers (éventuellement Lisbonne et Huelva), côtes du Maroc (Tanger, Fedalah, Casablanca, Mazagan, Mogador), Safi, Agadir, chaque port suivant les nécessités du trafic. Retour : par Huelva, Lisbonne (éventuellement Rouen), sur le Havre ou Dunkerque.

Transports maritimes. (075-1-835).

Annuaire industriel, 1925 :

ASSOCIATION PÉTROLIÈRE, Siège social : 19 et 21, r. de la Bienfaisance, Paris, 8^e. T. Wagr. 97-41 à 97-43, 99-15 à 99-17, 99-33 et 99-34 ; Inter 42 et 43. Ad. t. Assopétrol-Paris. Codes : A.B.C. 5^e et 6^e éd., Bentley's. Soc. an. au cap. de 21.500.000 fr. Conseil d'adm. : Prés. : Amiral Ronarc'h, 18, av. Niel, Paris ; vice-prés. : M. Édouard Delange ; adm. : MM. Jules Empis ; Axel Goemare ; Paul Houët ; Paul Mayer ; Nicolas Piétri et Albert Weil. Adm.-direct. : M. Paul Houët, 9, r. Gounod, Paris.

Exploitation de navires-citernes. (42-20024).

ATELIERS DE RÉPARATIONS MARITIMES BELIARD, CRIGHTON et Cie

Cons. d'adm. :

M. P[aul] Houët, capitaine au long cours, secrét. technique honoraire du Comité central des armateurs de France, direct. gén. de la Soc. navale de l'Ouest [démissionnaire en juin 1923], adm. de la Soc. an. des ateliers de réparations maritimes Beliard, Crighton et Co (Belgique), adm. des Ateliers de la Basse-Seine, prés. de la Soc. I. M. O. P.

Société navale de l'Ouest
(*Les Documents politiques*, mars 1928)

C'est encore par le groupe BANQUE DE LA SEINE que M. Zaharoff paraît s'être couvert dans l'affaire de la Société navale de l'Ouest.

Cette société avait été constituée en 1906, au capital de 1.700.000 francs ; elle assurait, à l'aide de 16 navires, d'une portée en lourd de 72.360 tonnes, des services réguliers de cargos entre la France et les ports belges, portugais, marocains, algériens et

tunisiens, et, si les résultats d'avant-guerre marquaient une progression intéressante, ce fut surtout la guerre qui lui donna une extension toute particulière.

À quelle époque exacte M. Zaharoff et « le département maritime » de la Vickers, s'y intéressèrent-ils ? Nous l'ignorons : C'est très probablement au moment où le capital fut porté de 3 à 12 millions, lequel devait d'ailleurs s'élever ultérieurement à 15, puis à 20, et enfin à 40 millions.

Mais, à la suite de la débâcle de cette affaire, des révélations ont été faites sur le rôle particulier de M. Zaharoff dans cette affaire.

C'est, d'abord, un actionnaire qui, à l'assemblée de février 1923, disait :

« À un moment donné, la Société navale de l'Ouest était modeste. Elle a eu une crise de croissance, sans doute par suite de l'intervention d'un magnat étranger et de l'intervention d'une banque qui représente les intérêts de ce magnat. À la suite de cette intervention, des commandes de navires ont eu lieu, portant sur des chiffres considérables. Il serait intéressant de savoir, car ce point n'a jamais été mis en lumière, dans quelles conditions elles ont été passées et à qui elles ont profilé... »

Quelques mois après, dans son numéro du 1^{er} septembre 1923, le journal *La Tribune de Paris* avait apporté les précisions utiles dans les termes suivants :

[Il faudra] rechercher les conditions dans lesquelles Sir Basil Zaharoff s'entendit jadis avec M. Paul Houët, ancien secrétaire général du Comité des armateurs de France (et directeur de la Société navale de l'Ouest) pour obtenir la majorité de l'affaire et pour faire procéder ensuite, par une banque amie, à l'émission d'actions pour l'augmentation du capital et à une émission d'obligations.

Il y aura lieu également de rechercher si les tarifs de constructions imposés par Sir Basil Zaharoff aux administrateurs de la Société navale de l'Ouest ne présentaient pas un caractère léonin capable de peser lourdement sur l'exploitation de l'affaire, d'en empêcher la bonne marche et de la diriger, plus ou moins rapidement, mais sûrement, vers l'abîme où sont tombés les millions des malheureux actionnaires et obligataires.

D'ores et déjà, indiquons que Sir Basil Zaharoff, traitant avec la firme anglaise Vickers la construction d'un certain nombre de bateaux destinés à la Société navale de l'Ouest, exigea, pour lui-même, une commission de 7 livres sterling par tonne, et pour une fourniture de 200.000 tonnes... il ramassait (ainsi) 16 millions de francs...

L'accusation était grave : nous n'avons trouvé nulle part un démenti quelconque de M. Zaharoff. Au surplus, cela concordait fort bien avec cet « amour de la commission » que nous révélait une personne qui assure avoir connu particulièrement M. Zaharoff et dont nous reproduisons le témoignage dans un des chapitres précédents.

Ce que nous pouvons ajouter, c'est que, en 1921, au moment où le capital de la Société navale de l'Ouest fut porté de 20 à 40 millions, M. Zaharoff se désintéressait déjà de cette affaire puisqu'on ne trouve aucune souscription d'actions nouvelles à son nom et que pour les 40.000 actions émises, les plus grosses souscriptions furent les suivantes : Banque française pour le commerce et l'industrie (2.340 actions) ; la Banque Transatlantique (1.560) ; la Banque de Bruxelles (1.170) et, seulement alors, la Banque de M. Zaharoff : la Banque de la Seine, pour 844 actions.

Le conseil d'administration de la Société navale de l'Ouest comprenait, en 1919-1920, M. Cremer, président ; E. Delange, vice-président, et MM. G. Bergerault¹⁰, W[illiam] Clamageran, J[ules] Empis, A. Goemaere, Paul Mayer, H[ermann] du Pasquier et A[lbert] Weil. On y trouvait déjà divers noms connus dans d'autres affaires liées avec M. Zaharoff, mais des modifications survinrent ensuite de telle sorte qu'à fin 1922, le conseil n'était plus guère composé que de personnalités appartenant aux diverses affaires du groupe Zaharoff et spécialement à la Banque de la Seine.

¹⁰ G. Bergerault : idem Cremer.

C'étaient : l'amiral Ronarc'h, président ; M. Édouard Delange, vice-président ; M. Jules Empis ; M. René Godet (des Tréfileries du Havre) ; M. Goemaere, M. Paul Mayer, Albert Weil et Nicolas Piétri.

Ajoutons, pour en terminer avec la Société navale de l'Ouest, que ce fut par son intermédiaire en France que M. Zaharoff créa, au début de 1921, et avec l'Anglo-Persian Oil, la Société générale des huiles de pétrole [...].

RÉORGANISATION FINANCIÈRE PRISE DE CONTRÔLE PAR LA COMPAGNIE GÉNÉRALE TRANSATLANTIQUE, LES CHARGEURS RÉUNIS, LA SGTM ET L'ARMEMENT DEPPE, D'ANVERS

Société navale de l'Ouest
(*Le Temps*, 5 janvier 1923)

Une assemblée extraordinaire des actionnaires de la Société navale de l'Ouest sera convoquée le 15 janvier en vue de procéder, à une réorganisation financière.

Société navale de l'Ouest
(*Le Journal des débats*, 17 janvier 1923)

L'AGE, convoquée pour hier, n'a pas réuni le quorum nécessaire.

Société navale de l'Ouest
(*Le Sémaphore algérien*, 6 février 1923)

La Société navale de l'Ouest va organiser, avec le concours de l'Armement Deppe, d'Anvers, un service mensuel de cargos entre Anvers, le Havre, Bordeaux et l'Afrique occidentale. Ce service, qui commencera à fonctionner à la fin du mois de février, sera établi en accord avec la Compagnie des Chargeurs réunis.

En outre, d'autres services seront rétablis entre les ports du nord de la France et l'Algérie d'une part, le Maroc, d'autre part, enfin avec l'Espagne et le Portugal.

Les bateaux continueront à battre pavillon français.

(*Le Temps*, 8 février 1923)

Les porteurs d'obligations 6 % 1919 et 1920 de la Société navale de l'Ouest, qui viennent de se réunir, n'ont pu délibérer valablement faute de quorum. À cette assemblée, le conseil devait soumettre un projet de réorganisation financière qui comporte les principales dispositions suivantes :

- 1° Transformation des 80.000 actions de capital actuelles en actions de jouissance ;
- 2° Création de 20.000 actions privilégiées ;

3° Échange (titre pour titre) des obligations de 500 fr. 6 % net contre une obligation 6 % brut de 250 fr. et contre une part bénéficiaire donnant droit à 50 % du solde disponible après dotation de la réserve légale, distribution du dividende de 7 1/2 % aux actions de priorité et dotation des tantièmes.

(*Le Temps*, 22 février 1923)

L'assemblée extraordinaire des actionnaires de la Société navale de l'Ouest a décidé de continuer les opérations sociales et a approuvé les projets de réorganisation présentés par le conseil.

Société navale de l'Ouest
(*Le Temps*, 15 mars 1923)

On annonce que conformément aux résolutions de l'assemblée extraordinaire du 19 février dernier des actionnaires de la Société navale de l'Ouest, le conseil a décidé l'émission de 6 millions de francs d'actions nouvelles à valoir sur les 10 millions de francs autorisés. Sur cette première tranche émise, 2.400 actions seront réservées aux anciens actionnaires, le restant étant souscrit par un groupe comprenant des représentants de la Compagnie générale transatlantique, des Chargeurs réunis, des Transports maritimes à vapeur et de l'armement Deppe.

Société navale de l'Ouest
(*Le Sémaphore algérien*, 29 juin 1923)

À la suite de la réorganisation de la Société navale de l'Ouest, le conseil d'administration se trouve actuellement composé de MM. W[illiam] Clamageran, président ; F. Aernouts, J[acques] Bourceret [inspecteur général de Compagnie générale Transatlantique], P[ierre] Cornut-Gentille ¹¹, J[ules] Empis, H[ubert] Giraud [SGTM], R[ené] Godet, A[xel] Goemaere, P[aul] Houët, P. Lavagne, H. Mallet, C.C. Sheid et A[lbert] Weil.

M. Henry de Boüard est nommé directeur général et MM. Marcel Pitois et André Renaud, sous-directeurs.

M. Paul Houët, ancien directeur général qui a résigné les fonctions en accord avec le conseil, continuera à apporter son concours à la réorganisation financière de l'affaire.

Annuaire industriel, 1925 :

¹¹ Pierre Cornut-Gentille (1877-1933). D'après Geneanet, il serait le fils d'Alfred Cornut-Gentille, commandant de l'établissement du Gabon (1883), puis du golfe de Guinée (1884-1885), et d'Alice-Marie Gresset, mais c'est une erreur car Alfred ne s'est marié (remarié ?) avec Alice Gresset qu'en 1904 et celle-ci avait alors 60 ans (*Le Figaro*, 4 juillet 1904, *Gil Blas*, 5 juillet 1904). Après une carrière dans la marine nationale, Pierre Cornut-Gentille entre au service des Chargeurs réunis (*Le Temps*, 9 décembre 1920) et devient directeur de leur filiale, la Cie de navigation Sud-Atlantique (voir sa nécro dans le *Figaro*, 23 mars 1933). Deux fils : Bernard (1910-1992), Haut-Commissaire de la République en AEF (1948), puis en AOF (1951-1956), ministre de la France d'outre-mer (cabinet Charles de Gaulle, 1958-1959), etc. ; et Philippe, père de François, député de Saint-Dizier, et de Pierre, avocat au barreau de Paris.

COMITÉ CENTRAL DES ARMATEURS DE FRANCE

M. P. Houët, directeur général de la Soc. navale de l'Ouest, secrétaire technique honoraire du Comité central des armateurs de France
Ronarc'h (vice-amiral), président de la Soc. navale de l'Ouest
R. Untz, sous-direct. de la Soc. navale de l'Ouest

Annuaire industriel, 1925 :

ATELIERS DE RÉPARATIONS MARITIMES BELIARD, CRIGHTON et Cie

Cons. d'adm. :

M. René Godet, membre de la Ch. de commerce du Havre, prés. de l'Union des industries diverses du Havre, adm. délégué des Corderies de la Seine, adm. des Tréfileries et laminoirs du Havre [TLH], adm. de la Soc. an. des Ateliers de réparations maritimes Beliard, Crighton et Co (Belgique), admin. des Ateliers de la Basse-Seine [adm. Sté navale de l'Ouest (juin 1923)], président.

COURRIER de l'Afrique Occidentale COTE-D'IVOIRE

(*Les Annales coloniales*, 26 mai 1925)

LES ÉVÉNEMENTS ET LES HOMMES

Funérailles

Le 6 mai, ont eu lieu à Grand-Bassam les obsèques du capitaine Devos, commandant le *Saint-Vincent*, de la Société navale de l'Ouest, noyé à Assinie en franchissant la barre.

M. Devos faisait son premier voyage comme commandant du *Saint-Vincent*.

Sa mort causa une véritable stupeur parmi ceux qui avaient apprécié ce jeune officier de marine.

Nous avons noté parmi la nombreuse assistance, M. Boutonnet, administrateur en chef des Colonies, administrateur-maire de Grand-Bassam ; M. Pamard, directeur de la Banque française de l'Afrique ; Eugène Devaux, directeur de la S. B. A. ; M. Brunet, gérant de la F. A. O. et tous les représentants des maisons de commerce.

Les équipages des navires sur rade, *Hoggar*, *Kouroussa*, *Félix-Fraissinet* et *Saint-Vincent*, avaient envoyé des délégations, et c'est au son lugubre des sirènes de ces navires que fut faite la levée du corps et son arrivée sur le wharf, où les honneurs funèbres furent rendus par un détachement des garde cercles.

Après l'absoute, donnée devant l'église de Grand-Bassam, le cercueil, recouvert du drapeau tricolore, fut conduit au cimetière.

Société navale de l'Ouest (*Le Courrier maritime nord-africain*, 30 mai 1927)

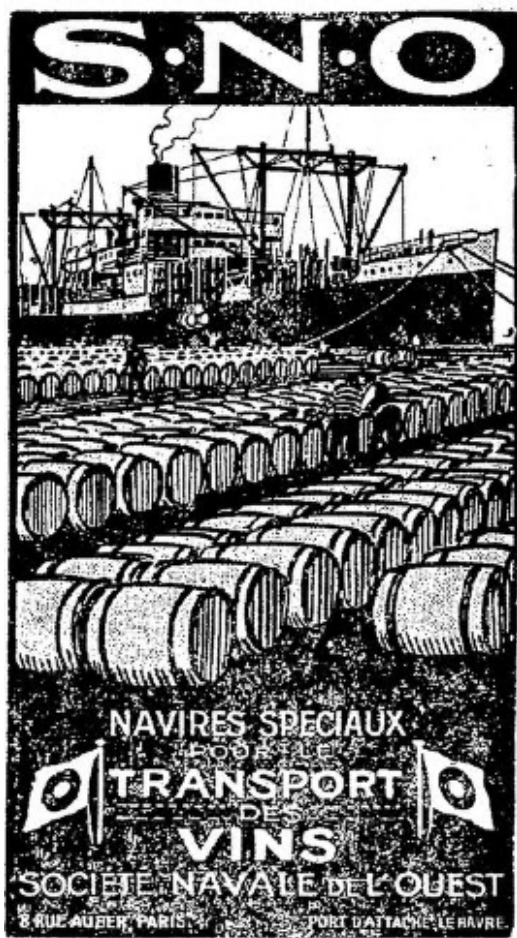
Les bénéfices d'exploitation de l'exercice 1926 ont atteint 5.078.830 fr. contre 2.441.353 francs en 1925. Le conseil proposera d'affecter une somme de 990.369 fr. à divers amortissements, soit : 676.950 fr. au compte frais de réorganisation financière, 49.481 francs pour remise en état de la flotte (5 % sur 989.615 fr.) et enfin 263.938 fr. au matériel naval. Avec les pertes des exercices antérieurs, le total des comptes à amortir se monte à 25.443.402 francs.

SOCIÉTÉ NAVALE DE L'OUEST
(*Le Journal des débats*, 11 juin 1927)

Les comptes de l'exercice 1926, se balançant sans pertes ni profits, une somme de 990.369 francs ayant été affectée, avant bilan, aux amortissements ont été approuvés par l'assemblée ordinaire qui s'est tenue le 9 juin.

Le service des obligations 6 % 1923 a pu être effectué ; mais le rapport du conseil a précisé que, malgré l'amélioration constatée dans les affaires, il ne prévoyait pas l'époque à laquelle le service des actions privilégiées pourrait être repris.

SOCIÉTÉ NAVALE DE L'OUEST
(*Le Courrier maritime nord-africain*, 10 octobre 1927)



Navire spéciaux pour le transport des vins

La SOCIÉTÉ NAVALE DE L'OUEST (Le Havre-Paris). — Cette Compagnie, une des plus anciennes de celles qui desservent l'Algérie, et une des mieux organisée, tant par l'outillage d'embarquement et de débarquement que par les installations spéciales établies sur les paquebots eux-mêmes. Cette société a, installé entre les ports d'Algérie-Tunisie et ceux du Nord de la France, principalement Rouen, et de la Belgique, une ligne régulière desservie par des vapeurs spécialement aménagés pour le transport des vins.

Ces mêmes navires permettent d'avoir du fret importé à des prix sensiblement moins élevés que ceux des chemins de fer. C'est ainsi que plusieurs usines du Nord peuvent livrer des marchandises à des prix inférieurs à celles du Midi et cela en raison de leur proximité de Rouen ou de Dunkerque.

D'autre part, ces navires touchant des ports intermédiaires, sont à même d'assurer également les relations de ces ports avec ceux d'Alger et d'Oran et de faciliter ainsi les transactions avec ces régions.

SOCIÉTÉ NAVALE DE L'OUEST
(*Le Journal des débats*, 8 mai 1928)

Les comptes de 1927, qui seront soumis à la prochaine assemblée, font ressortir un bénéfice net de 2.692.381 francs contre 990.368 fr. en 1926, lequel sera affecté à l'amortissement du matériel naval.

Le port de Pointe-Noire ouvert au trafic
(*Les Annales coloniales*, 18 août 1928)

Les travaux du wharf de Pointe-Noire étant, dès maintenant, suffisamment avancés, ce wharf a été ouvert au trafic.

Il est en béton fondu, long de 350 mètres. Il est desservi par trois voies de 1 m. 00 ; il dispose de huit grues et d'un pont transbordeur de 20 tonnes, ce qui lui permet d'assurer mensuellement 690 tonnes de transit.

Les voies d'adduction d'eau étant terminées ou sur le point de l'être, Pointe-Noire est en état de fournir de l'eau aux navires .

Pointe-Noire est présentement le port à barre le mieux équipé de toute la côte occidentale.

Les compagnies de navigation viennent, d'ailleurs, d'en reconnaître l'importance, puisque les Chargeurs Réunis*, la Venture-Weir* et la Société Navale de l'Ouest ont supprimé la surtaxe de 10 % qu'elles appliquent aux rades foraines en raison de la lenteur des opérations.

(Par dépêche.)

Annuaire Desfossés, 1929, p. 468 :

Société navale de l'Ouest :

Conseil d'administration : A. Goemare, P. Lavagne, R. Godet, A. Weill, W. Clamageran, Aernouts, Bourceret, Cornut-Gentile, F. Girand [*sic* : H. Giraud], Mallet, Shend [*sic* : Scheid].

Publicité
(*La Dépêche coloniale*, 7 juin 1929)



Les ports de l'Afrique occidentale
par la Société navale de l'Ouest

SOCIÉTÉ NAVALE DE L'OUEST
(*Le Journal des débats*, 21 juin 1929)

Les comptes de l'exercice 1928 ont été approuvés par l'assemblée du 19 juin et les dividendes suivants ont été votés : 4 fr. 50 brut par action de capital ; 41 fr. 50 brut par action de jouissance, et 1 fr. 15 brut par part, contre rien. Le rapport signale que les 455 obligations hypothécaires 5 % de 500 francs restant encore en circulation vont être remboursées dans le courant de l'année et 4.078 obligations 6 % 1923 de 250 fr. ont été amorties par voie de rachat pendant l'année 1928.

Société navale de l'Ouest
(*Le Temps*, 20 juin 1930)

L'assemblée du 18 juin a approuvé les comptes de 1929 se soldant sans profit ni perte. Il résulte tant du rapport que des déclarations faites par le président que le bénéfice d'exploitation de 1929 n'a été que de 3.386.793 francs au lieu de

7.552.385 fr. en 1928, que les résultats des premiers mois de l'année en cours sont encore moins bons mais qu'il est permis d'espérer que le fond de la crise est atteint et que la seconde partie de l'exercice sera meilleure.

Annuaire Desfossés, 1931, p. 473 :

Société navale de l'Ouest :

Conseil d'administration : W. Clamageran, A. Goemare, P. Lavagne, R. Godet, A. Weill, Aernouts, Bourceret, Cornut-Gentile, Mallet, H.. Giraud, C. Sheid.

LÉGION D'HONNEUR

(*Le Journal des débats*, 12 janvier 1931)

Marine marchande
Chevalier

[Henri] de Boüard, directeur de la Sté navale de l'Ouest.

SOCIÉTÉ NAVALE DE L'OUEST

(*Le Journal des débats*, 12 mai 1931)

L'exercice 1930 fera apparaître une perte de l'ordre de 1 million de francs, contre un bénéfice de 101.123 francs en 1929.

NAVALE DE L'OUEST

(*Le Journal des débats*, 7 août 1931)

L'assemblée extraordinaire, qui avait été convoquée pour hier, a du être reportée, faute de quorum, au 9 septembre. L'ordre du jour comportait :

1. L'échange des actions de jouissance contre des actions de capital nouvelles, à créer par voie d'incorporation de réserves au capital actuel (10 millions) augmenté à due concurrence ; 2. L'échange des parts bénéficiaires contre des actions de capital nouvelles, à créer par voie d'incorporation de réserves au capital actuel augmenté à due concurrence ; 3. La modification des droits attachés aux actions anciennes et nouvelles, ainsi que la suppression du vote plural ; 4. Des modifications statutaires résultant des opérations ci-dessus, ainsi que des modifications aux statuts en vue de les harmoniser avec la législation en vigueur et avec les conditions d'exploitation de la société.

NAVALE DE L'OUEST

(*Le Journal des débats*, 15 décembre 1931)

(*Le Temps*, 15 décembre 1931)

À partir du 4 janvier, les actions de jouissance et les obligations 6 % 1923 variables cumulatives cesseront d'être négociables au Parquet.

SOCIÉTÉ NAVALE DE L'OUEST
(*Le Temps*, 11 juin 1932)

L'exploitation a laissé pour 1931 une perte de 954.095 francs, alors que pour 1930 il avait été réalisé un bénéfice de 2.273.277 francs. Les comptes de l'exercice se soldent, compte tenu des charges financières, par une perte de 4.747.875 francs.

L'an dernier, le déficit de 981.878 francs avait été amorti par prélèvement sur les réserves.

NAVALE DE L'OUEST
(*Le Journal des débats*, 2 juillet 1932)

L'assemblée ordinaire tenue le 29 juin a approuvé les comptes de l'exercice 1931, présentant un solde débiteur de 4.747.875 francs, contre 981.878 francs en 1930.

SOCIÉTÉ NAVALE DE L'OUEST
(*Le Journal des débats*, 14 février 1933)

L'exercice 1932 fera apparaître une perte moins importante que l'an dernier. L'exploitation a été bénéficiaire, au lieu d'un déficit de 954.095 fr. en 1931.

SOCIÉTÉ NAVALE DE L'OUEST
(*Le Temps*, 13 juin 1933)

Les comptes de 1932 qui seront présentés à l'assemblée du 28 juin se soldent par une nouvelle perte de 1.211.000 contre 4.747.875 pour 1931.

PERTE DE PLUS DES 3/4 DU CAPITAL SOCIAL NOUVELLE RÉORGANISATION FINANCIÈRE

SOCIÉTÉ NAVALE DE L'OUEST
(*Le Temps*, 26 mai 1934)

L'exercice 1933 a laissé une perte qui portera le déficit total à plus de 8 millions. Le conseil a décidé de convoquer, à l'issue de l'assemblée ordinaire, une assemblée extraordinaire pour envisager le cas de la liquidation de la société par suite de la perte de plus des trois quarts du capital social.

SOCIÉTÉ NAVALE DE L'OUEST
(*Le Temps*, 5 juin 1934)

Les comptes de 1933 se soldent par une nouvelle perte de 4.817.694 francs (contre 1.211.581 francs en 1932) portant le déficit total à 10.775.913 francs.

NAVALE DE L'OUEST
(*Le Temps*, 24 janvier 1935)
(*Le Journal des débats*, 25 janvier 1935)

L'exercice 1934 se solderait par une perte de l'ordre de celui de l'ex. précédent qui était de 4.817.694 fr.

SOCIÉTÉ NAVALE DE L'OUEST
(*Le Journal des débats*, 16 juin 1935)

Les comptes de 1934 se soldent par une nouvelle perte de 3.611.015 fr. contre 4.817.694 fr. l'an dernier.

SOCIÉTÉ NAVALE DE L'OUEST
(*Le Temps*, 20 juillet 1935)

Les propositions suivantes seront faites aux porteurs d'obligations 6 % à leur assemblée du 7 août, propositions dont l'adoption constitue une condition suspensive de l'opération de réorganisation financière projetée

Valeur nominale des obligations ramenée de 250 à 100 francs ; remise à la société dès intérêts échus ou à échoir depuis le 15 octobre 1931 jusqu'au 15 octobre 1935 inclus ; suspension de l'amortissement pendant deux ans et prolongation de deux ans du tableau d'amortissements, soit jusqu'au 15 octobre 1949 ; réduction du taux d'intérêt à 4 % du 15 octobre 1935 au 15 octobre 1940 ; à 5 % du 15 octobre 1940 au 15 octobre 1945. Le taux de 6 % serait rétabli du 15 octobre 1945 au 15 octobre 1949. Le service des coupons actuellement subordonné aux résultats bénéficiaires de l'exploitation de la société, sera désormais obligatoire. Pour tenir compte aux obligataires des sacrifices consentis, la société s'engage à leur verser chaque année une somme égale à celle qui pourrait être attribuée comme dividende brut, aux actions actuelles, avec un maximum de 6 francs par obligation.

Des inscriptions hypothécaires seront consenties par la société au profit de la Société civile des obligataires sur diverses [six] unités de la flotte de la Société navale de l'Ouest qui, d'autre part, aura toute liberté pour vendre les autres navires de sa flotte ou consentir sur ceux-ci toutes sûretés hypothécaires ou de quelque nature que ce soit.

SOCIÉTÉ NAVALE DE L'OUEST
(*Le Journal des débats*, 20 juillet 1935)

Le projet de réorganisation financière sera soumis à l'assemblée du 7 août. Le capital de 11.531.500 francs sera ramené à 2.306.300 francs par abaissement du nominal des actions de 500 à 100 francs. Cette décision est soumise à la condition suspensive de l'adoption par l'assemblée des porteurs d'obligations 6 % 1923 de la Société navale de l'Ouest, des résolutions suivantes. La valeur nominale des obligations sera ramenée de 250 à 100 francs et les obligataires feront remise des intérêts échus ou à échoir depuis le 15 octobre 1931, jusqu'au 15 octobre 1935.

SOCIÉTÉ NAVALE DE L'OUEST
(*Le Temps*, 9 août 1935)

L'assemblée extraordinaire du 7 août a décidé la réduction du capital de 11.531.500 francs à 2.306.300 par réduction de la valeur nominale des actions de 500 francs à 100 francs. Cette décision est soumise à la condition suspensive de l'adoption par l'assemblée des obligataires 6 % 1923 d'une résolution ramenant la valeur nominale des obligations de 250 francs à 100 francs et faisant remise des coupons échus ou à échoir depuis le 15 octobre 1931 au 15 octobre 1935 inclus, suspendant l'amortissement pour deux ans et ramenant l'intérêt à 4 % jusqu'au 15 octobre 1940, puis à 5 % jusqu'au 15 octobre 1945, une bonification égale au dividende qui serait réparti aux actions étant par compensation attribuée aux obligations. Une hypothèque sur six vapeurs sera accordée aux obligataires.

L'assemblée des obligataires qui devait statuer sur cette proposition a été reportée à une date ultérieure.

SOCIÉTÉ NAVALE DE L'OUEST
(*Le Journal des débats*, 10 juin 1936)

Les comptes de 1935 se soldent par une perte de 1.606.058 fr. contre une perte de 3.611.015 fr. en 1934. Cette dernière fut amortie, ainsi que celles des exercices précédents, lors de la réorganisation financière décidée par l'assemblée extraordinaire du 7 août 1935.

Constitution au Havre d'une nouvelle société de navigation
(*Les Annales coloniales*, 27 décembre 1937)

[...] Sous la dénomination de Compagnie navale de l'Afrique du Nord, une société [créée par l'armement Deppe, d'Anvers] vient en effet d'affréter deux navires achetés à la Société navale de l'Ouest, et destinés dans un avenir prochain à faire escale dans les ports marocains. Ces navires de 3.800 tonnes de jauge nette, chacun, ont reçu pour noms nouveaux : *Syrie* et *Maroc*. [...]

Annuaire industriel, 1938 [données antérieures à 1933] :

OUEST (Soc. navale de l'). 8, r. Auber, Paris, 9^e. Tél. Louvre 53-46 à 53-48. Inter 149. Ad. t. Navale-96-Paris. Codes : A.B.C. 5^e et 3^e éd., A. Z. 5^e éd., Scott, 10^e éd., Bentley Lieber, Watkins, Code privé. Soc. an. cap. 10.000.000 fr. — Cons. d'adm. : Prés. : M W. Clamageran ; Adm. : MM. F. Aernouts, J. Bourceret, P. Cornut-Gentille [† 1933], H.

Giraud, R[ené] Godet, A. Goëmaere, P. Lavagne, H. Mallet, C. Sheid, A. Weil. Directeur général : M. H. de Boüard.
Compagnie de navigation. (42-835)

SOCIÉTÉ NAVALE DE L'OUEST
(*Le Temps*, 17 juin 1938)

Le bilan au 31 décembre 1837 s'équilibre sans bénéfice ni perte, alors que l'exercice 1936 avait laissé une perte de 2.444.286 francs.

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES
BANQUE TRANSATLANTIQUE
(*Le Temps*, 22 août 1938)

[...] Nous avons également pris part à l'augmentation de capital de la ... Société navale de l'Ouest... [...]

1939 : REPRISE PAR LA
SOCIÉTÉ ANONYME DE GÉRANCE ET D'ARMEMENT
(SAGA)

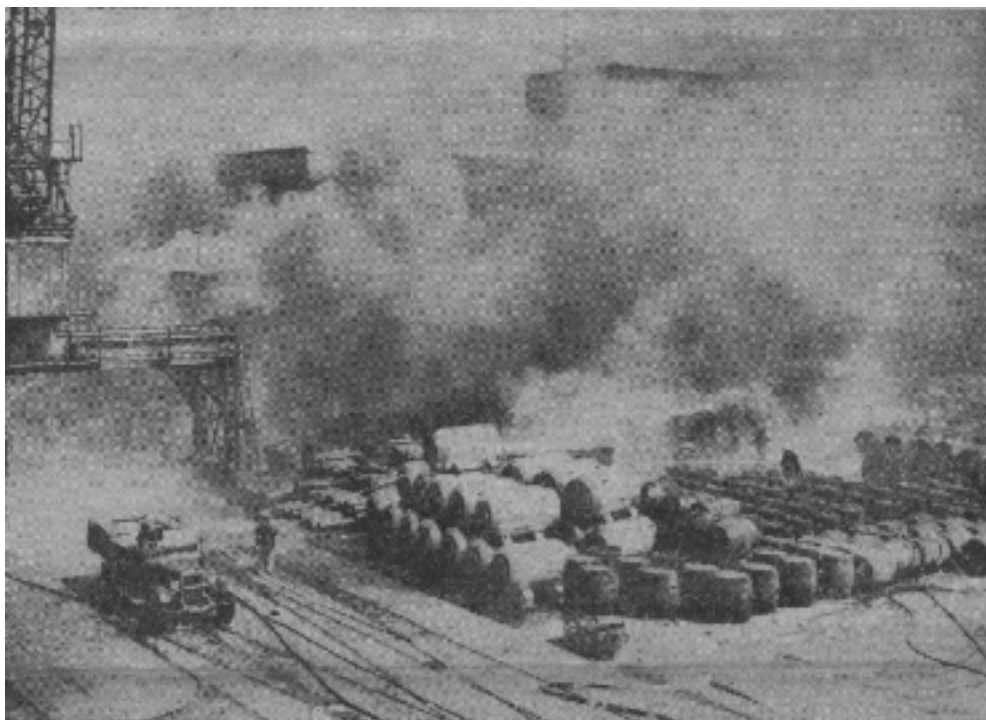
Flotte réduite à 10 navires

Catastrophe à l'arrière-port de l'Agha
L'EFFROYABLE EXPLOSION
d'un réservoir de gaz liquéfié ravage le môle et incendie un dock
Sept personnes périssent carbonisées. Plusieurs disparus
45 blessés, dont 15 gravement atteints
Les dégâts s'élèvent approximativement à 18 millions
(*L'Écho d'Alger*, 28 juillet 1939)

Une gigantesque nappe de feu s'étend sur les quais allumant l'incendie jusqu'au cargo « Saint-Ambroise »

Torches vivantes,
de malheureuses victimes se jettent à la mer

C'est à grand'peine que les sauveteurs ont pu circonscrire le sinistre



À 14 heures — dix minutes après l'explosion —, les pompiers sont sur les lieux et protègent les récipients de gaz butane. L'incendie a déjà pris de graves proportions

LA LISTE DES VICTIMES

Les morts

Les trois corps carbonisés découverts sur les lieux de la catastrophe ont pu être identifiés :

Arif Mohamed, âgé de 30 ans, demeurant, 57, rue des Coquelicots, au Clos Salembier.

Founès Mohamed, âgé de 26 ans, demeurant, 10, rue de la Girafe.

Mahdani Belhadj, âgé de 30 ans, marié. père de trois enfants, demeurant 22, rue Sidi-Allah.

Sont décédés après leur transfert à l'hôpital :

À 17 heures : Daha Mahmoud Soufi, marié, âgé de 36 ans, demeurant, 34, rue de la Lyre.

À 17 h. 15 : Ben Taleb Saâdi, âgé de 39 ans, demeurant, 25, rue N'Fissa

À 22 h. 30 : Kalfaoui Boualem, âgé de 40 ans, marié, demeurant lotissement Florence au Frais-Vallon, El-Biar.

À 1 heure ce matin : Rosini Jacques, 24 ans, caserne des douanes, récemment libéré du service militaire.

Les disparus

De nombreux disparus, selon les témoins, restent introuvables : un employé de la maison Cherfils, André Scotto, un indigène marchand de limonade ; un pêcheur ; un docker européen et deux de ses compagnons indigènes qui se seraient jetés à la mer.

À l'hôpital de Mustapha

Voici la première liste connue des personnes hospitalisées :

MM. Carachino Jacques (salle Bichat), 64 ans, habitant 28, rue Duquesne ;

Donato Jean, 64 ans, 13, rue du Léopard (salle Bichat), marié ;

Négri Marius, (salle Sabadini), 26 ans, douanier, caserne des 'douanes, rue Berthezène ;
 Peppe Angrelo (salle Dupuytren), 35 ans, 72, avenue Malakoff ;
 Adjini Dahmane (salle Bichat), 50 ans, boulevard de l'Orangerie, maison Dubourg ;
 Arbadj Bouzid, (salle Lécène), 26 ans, impasse Bologhine, marié ;
 Arif Mohamed (salle Sabadini), 30 ans, Clos Salembier, 57, rue des Coquelicots.
 Balzina Sassi, 27 ans, 5, rue du Croissant (hôpital Parnet).
 Berkane Arezki, 26 ans, marié, 15, chemin Dazey (salle Sabadini).
 Benkhouider, 39 ans, sans domicile fixe (salle Bichat).
 Schebaï Mohamed ben Rabah, 40 ans, maison Tarbane, boulevard Bru (salle Bichat).
 Belkhamza Saïd, 27 ans, marié, 12, impasse Jénina (salle Lecène).
 Dabba Mahmoud, 36 ans, 34, rue de la Lyre (état désespéré), marié (salle Sabadini).
 Debbache Braham, 53 ans, 16, rampe Valée, marié, quatre enfants (salle Bichat).
 Djebli Saoud, 30 ans, 13, rue de l'Hydre (salle Bichat).
 Founès Mohamed, 26 ans, 10, rue de la Girafe, état désespéré (salle Sabani).
 Kalfouni Boualem, 40 ans, marié, lotissement Florence, au Frais-Vallon, El-Biar (salle Sabadini).
 Mahdani Belhadj, 30 ans, marié, trois enfants, 12, rue Sidi-Allah (salle Sédillot).
 Mahdi Ali, 50 ans, marié, maison Bellali, au Climat-de-France (salle Sabadini).
 Mohamed ben Ahmed, 60 ans, de nationalité marocaine, baraque Azouz, Tagarins (salle Lecène).
 Naguèche Lakdar, 35 ans, 79, rue Sadi-Carnot (salle Sabadini).
 Ouzia Rhamdane, 39 ans, 56, rue de la Casbah ; marié (salle Sabadini).
 Talbi Aïssa, 32 ans, boulevard Cervantès, maison Bouguetna (salle Bichat).
 Toubal Aïssa, 56 ans, 6, rue Émile-Augier, marié, 4 enfants (salle Sabadini).
 Lamri Ali, 35 ans, 14, rue Sidi-Mohamed-Chérif, marié, 3 enfants (salle Bichat).
 Zouaoui Ahmed, 32 ans, rue Sidney-Smith (salle Bichat).
 Ben Taleb Saàdi, 39 ans, 25, rue N'Fissa (salle Bichat)
 Un musulman non identifié. 30 ans environ, dans un état grave.

Le bruit formidable d'une explosion : comme un coup de tonnerre ont pu dire ceux qui l'ont perçue. Il est 13 heures 40. Le port d'Alger va être le théâtre du plus effroyable drame de son histoire jusqu'à ce jour.

C'est sur le quai de Calais — le quai est du grand môle de l'Agha — qu'une catastrophe sans précédent vient de se produire.

À cette heure, la plupart des dockers sont étendus à l'ombre des grands hangars de béton armé de la chambre de commerce. Et c'est près de l'un de ces vastes docks modernes, que l'énorme déflagration éclate : celui qui sert d'entrepôt à la Société navale de l'Ouest (établissements Cherfils et Cie). Au bord du quai est amarré l'un des cargos, en cours de déchargement, de cette compagnie : le « Saint-Ambroise », navire de 3.075 tonnes, ayant pour port d'attache Le Havre. Immédiatement, le grand dock et son contenu, ainsi que l'avant et le côté tribord du bateau sont en feu.

Le récit des premiers témoins

Mais ici, laissons s'exprimer les premiers témoins connus de ce drame fulgurant : le commandant du « Saint-Ambroise », M. le capitaine Bernard Prizac ; son chef mécanicien, M. Deker-Liviou, qui est brûlé à la main droite et aux sourcils ; le lieutenant Leloir, du « Jean-et-Jacques », de la Compagnie des Cargos algériens, accosté au quai de Sète, sur l'autre bord du grand môle.

Leurs déclarations sont concordantes : l'explosion s'est produite sur le quai, parmi les matériaux récemment déchargés par le « Saint-Ambroise », près du dock de la Société navale de l'Ouest.

— Une gerbe de feu de quarante à cinquante mètres de hauteur, nous dit M. Leloir. Elle est montée bien au-dessus du grand dock de béton armé.

Le chef mécanicien Deker-Liviou était sur le pont du « Saint-Ambroise ». Il a vu la gerbe de feu s'étaler en surface sur le quai, et lécher à la fois le dock et tout le navire. Il s'est jeté sur le sol pour n'être pas brûlé vif.

Des torches vivantes

Et aussitôt, c'est l'horrible spectacle des hommes qui, se trouvant sur le quai, ou étendus à l'ombre du hangar, apparaissent de toutes parts horriblement mutilés, les vêtements en feu, tombant pêle-mêle sur le sol, dévorés déjà par la supplicante morsure de l'incendie qui s'étend ; ou fuyant, grièvement blessés, et cherchant à arracher de leurs corps les derniers lambeaux de leurs vestes, ou encore se jetant à la mer, torches vivantes, pour hélas ! ne plus reparaître.

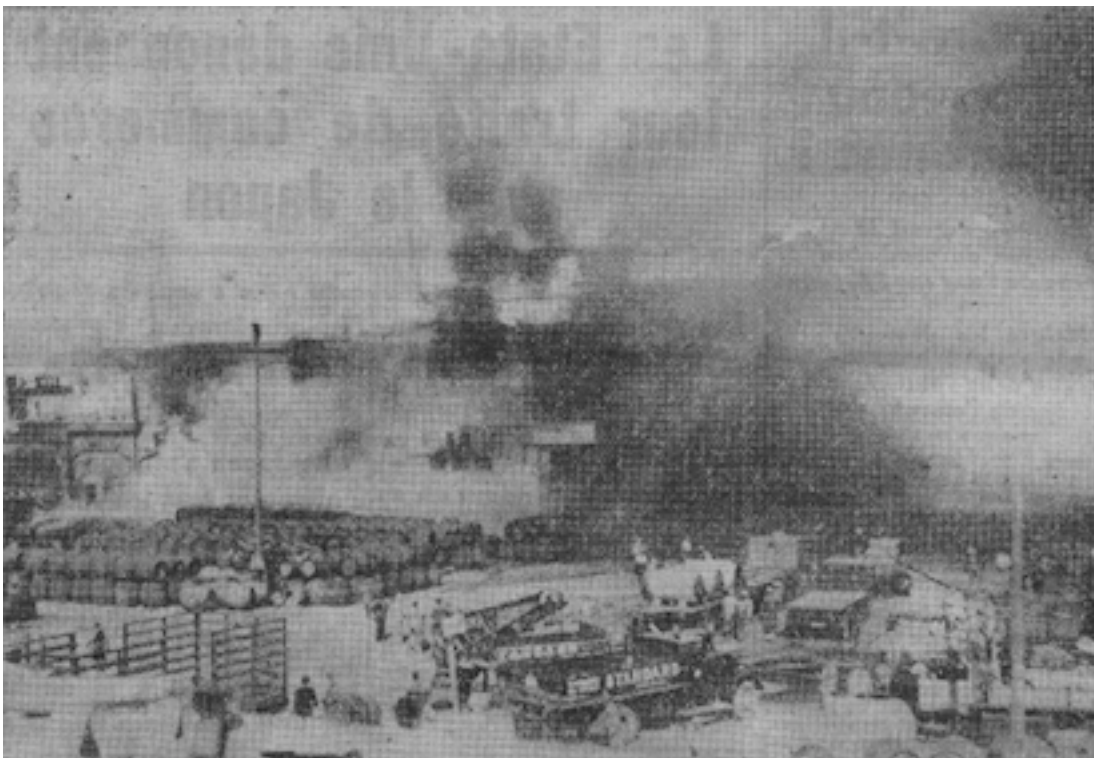
— Nous en avons vu cinq sauter à l'eau, nous dit M. Leloir. À bord du « Saint-Ambroise », on n'en vit que trois accomplir le sinistre plongeon.

Effroyable spectacle

Entre le cargo et le dock, parmi les flammes, trois corps recroquevillés, méconnaissables, entièrement carbonisés.

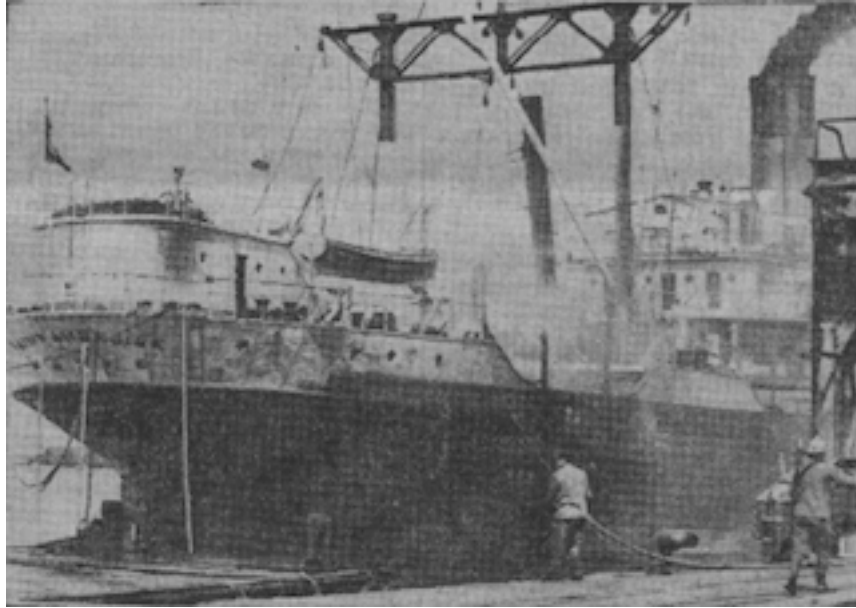
Partout des cris de souffrance s'élèvent, des hurlements d'êtres qui s'abattent, terrassés par la douleur, à l'approche de la mort.

Tout à l'heure on découvrira là, sous une grue mobile, près de la petite voiture bouleversée d'un marchand de limonade, la peau cornée, parcheminée de la sole d'un pied qui s'est détachée. Plus loin, ce sera une main arrachée et calcinée.



À 18 heures, le dock de la Société Cherfils et fils est entièrement envahi par els flammes

Cependant, le dock est en feu, et tout le quai aux alentours. Le commandant Prizac a fait rompre les amarres de son bâtiment et le « Saint-Ambroise » manœuvre habilement pour s'éloigner du foyer principal de l'incendie : d'une de ses cales, encore chargée de fûts vides et de 75 tonnes de gaz butane en bouteilles, s'élèvent aussi des flammes.



Le « Saint-Ambroise » rompt ses amarres pour s'éloigner du danger, le côté tribord ayant déjà été attaqué par les flammes

D'autres flammes, immenses, montent du grand hangar de la Société navale de l'Ouest : les vitres sautent, les charpentes métalliques des auvents de l'étage se tordent comme en des gestes d'humains. Des flammes encore partent, sur le quai, des wagons pleins de poteaux de bois, des stocks de liège, des volumineux cadres de déménagement, des entassements de fûts. Et au milieu de tout cela apparaissent de gros « containers » métalliques et des tubes d'acier pleins de gaz butane.

Premiers secours

C'est le gardien de la paix Hofbacher, de service sur le grand môle qui, dès les premières secondes qui suivirent l'explosion, bondit vers le téléphone du dock de la Compagnie des bateaux à vapeur du Nord et donna l'alerte aux services de secours : pompiers du poste Billiard, commissariat central, citernes automobiles de la voirie, ambulances municipales.

En même temps, la sirène du « Saint-Ambroise » lançait ses stridences d'alarme.

Déjà, tous les travailleurs des entreprises maritimes du grand môle de l'Agha et les équipages des cargos couraient au secours des victimes.

Avec une présence d'esprit, un courage, un sens de l'initiative qu'on ne saurait trop louer, chacun apporta son concours à la difficile tâche de sauvetage, qu'il s'agisse notamment de la foule des dockers, sous l'impulsion du secrétaire de leur syndicat, Maraval, de l'équipe des « grutiers » de la chambre de commerce, sous la conduite de leur contremaître Graziani, des marins et l'infirmier du cargo « Jean-et-Jacques », dirigés par le lieutenant Leloir.

On réquisitionna tous les camions, tous les véhicules automobiles disponibles pour transporter les blessés, les mourants, les cadavres aussi, vers les hôpitaux ou la morgue, dès avant l'arrivée des ambulances.

Pendant les secours, un docker de la chambre de commerce, Messaoud ben Djilali, est atteint par la chute d'une charpente.

Premier recensement des victimes

Dès cet instant, c'est d'une cinquantaine de victimes qu'il va s'agir. Outre les trois corps carbonisés et un nombre incertain de disparus, quarante-quatre blessés ont été

dirigés sur les hôpitaux et deux autres, plus légèrement atteints ont regagné leur domicile.

À l'hôpital civil de Mustapha, vingt-six victimes sont réparties entre les divers services de chirurgie, dans les salles du pavillon de M. le docteur Sabadini, à Bichat, Sédillot, Lecesne, Dupuytren, Lery, etc. Parmi ces blessés, douze sont dans un état très grave et l'on apprendra plus tard que des décès nouveaux sont à déplorer:

À l'hôpital annexe Parnet, à Hussein-Dey, dix-huit autres blessés.

Le rude combat contre le feu

Mais revenons sur les lieux de la catastrophe.

Les secours affluent avec rapidité ; tous les postes de pompiers de la ville envoient leurs pompes et tout leur matériel, sous les ordres des lieutenants Cerlini et Baugeard, des adjudants Colomar et Matera et du chef mécanicien Dacunto, accompagnés du service médical : le médecin Soucy, des pompiers, les ambulances municipales et des hôpitaux, la section d'infirmiers militaires, les docteurs Lemaire, chef du bureau d'hygiène municipal, Castelli, Legendre, Raffi, médecins communaux, d'importantes forces de police et des gardes mobiles, sous l'autorité de MM. les commissaires centraux Maury et Préa et du commandant Bouland, de la 19^e légion de gendarmerie, puis des pelotons de chasseurs d'Afrique.

Bientôt arriveront aussi les pompiers d'Hussein-Dey, de Maison-Carrée, de Kouba.

Par la voie maritime, ce sont les trois citernes-pompes du service municipal des eaux qui arrivent, commandées par les patrons Michel Fragano, Corvaia et Ferro et qui, sous les ordres de M. Baudin, ingénieur-chef du service des eaux, vont diriger leurs lances à la fois vers le cargo « Saint-Ambroise » et sur le dock en feu. Puis survenaient les puissants remorqueurs « Saint-Louis », « Saint-Charles », « Furet-II », de la Compagnie Schiaffino.

7 millions de sucre

Mais le désastre ne cesse de s'étendre à terre : l'incendie est activé par un fort vent d'est, et trouve dans l'immense hangar des aliments qui ne peuvent que favoriser ses progrès. Au rez-de-chaussée, il y a 1.200 colis divers : fûts d'huile, mobiliers, cadres de déménagement, etc. Au premier étage, c'est un formidable stock de 12.000 tonnes de sucre en caisses, représentant à lui seul près de 7 millions et demi de francs. Sous l'effet de la température, le sucre fond et s'enflamme, coule en lave de caramel fumant.

Le feu jaillit par toutes les ouvertures et l'on voit la forte carcasse de béton armé se dilater en plusieurs points, se crevasser. Sur la terrasse du dock, les enduits plastiques hydrofuges fondent et s'enflamment à leur tour. Sur le grand dock de la Compagnie Schiaffino, qui fait face à celui de la Société navale de l'Ouest, s'est déclaré un autre commencement d'incendie.

Quelle tâche pour les combattants ! Leur douze lances ont l'air de jets d'eau dérisoires auprès des hautes flammes, sauf toutefois la lance de la grosse pompe « Monitor ». Visiblement, on ne pourra pas empêcher le contenu entier du dock d'être détruit et, avec lui, le bâtiment et tout son matériel d'exploitation : les grues, les monte-charge de 10 tonnes. C'est miracle que la bâtisse tout entière ne s'effondre pas en dépit de l'admirable hardiesse des pompiers et de leurs aides.

Cette tâche est encore compliquée par la présence, au début, de toutes les marchandises entassées sur le quai et partiellement incendiées : les dockers accélèrent les travaux de dégagement en roulant les centaines de fûts ; les grues automobiles de la Société « Auto-Traction de l'Afrique du Nord » arrachent fiévreusement les gros récipients d'acier contenant des gaz liquéfiés et des carburants. Il faut faire place nette avant d'approcher le foyer de l'incendie. Tout cela retarde l'efficacité de l'âpre combat.

15 à 20 millions de dégâts

Bien entendu, toutes les autorités algéroises, dès la première heure, sont sur les lieux : MM. le préfet Rivière, directeur du cabinet du gouverneur ; Poupet, directeur général des travaux publics ; Chevalier, préfet ; son chef de cabinet, M. Frantz ; Michel, secrétaire général de la préfecture ; Hérault, procureur de la République ; le général de Saint-Maurice, chef d'état-major du 19^e corps d'armée; Foudil, délégué financier ; Duquesnoy, conseiller municipal ; Morard, président, Simian, vice-président, Gillet, directeur des services administratifs de la chambre de commerce; Molbert, ingénieur en chef de la ville ; Burtin, sous-directeur, et Labat, commissaire de la Sécurité générale ; Bourette, directeur de la Sûreté départementale ; M. l'ingénieur en chef Renaud, directeur du port ; MM. Bernard, commandant, Caumartin, lieutenant du port, et leurs collaborateurs ; M. Detchessahar, commissaire de police du port, et les commissaires des quartiers voisins ; de nombreuses personnalités du monde maritime : armateurs, transitaires, transporteurs.

L'incendie est au plus fort de son action dévastatrice. M. Louis Morard, président de la chambre de commerce, et ses collaborateurs procèdent, navrés, à une première évaluation des dégâts :

— Le bâtiment à lui seul a coûté plus de 5 millions (il y a quatre ans.).

Le stock de 1.200 tonnes de sucre, au premier étage, représente à lui seul plus de 6 millions et demi. Les 1.200 colis divers du rez-de-chaussée sont déclarés pour 7 millions et demi. C'est au minimum 15 millions de dégâts au total dans le seul dock.

L'ensemble, heureusement, est couvert par un groupe de 22 compagnies d'assurances.

On découvre l'origine de la catastrophe



Le « container » d'acier qui contenait du gaz butane liquéfié et dont la paroi a été déchirée sur toute sa longueur

Pendant ce temps, l'enquête fait des pas de géant. Immédiatement sur les lieux, MM. Zamouth, juge d'instruction, et Lieutaud, substitut du procureur de la République, accompagnés de MM. Timm, greffier, et Colas, interprète judiciaire, se sont adjoints des experts, M. le commandant d'artillerie Martin ; René Gille, ingénieur chimiste, et, en l'absence de M. le professeur Verain, primitivement désigné, M. l'ingénieur Bédier. Ils parcourent longuement les environs du brasier, en compagnie de M. le commissaire Monjo, chef de la première brigade de police mobile, interrogent les témoins, notamment les officiers et les membres de l'équipage du « Saint-Ambroise ».

On apprend que M. le commissaire Monjo a reçu une délégation générale du parquet pour l'instruction de cette grave affaire. Mais déjà l'on connaît les causes du sinistre.

Selon toutes les apparences, elle est là, à l'endroit d'où l'on a vu s'élever l'énorme gerbe de feu: l'un des gros « container » d'acier, le n° 514.176, a éclaté. C'est un cylindre blindé plus gros qu'un fût, d'un poids brut de 1.600 kg environ, et qui contenait une tonne de gaz butane liquéfié. Sa paroi est béante, déchirée sur toute sa longueur.

Le juge d'instruction a fait saisir cette pièce à conviction et des agents de la paix en assurent la garde.

Un témoignage d'une extrême gravité

Dès cette découverte, on est autorisé à penser que le gaz liquéfié à une forte pression, contenu dans cette « pipe » d'acier, s'est partiellement volatilisé sous l'effet de la température : le récipient se trouvait depuis son débarquement du « Saint-Ambroise », en plein soleil sur le quai, avec d'autres cylindres du même type et de nombreuses bombes de butane. Dès lors, le « container » éprouvé à 10 kg par centimètre carré, n'a pu résister à la formidable pression qu'exerçait le fluide intérieur.

Mais pourquoi cette volatilisation s'est-elle produite dans ce récipient plutôt que dans un autre ?

Un peu plus tard, nous devons recevoir à ce sujet, à l' « Écho d'Alger », un témoignage d'une extrême gravité et que nous publions sous toutes les réserves qui s'imposent :

— Depuis ce matin, à 8 heures, on savait sur les quais, qu'un « container » de butane liquéfié, débarqué par le « Saint-Ambroise », avait subi une avarie : il fuyait légèrement. Le service des Douanes a immédiatement fait délivrer une autorisation au transitaire pour qu'il puisse enlever d'urgence le récipient dangereux, — cela bien que les formalités de débarquement ne soient pas encore effectuées.

» Le transitaire a en vain cherché une grue mobile pour procéder à cette manipulation. Il lui a été impossible d'en trouver une au cours de la matinée. »

Le préfet et le maire d'Alger au chevet des blessés

Au cours de l'après-midi, M. Marc Chevalier, préfet d'Alger, et M. Rozis, maire, se sont rendus dans les hôpitaux. Après s'être inclinés devant les dépouilles des premières victimes, ils ont apporté le réconfort de leur sympathie aux blessés.

La lutte continue...

Les efforts des pompiers et de tous leurs collaborateurs vont bientôt avoir leur récompense. Il faudra pourtant attendre 17 heures pour avoir la conviction que le foyer d'incendie est vaincu : le bâtiment a résisté. Les « ventres » provoqués par les dilatations ne se sont pas aggravés. On voit les flammes diminuer de hauteur, la fumée s'épaissir, cependant qu'un flot de jus noir, caramélisé, coule à travers le sol du premier étage dans le hall immense du rez-de-chaussée. Les lances inondent, de très près maintenant, le brasier en défaite...

Sur le quai, devant le dock, on peut voir, dès lors, des lambeaux de vêtements brûlés, des traces sanglantes de pas, un fragment de cuir chevelu, des espadrilles abandonnées au cours d'une fuite horrifiée...

Les combattants n'interrompent leur lutte que pendant quelques minutes pour dîner ; tout danger nouveau est écarté. À 10 h. 30, leur labeur reprend avec les équipes des postes Billiard, Bruce, Molière, Ruisseau et avec le remorqueur « Saint-Louis » et les trois citernes-pompes du service des eaux.

Toute la nuit, de grandes ombres s'animent dans la fumée et parmi les sinistres débris calcinée, l'enchevêtrement dès matériaux noircis et des tuyaux de pompes

reptiliens, à la lueur des projecteurs. À minuit, les pompiers, dirigés par le lieutenant Bougard, avaient pénétré dans les locaux du premier étage.

Près de là, les scaphandriers fouilleront ce matin l'eau du bassin du port à la recherche des noyés possibles.

R. JANON et F. HUGUES.

Les victimes
À l'hôpital Parnet

18 blessés dont 12 sérieusement atteints :

Ferrer François, 25 ans ;
Added Redjem, 40 ans ;
Aïrech Mohamed, 35 ans ;
Attari Saïd, 32 ans ;
Bel-Ouag M'Barek, 26 ans ;
Belzina Sassi, 27 ans ;
Ben Hamouda Hamouda, 36 ans ;
Benghalem Merouche, 25 ans ;
Chaïbi Amar, 28 ans ;
Chebki Mohamed, 33 ans ;
Chetouane Ayachi 20 ans ;
Dilmi Amar, 23 ans ;
Kechid Bilikacem, 28 ans ;
Madaoui Mahfi, 33 ans ;
Mahdi Mabrouk, 24 ans ;
Messaoud ben Djillali, 47 ans ;
Rhamdane Lakdar, 26 ans ;
Zeddane Mohamed, 31 ans.

De plus, deux blessés, Aïrèche Amar et Hamadi Menouar, ont pu regagner leur domicile.

ALGÉRIE
Un gigantesque incendie dans le port d'Alger
(*Le Temps*, 29 juillet 1939)

(De notre correspondant particulier)

Alger, 27 juillet.

Cet après-midi, vers 1 h. 45, sur les quais d'Alger, au grand môle de l'Agha, un des cylindres de gaz butane que le vapeur *Saint-Ambroise* était en train de décharger, fit soudain explosion et s'enflamma. Le feu se communiqua, à des fûts vides et à des balles de déchet de liège qui se trouvaient à proximité et qui, à leur tour, et un fort vent d'est aidant, mirent le feu aux vastes entrepôts de la Société navale de l'Ouest, emplis d'une quantité énorme de marchandises de toutes sortes, notamment plusieurs tonnes de sucre. Malgré la rapidité de l'alerte et la promptitude de l'arrivée des pompiers avec tout leur important matériel, le feu, trouvant dans ces entrepôts un aliment facile, se développa avec une rapidité inouïe. Ce qui le rendait plus dangereux encore, c'était la proximité du vapeur, ayant à bord de nombreux cylindres de gaz. Les pompiers, aidés de la troupe et des dockers, s'employèrent immédiatement à circonscrire l'étendue du foyer. Des grues mobiles transportèrent les cylindres de gaz déjà déchargés, à respectueuse distance, tandis que des équipes roulaient hors de portée les fûts vides, et que d'autres éloignaient des bâtiments en flammes des wagons chargés de poutrelles de bois.

Cependant un foyer d'incendie venait de se déclarer à bord du *Saint-Ambroise*. Des remorqueurs puissants éloignèrent le navire des quais et le bateau-pompe *Saint-Louis* inonda ses cales, maîtrisant rapidement le feu. Mais, malgré les tonnes d'eau déversées, par les grosses pompes, sur les entrepôts, le feu continuait son œuvre destructrice et, à l'heure où je vous télégraphie, les bâtiments forment un brasier énorme, mais tout danger de propagation est écarté.

Vers 16 heures on comptait, à l'extérieur, trois morts et vingt-sept blessés, dont quelques-uns très grièvement. Il sera difficile, semble-t-il, de déterminer si tous les dockers employés à l'intérieur des entrepôts ont pu s'enfuir : ce sont, en effet, pour la plupart des dockers indigènes, dont le nombre et l'identité restent imprécis ; d'autre part, le feu a atteint une telle violence que l'on ne retrouvera plus, quand l'incendie sera éteint, que des os calcinés, qui ne permettront aucune identification.

On télégraphiait, d'autre part, dans la soirée :

On signale que quatre des blessés (sur 41, dont quatre Européens), soignés dans les hôpitaux, sont décédés ce soir, ce qui porte à neuf le total actuel des morts. L'état de plusieurs autres blessés reste grave.

On effectue des recherches dans le port, où des dockers, surpris par l'explosion durant leur sieste, se précipitèrent en hurlant, les vêtements en flammes.

M. Rivière, directeur du cabinet du gouverneur général, le préfet et les autorités sont sur les lieux. Dans l'après-midi, le maire et le préfet d'Alger étaient allés à l'hôpital pour s'incliner devant les corps des victimes et prodiguer des encouragements aux blessés.

On estime déjà les dégâts à plus de 15 millions, dont 5 millions pour les bâtiments et 10 millions de marchandises.

LA FRANCE D'OUTRE-MER
ALGÉRIE
L'incendie dans le port d'Alger
(*Le Temps*, 30 juillet 1939)

(De notre correspondant particulier)

Alger, 28 juillet.

L'effroyable incendie qui a détruit hier après-midi les entrepôts de la Société navale de l'Ouest a fait plus de victimes que l'on aurait pu tout d'abord le croire. Dans la nuit et au cours de cette journée, onze autres victimes ont succombé à leurs douloureuses brûlures, ce qui porte, à l'heure actuelle, le nombre des décès à dix-sept.

Les victimes, à l'exception d'une seule, ont pu être identifiées : treize sont des dockers indigènes ; les quatre autres sont Jacques Rozini, 24 ans, fils d'un douanier venu voir son père de service sur les quais ; André Scotto, 26 ans, employé de la Société navale ; Prosper Gade, mutilé 100 %, âgé de 46 ans, qui péchait près du lieu de l'explosion ; enfin, le jeune douanier Marius Négri, 26 ans, cousin de Jacques Rozini. L'état des blessés reste grave et l'on redoute pour certains d'entre eux une issue fatale.

Les pompiers et des sauveteurs bénévoles qui sont sur les lieux depuis hier, après-midi continuent à noyer les entrepôts dont les débris fument encore : Sur l'es. quais s'amoncellent des caisses de conserves éventrées, des ballots de tissus à demi brûlés, des vêtements carbonisés.

M. Zamouth, juge d'instruction, continue, en compagnie de la police mobile, l'enquête qu'il a commencée dès hier. Il s'avère dès à présent que toute idée de malveillance doit être écartée. Des renseignements recueillis, il ressort que le cylindre de gaz butane qui a explosé, et qui contenait 23 hectolitres 67 de gaz liquéfié et pesait 1.232 kilos, avait une fuite. Cette fuite avait été signalée dès le matin et, si le fût n'avait

pas été enlevé, c'est que le transitaire n'avait pu trouver de grue mobile, toutes celles en service sur les quais étant occupées.

Des qu'ils ont été avisés de la catastrophe, MM. Camille Chautemps, vice-président du conseil, chargé de la coordination nord-africaine, et Albert Sarraut, ministre de l'intérieur, ont adressé un télégramme de condoléance à M. Le Beau, gouverneur général de l'Algérie.

D'autre part, M. Le Beau, actuellement à Paris, prie le préfet d'exprimer sa sympathie aux familles éprouvées et aux blessés de la catastrophe et de distribuer une somme de quinze mille francs aux familles des victimes.

De son côté, la chambre de commerce d'Alger s'est associée à ce geste d'aide immédiate, pour une somme de 20.000 francs.

LES CARGOS-TAXIS DE LA MÉDITERRANÉE (*Le Temps*, 12 août 1939)

[...] Pour le seul port d'Alger (et Oran a un trafic au moins égal), on peut voir annuellement 345 navires de la Société algérienne de navigation pour l'Afrique du Nord ; 291 navires de la Compagnie Schiaffino ; 291 navires de la Compagnie transatlantique ; 276 navires de la Compagnie de navigation mixte ; 107 de la Compagnie Charles Le Borgne ; [64 de la Société navale de l'Ouest](#) ; 60 des « Cargos algériens » ; 99 de la Compagnie des bateaux à vapeur du Nord ; 149 de la Société générale de transports maritimes ; 30 de la Franco-africaine de navigation ; 34 de la Compagnie Delmas et Vieljeux ; 44 de la Havraise péninsulaire ; 88 de l'Armement Busck ; 36 de l'Union maritime ; 13 de l'Armement Mazella. [...]

Après la catastrophe du port d'Alger (*L'Écho d'Alger*, 17 août 1939)

De nouveaux dons viennent journallement s'ajouter aux sommes importantes déjà remises au maire d'Alger en faveur des victimes et de leurs familles.

C'est ainsi que M. Rozis a reçu :

de la Société « les Grands Vins algériens » (nouvelle maison Eschenauer) 300 fr.

de l'Association consistoriale israélite 1.000 fr.

de M. Gérard Prohom, directeur de la Société Prosper Durand et Cie 1.000 fr.

de la chambre d'agriculture du département d'Alger 10.000 fr.

du personnel de l'atelier de 10.000 fr.

réparations du matériel aérien d'Alger-Maison-Blanche 1.850 fr.

de MM. Mouhoub ben Ali et Cie 500 fr.

de la Compagnie de navigation mixte 5.000 fr.

de la Société algérienne des pétroles Mory 5.000 fr.

Le maire exprime toute sa reconnaissance aux généreux donateurs.

1941 : création de la [Société ouest-africaine d'entreprises maritimes](#), Dakar

Société navale de l'Ouest.
(*Le Journal*, 30 mai 1944)

L'assemblée du 17 mai a approuvé le bilan et les comptes de l'exercice 1943 faisant apparaître un bénéfice net de 509.356 fr. (contre 410.536). Elle a voté la répartition du dividende annoncé de 7 fr. 50 par action (contre 6 fr.).

(*L'Événement*, 22 juin 1946)

Société Navale de l'Ouest. — L'exercice 1945 a laissé un bénéfice de 1.103.333 francs contre 193.889 francs. Le conseil proposera aux actionnaires la distribution d'un dividende de 20 francs contre 7 fr. 20 l'an dernier.

1947 (mars) : création de la [Société navale de l'Ouest-Africain](#)

Transports
(*L'Économiste européen*, 9 novembre 1947)

Sept nouveaux navires destinés à notre flotte de commerce ont été lancés depuis trois semaines : ... les cargos « Amiénois » et « Rouennais », de 3.770 tonnes d. w., qui navigueront respectivement sous gérance de la Compagnie des bateaux à vapeur du Nord et de l'Union Maritime, ont été lancés à Zampa, en Floride, comme leur « sistership », le cargo « Algérie », que la Société navale de l'Ouest vient de mettre en service sur la côte occidentale d'Afrique.

Transports
(*L'Économiste européen*, 7 décembre 1947)

Pendant que ces incidents [grèvent] causaient à notre économie un tort considérable et portaient au prestige de notre pavillon le dommage qu'on peut imaginer, lesancements des unités que nous avons commandées à l'étranger continuaient : aux chantiers « John Readhead and Sons » celui du cargo « Redon », de 7.560 tonnes de port en lourd, qui sera confié en gérance à la Compagnie de navigation d'Orbigny*, de même que trois autres bâtiments du même type également en achèvement en Angleterre ; un navire de 1.450 tonnes, le « Saloum », à Goole, pour être affecté à la Société navale de l'Ouest, qui l'emploiera au cabotage sur la côte occidentale d'Afrique ; à Zampa (Floride), pour la même Compagnie, le « Saint-Paul », cinquième d'une série de six répartie entre la Navale de l'Ouest et la Compagnie des bateaux à vapeur du Nord*, et qui assurera la liaison entre nos ports métropolitains et nos territoires de l'Afrique noire...

Transports
(*L'Économiste européen*, 14 mars 1948)

Le cargo « Saint-Matthieu », de 7.200 tonnes de port en lourd et 15,5 nœuds de vitesse de route, construit au Canada, vient de commencer son premier voyage vers la Côte Occidentale d'Afrique, sous le pavillon de la Société navale de l'Ouest.

Transports
(*L'Économiste européen*, 12 juin 1949)

Les lancements se poursuivent à une cadence rapide dans nos chantiers navals. « Penhoët » vient de procéder à Saint-Nazaire à celui du cargo « Saint-Luc », destiné aux lignes d'Afrique du Nord et d'Afrique Occidentale de la Société Navale de l'Ouest et premier d'une série de quatre unités dont trois seront affectées à cet armement et la quatrième à la Compagnie des bateaux à vapeur du Nord* ; long de 132 m. 80, large de 19 m., avec un tirant d'eau maximum de 7 mètres, portant en lourd 6.500 tonnes et ayant 5.450 tonneaux de jauge brute, ce bâtiment, propulsé par deux moteurs Diesel M.A.N. qui lui assureront une vitesse de route de 16 nœuds, pourra transporter 10 passagers dans des conditions parfaites de confort.

Société navale de l'Ouest
(*BALO*, 19 juin 1950)

.....
Avis aux actionnaires.

L'assemblée générale extraordinaire des actionnaires du 14 juin 1950 a décidé de porter le capital social de 6.500.000 F à 136.500.000 F par l'émission de 65.000 actions nouvelles, au nominal de 2.000 F chacune, à souscrire contre espèces et au pair.

En vertu de l'autorisation qui lui a été conférée par cette même assemblée, le conseil d'administration, dans sa délibération du 14 juin 1950, a fixé comme suit les conditions de cette émission:

Les actions nouvelles, qui seront soumises à toutes les dispositions statutaires, porteront les numéros 1 à 65.000. Elles seront créées jouissance du 1^{er} octobre 1950 et auront droit, pour l'exercice 1950, *pro rata temporis* et dans la mesure où elles seront libérées, à l'intérêt statutaire et au dividende supplémentaire qui pourra être alloué aux autres actionnaires.

Conformément aux prescriptions légales et aux dispositions de l'article 7 des statuts, les 65.000 actions nouvelles, au nominal de 2.000 F, sont offertes par préférence à la souscription, tant à titre irréductible qu'à titre réductible, aux propriétaires des 65.000 actions anciennes au nominal de 100 F.

(En conséquence, les actionnaires pourront souscrire :

1° À titre irréductible, dans la proportion du nombre de titres possédés par chacun d'eux, soit une action nouvelle pour une ancienne, contre remise, pour les titres au porteur, du nombre correspondant de coupons n° 16 et estampillage des titres nominatifs ;

2° À titre réductible, proportionnellement, d'une part, au nombre de titres possédés par eux et, d'autre part, au nombre de titres sur lesquels les souscriptions à titre irréductible ne se seront pas exercées.

Délai de la souscription. — La souscription aux actions nouvelles sera ouverte le 3 juillet et close le 29 juillet 1950, au siège social, 8, rue Auber, Paris (9^e), et à la Banque transatlantique, 17, boulevard Haussmann, Paris.

En souscrivant, il devra être versé par action souscrite, à titre irréductible ou à titre réductible, la somme de 500 F, représentant le quart du capital nominal de l'action.

.....
Total de bilan : 749.208.554 31

Le président du conseil d'administration,
ALBERT PEYRONNET,
demeurant à Paris (17^e), 158, boulevard Pereire
et élisant domicile au siège social, 8, rue Auber, Paris (9^e).

AEC 1951-38 — Société navale de l'Ouest (S.N.O.),

Siège social et direction générale : 8, rue Auber, PARIS (9^e).

Capital. — Société anon., fondée le 26 novembre 1906, 136.500.000 fr.

Dividendes. — 1948, 20 % ; 1949, 20 %.

Services maritimes. — Services réguliers mensuels entre Hambourg, Anvers, Dunkerque, Le Havre, Bordeaux et les ports de la Côte occidentale d'Afrique (îles Canaries, Dakar, Conakry, Tabou, Sassandra, Grand-Lahou, Grand-Bassam, Assinie, Lomé, Cotonou, Lagos, Douala, Libreville, Port-Gentil, Pointe-Noire et tous autres ports éventuellement).

Autres services entre : France, Angleterre, Allemagne, Hollande, Italie, Espagne, Portugal, Algérie, Tunisie, Maroc.

Conseil. — MM. Albert Peyronnet ¹², présid. ; Henri Cangardel [Union industrielle maritime], Jean Oltramare-Moindron [Rothschild], Marcel Pitois, Sté anon. de gérance et d'armement [Rothschild], Cie des bateaux à vapeur du Nord [Rothschild].

(*La Croix*, 1^{er} juillet 1952)

Le liberty-ship *Granville*, de la Société navale de l'Ouest, et le cargo belge *Mahenge* sont entrés en collision dans la Manche, au nord d'Aurigny.

Le feu a éclaté sur les deux navires. Le *Mahenge* a coulé aussitôt. L'équipage et les passagers du bateau belge ont été pris à bord du cargo norvégien *Ringas* qui fait route sur Cherbourg.

Le *Granville*, qui a subi des avaries, mais à bord duquel il n'y a pas de victimes, a gagné ensuite le port de Cherbourg par ses propres moyens.

www.marine-marchande.net/Jourlejour/AujourleJour-133.htm?

1957: 5 navires

¹² Albert Peyronnet (1862-1958) : magistrat, avocat, directeur de cabinet, sénateur de l'Allier (1912), ministre du travail (1922-1924), vice-président du Sénat (1925-1929), il entre au milieu des années 1920 à la Société anonyme de gérance et d'armement (groupe Rothschild par la Cie du Nord) et la représente dans ses différentes filiales et participations. Après avoir voté les pleins pouvoirs au maréchal Pétain en 1940, il abandonné la vie politique et n'apparaît plus dans les années 1950 qu'au conseil de la Compagnie chérifienne d'armement et à la Société navale de l'Ouest (filiales de la SAGA depuis 1929 et 1939).

Jean Suret-Canale,
Afrique et capitaux,
Paris, Éditions sociales, 1987, tome 1, p. 170-172

La filiale Société navale de l'Ouest africain a été dissoute en 1964 et la Société navale de l'Ouest exploite directement, en association avec la compagnie de navigation Denis frères (4 cargos), deux lignes avec neuf cargos (Abidjan-Douala d'une part, le Gabon d'autre part). En 1970, six navires seulement sont utilisés. Le tonnage transporté a peu évolué (417.500 t. en 1970 contre 389.000 t. en 1961, avec des pointes de 468.000 t. en 1964 et 517.000 t. en 1969) ; le trafic entre ports africains, modeste, a plutôt baissé (33.000 t. en 1962, 27.700 t. en 1970).

Plus d'un tiers du tonnage transporté représente des exportations de bois tropicaux.

La Société navale de l'Ouest a des participations dans les sociétés locales d'armement naval SINA (Côte-d'Ivoire) et SOCANA (Cameroun). La majorité du capital de la Société navale de l'Ouest (50 %) sera cédée en 1971 à l'armement norvégien Leif Hoegh and Co.

Suite :

1971 : groupe norvégien Höegh.

1991 : groupe Bolloré.

1994 : 2 navires.

2005 : Vente des 2 derniers navires.

BIBLIOGRAPHIE

PRUNET Olivier, Le torpillage du *Saint-Simon*, *Navires & marine marchande*, septembre 2008, n° 37. - 24-31

CORNIER Gérard, La Société navale de l'Ouest : une belle litanie de Saints, *Navires & marine marchande*, 01/2007, n° 30. - 22-39

PEDERSEN Hans, La Compagnie navale d'Afrique du Nord (1937-1973), *Marines, guerre et commerce*, novembre-décembre 1989, n° 4. - 30-32

PASTEAU Michel, Historique de la SAGA et de ses filiales, *Marine marchande*, 1958, n° 9. - 165-174

La Société anonyme de gérance et d'armement (SAGA), Compagnie aux activités maritimes multiples, *La Revue Nautique*, 07/1958, n° 199. - 25-26

Monographie : Il était une fois la Société navale de l'Ouest 1880-1980, Société navale de l'Ouest, 1980, non paginé.
