

SOCIÉTÉ DE TRANSPORTS OUBANGUI-CAMEROUN
(STOC)
ANCIENS ÉTABLISSEMENTS DURAND-FERTÉ
filiale de la [Société d'entreprises africaines](#)
et d'[Afrique et Congo](#)

Impressions de voyage au Cameroun
par madame Zya Péli
(*L'Éveil de l'AEF*, 7 janvier 1933)

Madame Zya Péli nous adresse les lignes suivantes racontant son voyage dans l'Oubangui et au Cameroun.

J'ai fait et referai encore le trajet Bangui-Yaoundé dans l'une des autos excellentes et du dernier confort de l'entreprise de transports Durand-Ferté car n'ayant pas d'auto moi-même il n'y a que cette entreprise de transports qui soit recommandable pour civilisés. Elle est organisée d'une façon remarquable et c'est une véritable providence pour les commerçants et habitants d'Oubangui-Chari. Aussi le jeune et courageux Durand-Ferté ne connaît que des amis dans ce pays. C'est même étonnant. En effet, malgré les innombrables difficultés qu'il a eues pour commencer et qu'il a encore maintenant, il organise son entreprise admirablement.

Oui, ses difficultés... (Je suis contrainte mais il faut que j'en parle car j'en suis stupéfaite.) D'abord la crise. Mais c'est un état que tout le monde subit, même ici dans ces pays en pleine évolution. Mais voilà une autre crise dont ne souffre pas seulement Durand-Ferté, mais aussi l'industrie hôtelière qui a engagé des frais énormes aussi bien à Douala qu'à Yaoundé.

Il y a un chemin de fer fonctionnant tous les deux jours entre le port de Douala et Yaoundé et une route excellente entre Yaoundé-Bangui. Donc il y a un moyen direct qui permet d'arriver en quatre jours de la mer en plein centre de l'A. E. F. Mais voilà : par une décision extraordinaire, les voyageurs administratifs et les colis postaux doivent faire le tour par Pointe-Noire, Brazzaville et la voie fluviale pour arriver finalement à Bangui ou pour remonter au Tchad. Ce qui signifie un mois de retard pour les colis et en plus de la perte de temps 5 à 7.000 francs au moins de dépenses supplémentaires pour des administrateurs, c'est-à-dire pour le budget de l'A. E. F.. Tout cela pour que le chemin de fer Congo Océan soit utilisé.

C'est vraiment stupéfiant. Et combien ennuyeux souvent. Par exemple : je voyage avec un appareil de films. Comme j'ai trouvé, au cours de mon voyage depuis Madère tant de vues et de scènes pittoresques que ma provision de films s'est épuisée bien rapidement, j'ai été contrainte de constater que je n'en aurais pas assez pour Bangui et le reste de mon itinéraire. Sans être renseignée sur le boycottage pesant sur le Cameroun j'ai télégraphié à Paris bien avant mon départ de Brazzaville que l'on m'envoie des films à Bangui. Arrivée là, au cours normal, mes films devaient y arriver également. Mais on me renseignait alors que : Oh ! que non., .mes films feront le tour du Congo c'est-à-dire, je ne les aurais que dans un mois..si...cela marche bien. C'est charmant n'est-ce-pas ?

Enfin ce sont des « petits » inconvénients qu'on subit souvent aux colonies. Mais les colons de l'A. E. F. sont courageux et il faut que je suive leur exemple. En outre, mon voyage jusqu'ici, aussi bien au Congo et en Oubangui comme ici au Cameroun, fut excellent.

[Gîtes d'étape]

Les gîtes d'étape de Durand-Ferté sont propres et même confortables. Les repas partout préparés tout frais et sont bons comme dans un hôtel métropolitain. Douche chaude, moustiquaire, miroir et tapis, même dans la chambre, etc. Tous ces petits détails qu'il est plutôt inattendu de trouver en pleine brousse doivent être très appréciés.

Mais la différence entre la route en territoire de l'Oubangui, le Congo et celui du Cameroun est incontestablement très grande. En arrivant à Kentzou, frontière du Cameroun, on s'aperçoit déjà qu'on est dans un pays privilégié. Au Cameroun, nous roulions à une moyenne de 80 km/h tandis qu'ailleurs, nous étions si bien cahotés qu'il était impossible de dépasser une moyenne de 45.

Et ces routes ne sont pas seulement construites et entretenues comme on n'en trouve pas partout en Europe mais aussi elles sont joliment bordées partout de citronnelle et ombragées de palmiers régulièrement plantés qui forment un rideau continu de verdure. On se croirait dans un parc immense.

Le passage des bacs de même. Plus de temps perdu comme il en a été jusque là. (Comme c'était laborieux souvent.) Aussi bien sur la Kadei comme sur les deux autres bacs en traversant la Boumbé, on passait en quelques minutes. Les noirs en chantant et accompagnant avec leur pied les accords d'un tam-tam qu'un chef d'orchestre leur impose, donnent des coups de perche bien rythmés au bout de chaque pirogue alignée sous le bac. Cela fait un bruit bien cadencé et très drôle. Le mouvement est aussi bien réglé que la danse des girls dans un music-hall. Réellement un pareille scène aurait un grand succès au Casino de Paris. Et combien je regrettais de ne pas pouvoir la filmer.

Les villages également ont un aspect assez différent de celui du Congo. Ici, les noirs commencent à aimer le travail. Ce succès a dû exiger des méthodes assez astucieuses et beaucoup de psychologie. Car il n'y a pas de doute : ils adorent flâner et se priver plutôt de nourriture même que de travailler. Mais au Cameroun, on est parvenu, en partie du moins, à leur faire apprécier les avantages d'un certain confort. Alors ils sont obligés de travailler. Les cases sont souvent solidement bâties et non seulement autour des grandes villes comme à Brazzaville et à Kinshasa où les villages des boys sont très bien entretenus, mais ici, même, en pleine brousse, j'ai vu des cases devant lesquelles on cultive jusqu'à des fleurs pour donner un aspect coquet. C'est énorme d'obtenir cela de simples noirs.

Mais oui on parviendra à faire travailler ces indigènes. Moi, j'en suis convaincue.

[Enrayer la mortalité des noirs]

Arrivée à Yaoundé, j'ai trouvé Madame Bonnacarrère dans une petite case aménagée provisoirement en dispensaire devant laquelle les femmes noires, en longue files, stationnaient avec leur enfant sur les bras. Des centaines de femmes et des centaines de bambins, Madame Bonnacarrère, chaque jour, dans la case entourée des femmes des administrateurs, des médecins et infirmiers fait examiner et inscrire sur les grands livres l'état de tous les petits noirs. Comme même les plus sains, en général, ont de la gale, on les badigeonne d'une pommade ; on explique à chaque maman la façon de soigner et de tenir propre l'enfant, en leur donnant une serviette et un morceau de savon. Chaque semaine, elles doivent revenir avec leur enfant. Lorsque le bébé sera débarrassé de sa maladie de peau, comme récompense elle aura une jolie petite robe et une couverture de laine que Madame Bonnacarrère y consacrant toutes ses après-midi, exécute elle-même, secondée par les autres femmes d'administrateurs. Pour Noël,

chaque petit noir à Yaoundé et aux environs aura sa petite robe, sa petite chemise, une couverture chaude et sera enregistré en règle. Chaque bébé a une fiche où est inscrit son état-civil, son numéro, sa maladie — s'il en a — et les remarques sur son état de progrès. C'est avec ces fiches que la maman doit se présenter.

— On commencera dans quelques jours, m'explique monsieur Bonnacarrère, les tournées aux environs. Et avec le temps, ce sera ainsi dans tout le pays. Dans chaque circonscription, un district sera établi. On installera un pèse-bébé dans une pièce consacrée à l'Œuvre du berceau d'une maison administrative ou d'un chef indigène. Un médecin, quelques infirmiers, un secrétaire feront la tournée, et passeront un jour-dans chaque district. Il faut enrayer la mortalité des noirs.

Je veux sauver la race du Cameroun dans sa racine, me dit-il. Sans un peuple sain, on ne peut pas progresser. Il ne suffit pas seulement de soigner les malades, construire des hôpitaux et des villages de lépreux. Eux sont perdus pour nous. Il s'agit surtout d'empêcher la maladie. Enseigner une façon de vivre salubre et plus humaine aux noirs. Il y a aussi une clinique d'accouchements pour femmes noires à Yaoundé où on est également débordé de besogne. Et en A.O.F., on m'a fait croire que les femmes noires n'acceptent que les conseils du sorcier et qu'il est extrêmement difficile d'obtenir que la femme indigène aille accoucher à l'hôpital.

Madame Bonnacarrère a jusqu'à mille petits noirs sous sa surveillance et elle n'est qu'au commencement de sa tâche (le nouveau gouverneur n'est arrivé au Cameroun que le 1^{er} septembre). Il était des jours où jusqu'à 700 femmes indigènes attendaient devant l'Œuvre du berceau indigène et on ne les renvoyait pas au lendemain ; on restait jusqu'au dernier et cela durait jusqu'à huit heures du soir

L'avenir donc promet beaucoup de progrès au Cameroun. C'était mon impression partout ailleurs dans le pays puisque j'avais eu le bonheur d'accompagner le nouveau gouverneur et madame Bonnacarrère dans leur première tournée.

Nous avons fait un voyage inoubliable dans le Nord-Ouest du Cameroun, dans les contrées de Bafia, Dschang, N'Kongsamba : pays si riches et si pittoresques et en pleine évolution.

Un voyage magnifique.

L'enthousiasme des indigènes tout au long de la route, le houloulement drôle, la musique devant tous les petits villages, leur respectueuse et admirable attitude... Tout cela est gravé dans mes souvenirs.

Dieu merci, dans ce pays, la confiance est entière dans les Français, et monsieur Bonnacarrère, je crois, pourrait obtenir d'eux n'importe quoi ; ils l'accepteront sans même réfléchir. Avec madame Bonnacarrère, il pourra déployer cette admirable activité qu'on leur connaît. Ils pourront réaliser leur projet dans l'intention d'améliorer le plus possible la vie des indigènes. j

Nous sommes montés dans le pays de Grasfield par des routes diaboliquement tortueuses à des hauteurs de 1.800 mètres. Sur ces montagnes si hautes, les routes étaient également excellentes partout.

Le panorama vu du haut de ces montagnes bleues était très impressionnant. Un air pur et frais, des plantations et des jardins un peu partout, une végétation extrêmement luxuriante le long des routes.. On se croirait dans les Pyrénées.

Mais moi, qui suis surtout romancière et un peu peintre, c'est la beauté quasi moyenâgeuse de Foumban qui m'a enchantée le plus. L'alignement infini et si pittoresque de ces cavaliers Bamouns venus de tous côtés pour saluer le gouverneur. Les coups de pétards lorsque nous sommes arrivés devant la porte de la ville.....Musique partout, puis l'après-midi, fantasia, tams-tams. Et leurs jeux naïfs: « Demande de mariage », « L'arrivée du premier Blanc ». Puis le musée, avec cet art nègre ; les objets des plus drôles qui feront fortune à Paris....Tout ça avait un charme pour ainsi dire des *Mille et une nuits*.

[L'horrible sultan N'Joya]

Nous avons visité le Palais des sultans de Foumban dont N'Joya était le dernier habitant. Cet horrible sultan noir, qui est exilé maintenant à Yaoundé, a, pendant de longues années, fait massacrer avec une cruauté sadique ses subordonnés.

J'ai découvert un chef qui était interprète pendant les fêtes. Il s'appelle Mosé Yeyap, il est le neveu de l'ex-sultan N'Sangou. Comme il se qualifie d'historien, j'ai saisi l'occasion de l'interviewer. Il m'a raconté des horreurs que ce terrible N'Joya a commises dans le pays. Il m'a raconté, par exemple, que N'Joya avait douze cents femmes. (Tout le monde le sait d'ailleurs. Nous avons vu les petites huttes où elles étaient logées par dix.) Il ne restait plus de femmes à épouser pour les fils de la région Bamoun. Pourtant, ils aiment en avoir eux aussi au moins trois ou quatre. Ils n'y pouvaient rien. Si une mariée lui avait plu, il la faisait enlever et lorsque le mari était mécontent, il le faisait exécuter en le torturant épouvantablement. Par exemple, il le faisait enterrer vivant, laissant la tête hors de la terre et le malheureux avait beau hurler, on le laissait jusqu'à ce qu'il expire.

— J'ai vu tout cela de mes propres yeux, Madame, affirmait Mosé Yéyap. Si une femme enlevée n'était pas obéissante, il la faisait tirer par une corde attachée au cou à travers tout Fouman.

Tout cela se passait même sous la domination des Allemands qui n'ont pas pris de mesure efficace et s'occupaient peu de ce qui se passait dans les montagnes. N'Joya, d'ailleurs, bravant tout, continuait en cachette même après. Aux révoltés, il faisait couper les deux mains, les orteils, tailler les lèvres. Il attachait les gens aux arbres de la forêt et après les avoir enduits de résine, il les faisait brûler vifs. Il se servait de résine bouillante pour la verser dans les yeux de ceux qu'il n'aimait pas. S'il se trouvait un chef qui dépassait sa taille, il lui faisait couper le surplus, ne pouvant accepter que quelqu'un de ses subordonnés soit plus grands que lui. Sa plus grande distraction était d'aller au marché, il faisait jeter de l'argent pour attirer la foule et lorsque celle-ci était assez importante et courbée en se bousculant pour ramasser l'aumône, il mêlait à l'argent des couteaux et des cuivres aiguisés en lames.

Mosé Yeyap ne tarissait pas en racontant encore d'autres horreurs. Puis c'était touchant de l'entendre terminer ses récits par ces mots :

— C'est pour cela, voyez-vous, que nous sommes si heureux de saluer comme nos bons maîtres, les Français qui nous apportent le bonheur, la tranquillité et le bien-être, car c'est fini maintenant avec toute cette barbarie, nous pouvons vivre et travailler tranquillement. Il disait cela les yeux tournés au ciel comme en prière,

Vraiment je crois que l'entente entre Européens et indigènes est parfaite dans ce pays, aussi bien qu'entre les planteurs, commerçants et fonctionnaires.

[Plantation de café]

Nous avons visité une plantation de café de la région Foubot. Deux mille hectares de café. Cinq millions de francs à dépenser pendant cinq ans : période d'attente et d'incertitude. C'est dans cinq ans seulement qu'on verra (si on le voit jamais) des résultats. L'effort des planteurs est vraiment admirable et peut être cité comme exemple, car vivant dans l'espoir et faisant confiance dans leur pays, ils n'ont ménagé ni le temps ni leur peine et ont employé jusqu'à leur dernier sou.

Puis à N'Kangsamba, nous eûmes une fête de toute cordialité, un vin d'honneur. Tous étaient venus : planteurs, commerçants, fonctionnaires et certains n'avaient pas hésité à faire trente kilomètres à cheval pour assister à la fête et faire connaissance de leur nouveau gouverneur. En somme, je suis enthousiasmée du Cameroun et je souhaiterais y rester de longues années.

CONSTITUTION EN SOCIÉTÉ ANONYME

Société de transports Oubangui-Cameroun,
Anciens Établissements Durand-Ferté
(*Les Annales coloniales*, 8 juin 1935)

Cette société anonyme nouvelle a pour objet la création, l'organisation et l'exploitation de tous services de transports terrestres, aériens, fluviaux ou maritimes, plus particulièrement en Afrique équatoriale française, au Cameroun et au Congo belge. Le siège social est à Paris, 14, rue La-Fayette. Le capital est fixé à 800.000 francs, en actions de 500 francs, sur lesquelles 1.200 ont été attribuées en rémunération d'apport, à savoir : 720 à M. Durand-Ferté, entrepreneur de transports automobiles, à Bangui (A.-E. F.) ; 240 à la Société d'Entreprises Africaines, à Paris, 13, rue La-Fayette, et 240 à la Société Afrique et Congo, à Paris, 52, rue de Lisbonne. Le premier conseil d'administration se compose de MM. Charles-Louis Durand, à Versailles (Seine-et-Oise), rue Beauvau, 22 ; Jacques-Olivier Blum, ingénieur, à Paris, rue Chernovitz, 9 bis ; et de la Société Afrique et Congo.

LE MONOPOLE DES TRANSPORTS (P. Kalck, *Histoire de la R.C.A.*, 1974, pp. 246-7)

Dès 1926, la construction d'une route Bangui-Boda-Berbérati et le Cameroun rapprochait singulièrement l'Oubangui-Chari de l'Atlantique¹.

Une société, dite Société des Transports Oubangui-Cameroun (STOC), était créée par Jean-Louis Durand, dit Durand-Ferté. L'administration accordait à cette société le monopole sur la nouvelle voie. Mais la Société d'entreprises africaines (qui avait repris la société des Sultanats du Haut-Oubangui) et Afrique et Congo, société-mère de la CGTA, s'étaient assurées une participation dans le capital de la nouvelle société. Une répartition de trafic entre les deux voies sera ainsi effectuée, laissant presque intacts les privilèges de la CGTA.

Bangui, carrefour africain (*Les Annales coloniales*, 1^{er} octobre 1935)

Bangui est considéré, à juste titre, comme la plaque tournante de l'Afrique.

Trois voies d'accès permettent au voyageur de gagner Bangui : le fleuve, la route, l'air.

Le fleuve, c'est l'Oubangui, affluent du Congo, que l'on remonte lentement en bateau depuis Brazzaville, ancienne voie de pénétration, majestueuse, pittoresque, que peut choisir le touriste qui ne se hâte pas.

La route, va de Yaoundé à Bangui : 1.200 kilomètres que l'on parcourt en 4 jours, confortablement installé dans une puissante auto : voie moderne, sûre, agréable, rapide.

L'air, c'est la liaison aérienne Alger-Congo : trois jours d'avion, le survol du Sahara, du Tchad : la voie des gens pressés, sans impedimenta.

¹ « La route ouvre à l'Oubangui une route directe sur la mer », annonçait le gouverneur général Antonetti dans son discours du 1^{er} janvier 1932. Ce dernier envisageait même « la prolongation du chemin de fer du Cameroun vers l'Oubangui et les biefs navigables du Chari et du Logone ».

Pour le fonctionnaire, l'agent de sociétés commerciales, le planteur et le colon, qui se rendent dans l'Oubangui, et au Tchad, avec ou sans leur famille, pour un séjour de deux ans en général, aucune hésitation possible. Ils prendront la route.

Descendus à Mouala [sic : Douala], après 17 jours d'une traversée reposante, ils gagnent Yaounde par le train.

LA SOCIETE DE TRANSPORTS OUBANGUI-CAMEROUN
(Anciens établissements Durand-Ferté)

met alors à leur disposition son service automobile sur Bangui : des voitures de tourisme des marques les plus appréciées et les modèles les plus récents amènent le voyageur, en quelques heures, au gîte d'étape, où il trouve une douche toute prête, une table abondamment garnie, et une chambre munie de tout le confort désirable. Ses bagages l'attendent et un boy attentif assure le service.

S'il n'avait sous les yeux la majestueuse floraison de la forêt équatoriale, la pittoresque activité des villages indigènes, il s'imaginerait faire du tourisme sur une belle route de France.

Tout souci de route éliminé, sans fatigue, sans matériel de campement, sans porteur, il arrive à Bangui 25 jours après son départ de Bordeaux.

Le fleuve était la voie naturelle (et unique) au temps des pionniers, des explorateurs.

L'avion, c'est à l'avenir et pour les déplacements urgents, c'est l'auto qui s'impose pour le présent.

Publicité

(*Les Annales coloniales*, 22 octobre 1935)

(*Les Annales coloniales*, 26 mars 1937)

Société de Transports Oubangui-Cameroun

<p>SIÈGE SOCIAL : 14, r. La Fayette, Paris</p> <p>DIRECTION EN AFRIQUE : Bangui</p>	<p>CONCESSIONNAIRE DES TRANSPORTS ADMINISTRATIFS DE L'OUBANGUI</p> <p>SERVICES RÉGULIERS EN CORRESPONDANCE AVEC LES VAPEURS DES C^o DE NAVIGATION FRANÇAISES</p>
<p><u>DOUALA - YAOUNDÉ - BANGUI</u></p>	
<p>ORGANISATION DE VOYAGES TOURISTIQUES EN A. E. F.</p>	<p>VOITURES des DERNIERS MODÈLES GRAND CONFORT</p>

AFRIQUE ET CONGO

(*Les Annales Coloniales*, 13 novembre 1935)

[...] Elle s'est également intéressée à la constitution de la Société de Transports Automobiles Oubangui-Cameroun, qui assure des services réguliers entre Bangui-Yaoundé et vice versa. Sa participation dans cette société, qui bénéficie d'un contrat avec la Colonie pour le transport des voyageurs de l'administration, doit, en raison du

développement économique de la région qu'elle traverse, prendre une valeur intéressante.

Institut colonial français
En l'honneur du gouverneur général Brévié
(*La Chronique coloniale*, 20 novembre 1936)

Jacques Blum, administrateur délégué de la Soc. de transports Oubangui-Cameroun ².

AEC 1937/491 *bis* — Société de transports Oubangui-Cameroun (Anciens Etablts Durand-Ferté).

14, rue La Fayette, Paris (9^e).

Tél. : Prov. 95.98. — Télég. : Troubancam. © : Lugagne 1929. — R. C. Seine 265.895 B.

Capital. — Société anon. fondée le 16 mars 1935 au capital de 800.000 fr. en actions de 500 fr. sur lesquelles 1.200 ont été attribuées en rémunération d'apports, savoir : 720 à M. Durand-Ferté, entrepreneur de transports automobiles à Bangui (A. E. F.) ; 240 à la Société d'entreprises africaines et 240 à la Société Afrique et Congo.

Objet. — Exploitation de la ligne de transports automobiles Yaoundé-Bangui. Convois réguliers en correspondance avec l'arrivée et le départ des Chargeurs Réunis à Douala (Durée du voyage : 5 jours).

Conseil. — MM. Jean Durand-Ferté, à Bangui ; Jacques-Olivier Blum, ingénieur, 9 *bis*, rue Chernovitz, Paris ; Société Afrique et Congo.

Édouard BÉNÉDIC, président

Président d'Afrique et Congo. Voir [encadré](#).

LÉGION D'HONNEUR
Ministère de la France d'outre-mer
(*Journal officiel de la république française*, 30 décembre 1948)

Au grade d'officier.

Durand-Ferté (Jean-Louis-Alphonse), président-directeur général de la Société des transports Oubangui-Cameroun. Chevalier du 16 juin 1920.

AVIS DES AGENTS DE CHANGE
(*L'Information financière, économique et politique*, 30 mars 1951)

² Jacques Blum : administrateur de la Société nouvelle des Sultanats du Haut-Oubangui.

Transports Oubangui Cameroun. — Émission de 96.000 actions de 500 fr. (2 nouv. pour 1 ancienne, contre coupon n° 8) du 2 au 23 avril.

AEC 1951-575 — Société de transports Oubangui-Cameroun (Anciens Établ. Durand-Ferté) (S.T.O.C.), 29, rue de Monceau, PARIS (8^e).

Capital. — Société anon., fondée le 16 mars 1935, actuellement au capital de 72 millions de fr. en actions de 500 fr.

Dividendes. — 1947 : 100 fr. ; 1948 : 125 fr.

Objet. — Exploitation de la ligne de transports automobiles Yaoundé-Bangui et Bangui-Fort-Lamy. Tous transports routiers et aériens en A. E. F.

Conseil. — MM. Édouard Bénédic, présid. : de Vergnette de Lamotte, Vatin, Pérignon, Sté Afrique et Congo [remplacée, après sa dissolution de 1955, par la CGTA].

SOCIÉTÉ DE TRANSPORTS OUBANGUI-CAMEROUN
(Anciens établissements Durand-Ferté).
(BALO, 12 mars 1951)

Siège social : PARIS, rue de Monceau, n° 29.

S.A. française ; statuts déposés au rang des minutes de M^e Legay, notaire à Paris (actuellement M^e Corpechot).

Objet. — Création, organisation et exploitation de tous services de transports terrestres, aériens, fluviaux et maritimes dans les colonies françaises, pays de protectorat ou territoires sous mandat, et plus particulièrement en Afrique équatoriale française, au Cameroun et au Congo belge, et toutes opérations commerciales, industrielles, financières, agricoles, minières, mobilières et immobilières pouvant se rattacher directement ou indirectement à l'objet susénoncé et à tous objets similaires ou connexes, le tout tant pour elle-même que pour le compte de tiers ou en participation.

Durée. — Quatre-vingt-dix-neuf années à compter du 27 mars 1935.

Capital social. — 24 millions de francs divisé en 48.000 actions de 500 fr. chacune entièrement libérées.

Apports en nature. — Il a été fait apport à la société lors de sa constitution :

a) par M. Jean-Louis-Alphonse Durand, dit Durand-Ferté, entrepreneur de transports automobiles, demeurant à Bangui (Afrique équatoriale française), de l'intégralité des biens et droits qui, au 31 décembre 1934, composaient le fonds de commerce d'entreprises de transports lui appartenant et exploité par lui à Bangui (Afrique équatoriale française), en ce compris : la clientèle, l'achalandage, le bénéfice d'une concession pour le transport de courrier voyageurs, matériel et marchandise, entre Bangui et Yaoundé, et divers accords pour la jouissance des terrains sur lesquels sont édifiés des gîtes d'étapes ci-après énumérés ainsi que les installations de Bangui et de Yaoundé ; le bénéfice de divers contrats, marchés et commandes ; les constructions à destination de gîtes d'étapes sur des terrains dont la jouissance est apportée à la Lohaye (Afrique équatoriale française), Berbérati (Afrique équatoriale française), Batouri (Cameroun), Nanga-Eboko (Cameroun), avec leurs installations et aménagements ; l'intégralité du matériel roulant, le matériel fixe, l'outillage et les pièces de rechange, les stocks et approvisionnements ; les espèces en caisse et en banque ; les dépôts, cautionnements et créances ;

b) Par la Société d'entreprises africaines, société anonyme dont le siège social était à Paris, 13, rue La-Fayette, d'un matériel roulant, d'un matériel fixe avec pièces de

rechange, d'un droit de jouissance de locaux situés à Yaoundé et Batouri ; cet apport a été consenti par net de tout passif ;

c) Par la société Afrique et Congo, société anonyme dont le siège social était à Paris, rue de Lisbonne, n° 52. d'une propriété (terrain et construction-), sise à Bangui (Afrique équatoriale française), d'une contenance de 6.963,10 mètres carrés et des objets, immeubles par destination pouvant se trouver dans ladite propriété, cet apport a été consenti net de tout passif.

En rémunération des apports ci-dessus, il a été attribué :

a) À M. Durand-Ferté : 720 actions de 500 fr. chacune, entièrement libérées à la charge de payer en son lieu et place le passif dont le fonds de commerce apporté était grevé au 1^{er} janvier 1935, s'élevant à 391.130,27 fr. ;

b) À la Société d'entreprises africaines : 210 actions de 500 fr. chacune, entièrement libérées ;

c) À la société Afrique et Congo : 240 actions de 500 F chacune, entièrement libérées.

Part de fondateur. — Néant.

Obligations. — Néant.

.....

TRANSPORTS OUBANGUI-CAMEROUN.

(L'Information financière, économique et politique, 23 juin 1951)

L'assemblée du 18 juin a approuvé les comptes de 1950 se soldant par une perte de 10.150.628 fr.

Société de transports Oubangui-Cameroun

[Desfossés 1956/470]

Delaigne [x], 470 (Transp. Oubangui-Cameroun).

Baudot (H.), 470 (Transp. Oubangui-Cameroun), 1774 (dg en Afrique Cotonaf).

Hublot (J)[Uniroute (Mory)], 470 (Transp. Oubangui-Cameroun).

Scarvelis [gr. Degrain], 470 (adg Transp. Oubangui-Cameroun).

Oubangui-Immobilier [Degrain], 470 (Transp. Oubangui-Cameroun).

CGTA.

Bardot (P.), 469 (secr. gén. CGTA), 470 (secr. gén. Transp. Oubangui-Cameroun), 1857 (secr. gén. Soc. nat. Cameroun).

COMMISSAIRES AUX COMPTES : MM. A. Borgeat, G. Brunon, M. Camplot.

SIÈGE SOCIAL : Bangui (Afrique Équatoriale Française). — Bureau à Paris : 29, rue de Monceau.

CONSTITUTION : Société anonyme constituée en mars 1935, pour une durée de 99 ans.

OBJET : Création, organisation et exploitation de tous services de transports terrestres, aériens, fluviaux et maritimes dans les colonies françaises, pays de protectorat ou territoires sous mandat et plus particulièrement en Afrique Équatoriale Française, au Cameroun et au Congo Belge.

CAPITAL SOCIAL : 36 millions de fr. CFA, divisé en 14.400 act. de 2.500 fr. CFA. À l'origine, 800.000 fr. porté en mai 1946 à 4.800.000 fr., en décembre 1946 à 24 millions par émission au pair de 38.400 act. Porté en 1951 à 72 millions de fr. métrop. Ensuite capital exprimé en francs CFA.

RÉPARTITION DES BÉNÉFICES : 5 % à la réserve légale ; 5 % d'intérêt non cumulatif aux actions, prélèvements facultatifs pour réserves ou reports. Sur le surplus 10 % au conseil, le reste à la disposition de l'assemblée.

SERVICE FINANCIER : B.N.C.I.

TRANSFERTS : B.N.C.I., 16, bd des Italiens, Paris.

COTATION : Courtiers « Cote Desfossés » actions 107. — Notice TR 49.
 COUPONS NETS AU PORTEUR : N° 9 1^{er} août 1954. 20 fr. métrop. : 10 (1^{er} août 1955), 22 fr. métrop.

	Bénéf. net	B é n é f . distrib.	Divid. net
	(En 1.000 francs)		(En francs)
1945	973	248	70 00
1946	2.487	1.172	70 00
1947	2.700	4.937	70 00
1948	11.410	6.964	12 50 brut
1949	4.507	—	—
1950	- 10.150	—	—
1951	3.589	—	—
1952		—	—
1953	2.907	1.861	12 50 brut
1954	2.389	1.809	12 50 brut

Nota : Depuis 1951 inclus, les comptes et coupons sont exprimés en fr. C.F.A.

BILANS AU 31 DECEMBRE (En 1.000 francs C.F.A.)

	1950	1951	1952	1953	1954
PASSIF					
Capital	24.000	36.000	36.000	36.000	36.000
Réserves et provisions	71.762	19.107	23.437	71.883	72.4464
Dette flottante	218.719	104.852	57.221	41.303	45.718
Dividendes et tantièmes	—	—	—	1.861	1.809
	<u>316.281</u>	<u>159.959</u>	<u>116.658</u>	<u>151.047</u>	<u>155.991</u>
ACTIF					
Immobilisations	176.550	96.529	62.885	107.492	100.394
Réalisable :					
Titres, participations	521	234	110	460	1.813
Stocks	33.061	18.577	11.625	7.888	13.198
Débiteurs	93.128	38.605	41.516	34.509	39.805
Disponible	2.871	5.314	522	698	701
Perte	10.150	—	—	—	—

	<u>316.281</u>	<u>159.959</u>	<u>116.658</u>	<u>151.047</u>	<u>155.991</u>
--	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------

SOCIÉTÉ DE TRANSPORTS OUBANGUI-CAMEROUN
(*L'Information financière, économique et politique, 12 juillet 1956*)

Le rapport du conseil présenté à l'assemblée d'information, tenue le 23 juin, a mis l'accent sur l'insécurité actuelle des activités africaines dans le domaine notamment du maintien du potentiel de la production cotonnière, du niveau des tarifs des transports et des charges croissantes qu'entraîne l'application, évidemment nécessaire, du Code du Travail dans les territoires d'outre-mer.

Pour toutes ces raisons, le conseil a proposé une politique de grande prudence en ce qui concerne les nouveaux investissements qu'il désire voir limiter aux immobilisations absolument indispensables à la vie normale de la société.

Dans le même esprit, le conseil a annoncé la distribution d'un dividende de 12 %, dont le taux élevé, par rapport aux résultats et à la situation d'ensemble de l'affaire, s'explique par le désir de s'orienter, en l'état actuel des choses, vers un programme qui consiste, au lieu de constituer les nouvelles réserves que l'importance de l'affaire aurait pu justifier, à en distribuer en partie le montant aux actionnaires.

SOCIÉTÉ DE TRANSPORTS OUBANGUI-CAMEROUN
(S.T.O.C.)
(*L'Information financière, économique et politique, 26 juillet 1957*)

L'assemblée générale ordinaire se réunira le 10 août à Bangui, pour examiner les comptes de l'exercice 1956 se soldant par un bénéfice net de 7.352.162 francs

Dans son rapport à l'assemblée, le conseil fait l'exposé des difficultés d'exploitation croissantes que rencontrent les entreprises africaines, difficultés qui, dans le cas de la Société, se sont traduites par une régression sensible de son chiffre d'affaires heureusement compensée en fin d'année par un meilleur équilibre des frets.

En raison des aléas que présente cette situation, le conseil annoncera son intention de s'en tenir strictement à la ligne de conduite adoptée en 1956, consistant à limiter rigoureusement les nouveaux investissements à l'acquisition du matériel roulant indispensable, à surseoir à la constitution de nouvelles réserves et à répartir aux actionnaires une part plus importante du bénéfice distribuable.

En conséquence, le conseil proposera à l'assemblée de fixer à 300 fr. C.F.A. brut par action le dividende qui sera mis en paiement à partir du 1^{er} décembre 1957.

Société de Transports Oubangui-Cameroun
(*L'Information financière, économique et politique, 15 août 1957*)

L'assemblée ordinaire, tenue à Bangui le 10 août, a approuvé les comptes de l'exercice 1956 et voté le dividende annoncé de 300 fr. C.F.A. brut par action, payable à partir du 1^{er} décembre. (Voir *L'Information* du 26 juillet.)

Société de Transports Oubangui-Cameroun

(L'Information financière, économique et politique, 2 avril 1959)

L'assemblée extraordinaire tenue le 16 mars à Bangui, a décidé de porter le capital social de 36 à 60 millions C.F.A. par incorporation de réserves et de bénéfices.

La distribution des actions gratuites, sur la base de deux actions nouvelles pour trois anciennes, sera effectuée à partir du 27 avril 1959 aux guichets de la B.N.C.I. et au siège de la société sur remise du coupon numéro 4.

À l'issue de cette assemblée, le conseil d'administration a décidé de convoquer à nouveau les actionnaires en assemblée ordinaire et en assemblée extraordinaire, qui se tiendront successivement le 19 mai 1959.

L'assemblée ordinaire statuera sur les comptes de l'exercice 1958 et fixera le montant du dividende, qui sera supérieur à celui de l'exercice précédent.

L'assemblée extraordinaire délibérera sur un projet de répartition aux actionnaires de la réserve de réévaluation qui figure pour 94.801.496 fr. métrés dans les comptes de la Société.

Société de Transports Oubangui-Cameroun
(Anciens Etablissements Durand-Ferté)

(L'Information financière, économique et politique, 21 avril 1959)

Attribution gratuite et cotation de 9.600 actions de 2.500 francs C.F.A., créées jouissance 1^{er} janvier 1959 en représentation de l'augmentation du capital de 36 à 60 millions de francs C.F.A. (deux pour trois).

Transports Oubangui-Cameroun

(L'Information financière, économique et politique, 28 mai 1959)

L'assemblée ordinaire s'est tenue à Bangui le 19 mai et, après avoir approuvé les comptes de l'exercice 1958, a fixé à 288 francs métrés. net par action ancienne de 2.500 CFA de nominal, le montant du dividende qui sera mis en paiement, à compter du 11 juin 1959, contre remise du coupon n° 5, au siège social et aux guichets de la Banque Nationale pour le Commerce et l'industrie.

AVIS

SOCIÉTÉ DE TRANSPORTS OUBANGUI-CAMEROUN

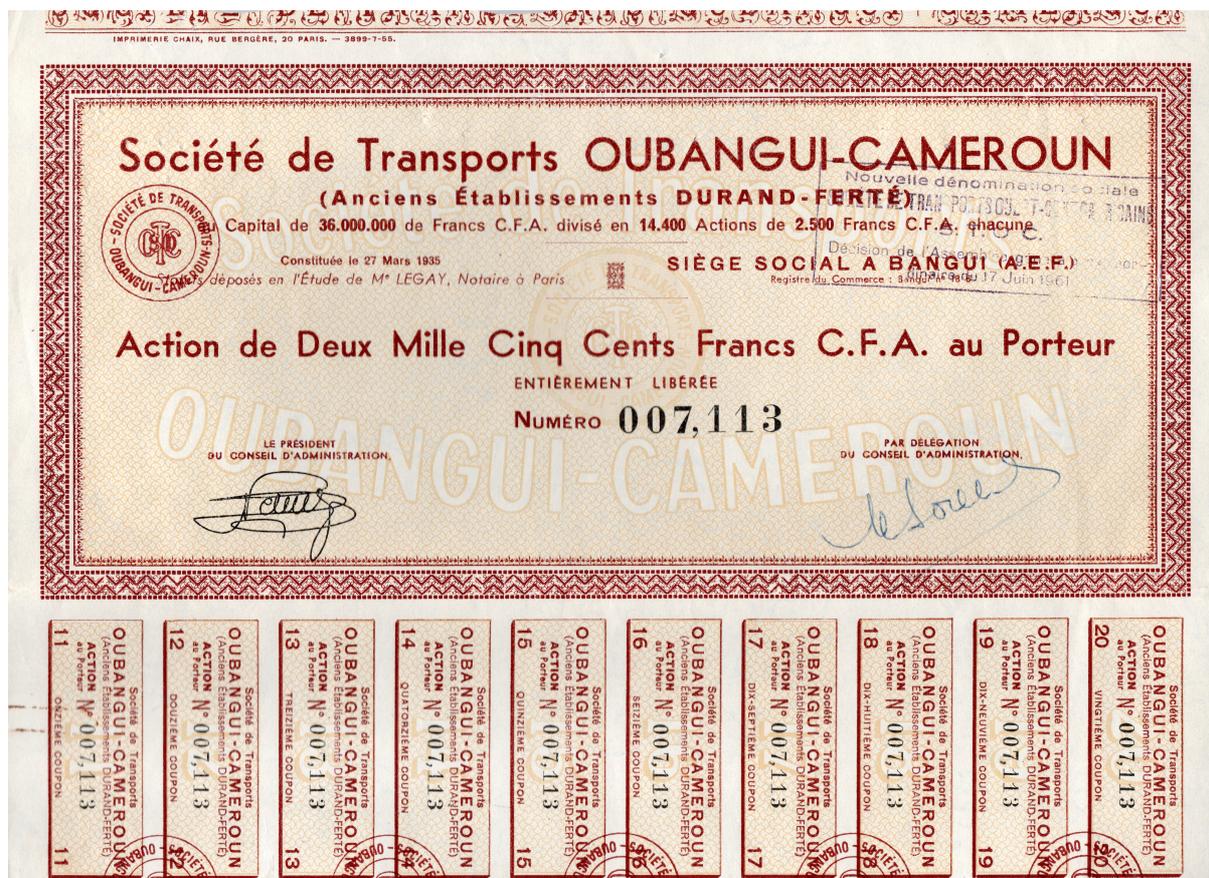
(L'Information financière, économique et politique, 5 août 1959)

Les actionnaires sont informés de mise en paiement à raison d'un montant net de 750 francs C.F.A. (soit 1.500 francs métropolitains) d'un acompte sur la répartition de la réserve spéciale de réévaluation décidée par l'assemblée générale extraordinaire du 19 mai 1959.

Le paiement de cet acompte sera effectué à compter du 11 août, au siège social à Bangui, et aux guichets de la B.N.C.I.

1961 (juin) : NOUVELLE DÉNOMINATION :

SOCIÉTÉ DES TRANSPORTS OUEST-CENTRAFRICAINS



Coll. Jacques Bobée

SOCIÉTÉ DE TRANSPORTS OUBANGUI-CAMEROUN (Anciens Établissements DURAND-FERTÉ)

Nouvelle dénomination
SOCIÉTÉ DES TRANSPORTS OUEST-CENTRAFRICAINS
S.T.O.C.

Décision de l'assemblée générale extra-ordinaire du 17 juin 1961.

Capital de 36.000.000 de francs C.F.A. divisé en 14.400 actions de 2.500 francs C.F.A. chacune

SIÈGE SOCIAL À BANGUI (A.E.F.)

Registre du commerce : Bangui, n° 78 B

Constituée le 27 Mars 1935

Statuts déposés en l'étude de M^e LEGAY, notaire à Paris

ACTION DE DEUX MILLE CINQ CENTS FRANCS
ENTIÈREMENT LIBÉRÉE

Le président-directeur général : ?

Par déléation du conseil d'administration (à droite) : ?

Impr. Chaix, rue Bergère, 20, Paris. — 3899-7-55

Transformation en Unistoc (Union de sociétés de transports ouest-africaines) < Cie Transafricaine (Rothschild)(Suret-Canale (Jean), *Afrique et capitaux*, t. 1, Éditions sociales, 1987, p. 171).