

## COMPAGNIE DE TRANSPORTS MARITIMES DE L'AFRIQUE OCCIDENTALE FRANÇAISE

S.A., mai 1927.

### Marcel DURIGNIEUX, fondateur

Ingénieur électricien.  
Patron de la Société française d'Electricité, d'Angers.  
Président de la Société d'éclairage et de force par l'électricité de l'Ouest, à Doué-la-Fontaine (1903).  
Administrateur de Sud-Loire Électrique (1918) : barrage de Balesmes-La Haye-Descartes,  
et de la Société d'exploitation agricole de Châteauneuf d'Ille-et-Vilaine (1919).

### Georges Antoine Camille AUBERT DE TRÉGOMAIN, fondateur

Né le 11 juillet 1877 à Uzès (Gard).  
Marié avec Marie Morel. Dont 2 filles et 2 fils : le général Guy de Trégomain et le lieutenant de vaisseau Édouard de Trégomain, proche de l'amiral Decoux en Indochine.

Polytechnicien (1898).  
Diplômé de l'Institut électrotechnique Montefiore à Liège.  
Ingénieur en chef, puis directeur technique adjoint à Nice de l'Énergie électrique du littoral méditerranéen (1903-1912).  
Organisateur des réseaux électriques dans l'Ouest.  
Administrateur-directeur des Glacières et frigorifiques de Saint-Nazaire,  
Administrateur de la Société d'exploitation agricole de Châteauneuf d'Ille-et-Vilaine (1919),  
de L'Électricité de Bretagne (1920),  
de la Société d'entreprises hydrauliques et d'utilisation industrielle des marées (1920), puis de la Somara (1929) : projet d'usine marémotrice de la Rance.  
de la Société industrielle de tourbières à Châteauneuf d'Ille-et-Vilaine (1928).  
de la Société pour l'alimentation des villes et plages de La Baule, Pornichet, Le Pouliguen (1932) : abattoir.

1930 : mission réussie en Yougoslavie en vue de l'attribution à une entreprise française de la construction du chemin de fer Veles-Prilep.

1933-1937 : mission en Roumanie pour la construction d'un abattoir industriel et d'un entrepôt frigorifique sur le port de Constanza.

1935-1940 : mission en Grèce, interrompue par la guerre, en vue de la construction d'un abattoir moderne au Pirée et d'un système moderne d'enlèvement et traitement des ordures.

Otage de la ville de Nantes sous l'occupation allemande.

Administrateur des Éts Nassiet-Langlois, rue Thiers à Saint-Nazaire (groupe Poliet-et-Chausson).

Officier de la Légion d'honneur du 10 juin 1955.  
Décédé le 30 mai 1955.

CTM



AF

# COMPAGNIE DE TRANSPORTS MARITIMES DE L'AFRIQUE OCCIDENTALE FRANÇAISE

SOCIÉTÉ ANONYME  
AU CAPITAL DE 3.600.000 FRANCS

Divisé en 7.200 Actions de 500 Francs chacune,  
dont 1.800 Actions Catégorie A et 5.400 Actions Catégorie B

Statuts déposés en l'Étude de M<sup>e</sup> G. DUPRÉ,  
Notaire à Saint-Julien-du-Sault (Yonne), le 28 Avril 1927

Siège Social : CONAKRY  
(GUINÉE FRANÇAISE)

## Action de Cinq Cents Francs

AU PORTEUR  
Catégorie B

ENTIÈREMENT LIBÉRÉE

N<sup>o</sup> 005,296

Un Administrateur,

*M. J. M. J.*

Le Président  
du Conseil d'Administration,

*L. M. J.*



[Coll. Jacques Bobée](#)

COMPAGNIE DE TRANSPORTS MARITIMES  
DE L'AFRIQUE OCCIDENTALE FRANÇAISE  
Société anonyme au capital de 3.600.000 francs  
divisé en 7.200 actions de 500 francs chacune,  
dont 1.800 actions catégorie A et 5.400 actions catégorie B

---

Statuts déposés en l'étude de M<sup>e</sup> G. DUPRÉ,  
notaire à Saint-Julien-du-Saut (Yonne), le 28 avril 1927

---

Siège social : Conakry (Guinée française).

---

ACTION DE CINQ CENT FRANCS  
AU PORTEUR  
catégorie B  
entièrement libérée  
Un administrateur : Joseph  
Le président du conseil d'administration (à droite) : Durignieux  
P. Forveille imprimeur de titres Paris-Rodez

---

*(La Cote de la Bourse et de la banque, 20 juin 1927)*

Cie de transports maritimes de l'Afrique occidentale française. — Négociation et cotation éventuelle, à Paris et à Nantes, des 7.200 actions.

---

Compagnie de transports maritimes de l'Afrique occidentale française  
*(La Journée industrielle, 10 juillet 1927, p. 2, col. 6)*  
[sale, nb corr.]

Récemment constituée à Conakry (Guinée française), cette société anonyme a pour objet l'organisation rationnelle du transport en France des fruits, notamment des bananes.

Le capital est de 3.600.000 fr., représenté par 1.800 actions A et 5.400 actions B de 600 fr. chacune ; ces dernières ont été souscrites en numéraire ; les 1.800 actions A ont été attribuées en rémunération d'apport à MM. Marcel Durignieux et Georges de Trégomain, qui reçoivent, en outre, 1.800 parts bénéficiaires et une somme de 60.000 fr. en espèces.

MM. d'Alauzier <sup>1</sup>, Marcel Durignieux, Georges de Trégomain, Joseph Vial <sup>2</sup>, Henri Brault, B. de Castellane <sup>3</sup>, Raymond Cathala <sup>4</sup>, Maurice de La Croix-Laval, Paul Dufour <sup>5</sup>,

---

<sup>1</sup> Marquis Louis d'Alauzier (1845-1928), à Bédarrides (Vaucluse) : président de la [Compagnie agricole de la Guinée française](#) (bananeraies de Foulaya).

<sup>2</sup> Joseph Vial : négociant à Paris, administrateur (avec Paul-Louis Dufour) de Société d'éclairage et de technique théâtrale, Paris (1929).

<sup>3</sup> Marquis Boniface « Boni » de Castellane (1867-1932) : ex-gendre du milliardaire américain Jay Gould (1894-1906) et ex-député des Basses-Alpes (1898-1910) et ancien de la Banque Saint-Phalle (1924-1926). Représentant de la [S.N.C. Cathala et Cie](#), banque à Paris.

<sup>4</sup> Raymond Cathala : fondateur de la [S.N.C. Cathala et Cie](#), banque à Paris.

<sup>5</sup> Paul-Louis Dufour : ingénieur électricien, Paris.

André Fornès <sup>6</sup>, René Kerléro du Crano <sup>7</sup>, Marcel Monteux <sup>8</sup> et Jean Pezon <sup>9</sup> ont été nommés administrateurs.

---

COMPAGNIE DE TRANSPORTS MARITIMES  
DE L'AFRIQUE OCCIDENTALE FRANÇAISE  
Société anonyme au capital de 3.600.000 francs  
Siège social : Conakry (Guinée française).  
(*Journal officiel de la Guinée française*, 1<sup>er</sup> août 1927)

1

Aux termes d'un acte sous signatures privées, en date à Nantes du quinze mars mil neuf cent vingt-sept, dont un des originaux est demeuré annexé à un acte de déclaration de souscription et de versement reçu par maître DUPRÉ, notaire à Saint-Julien-du-Sault (Yonne), le vingt-huit avril mil neuf cent vingt-sept, il a été établi les statuts d'une Société Anonyme desquels statuts il a été extrait littéralement ce qui suit :

TITRE PREMIER

Formation de la Société. — Objet. — Dénomination.  
Siège. — Durée.

ARTICLE PREMIER.

Formation de la société. — Il est formé par les présentes, entre les propriétaires des actions ci-après créées, et de celles qui pourront 1 être par la suite, une société anonyme qui sera régie par les lois françaises en vigueur et les lois qui les modifieraient ainsi que par les présents statuts, sauf les modifications que l'assemblée générale pourra y apporter ultérieurement.

ARTICLE 2.

Objet. — La société a pour objet, en tous pays, et notamment en Afrique occidentale, au Maroc, et dans les îles de l'océan Atlantique susceptibles de procurer un trafic avec la France :

1° L'achat, la location, l'aménagement et la vente de tous bateaux, frigorifiques ou non; de tous véhicules, frigorifiques ou non, pour voies ferrées ou routières; et de tous matériels destinés aux entreprises de transports maritimes, fluviaux ou terrestres ;

2° L'achat, la conservation, la consignation, la vente, le transport, l'entreposage, de tous produits et de toutes denrées périssables ou non, soit directement, soit indirectement pour son propre compte ou pour le compte d'autrui, ainsi que toutes opérations connexes des dites affaires commerciales, telles que : affrètements, assurances, transports, entreposages, warrantages, etc. ;

3° La construction, l'aménagement, l'achat, la location, et la vente de tous matériels, mobiliers, immeubles, nécessaires aux créations et exploitations d'établissements frigorifiques ou d'entrepôts, magasins et établissements non frigorifiques.

---

<sup>6</sup> André Fornès : mécanicien à façon à Paris, rue de Javel, n° 183, propriétaire d'un fonds de commerce de mégisserie et parcheminerie à Méreau (Cher), vendu en 1928. Décédé le 8 mai 1930.

<sup>7</sup> René Gabriel Marie Kerléro du Crano : lieutenant d'administration, Croix de guerre, docteur en droit, assureur, fondateur des Anciens Établissements A. Perrier (1923) : fabrication de cidre à Mesnil-Guillaume (Calvados), vice-président de la Mutuelle de France (1933), chevalier de la Légion d'honneur (1934).

<sup>8</sup> Marcel Monteux (Limoges, 1881-Auschwitz-Birkenau, 1944) : industriel de la chaussure, brasseur d'affaires. Administrateur de la [Société coloniale agricole commerciale et industrielle](#), productrice de bananes en Guinée.

<sup>9</sup> Jean Pezon : des [Cultures et bananeraies du Kin-San](#).

4° La création en tous lieux, d'agences, de succursales et de sociétés filiales ou autres modes de représentation et de participations commerciales, financières et bancaires ;

5° L'achat d'actions, parts d'intérêts, obligations et tous autres titres de sociétés déjà existantes, la constitution de toutes sociétés ;

6° L'obtention, l'achat, la cession et l'exploitation de tous traités, brevets d'invention ou licences de brevets se rapportant à l'objet social ;

7° La participation directe ou indirecte, au moyen de ses capitaux ou d'apports, dans toutes opérations, en reprises ou sociétés se rattachant directement ou indirectement à son objet ;

8° Et généralement, toutes opérations industrielles, commerciales, financières, mobilières ou immobilières se rattachant directement ou indirectement à l'objet social ci-dessus et à son développement.

L'objet de la société peut, en outre, être modifié par l'assemblée générale des actionnaires.

### ARTICLE 3.

Dénomination. — La société prend la dénomination de Compagnie de Transports maritimes de l'Afrique occidentale française.

Cette dénomination pourra être modifiée par décision de l'assemblée générale extraordinaire des actionnaires.

### ARTICLE 4.

Siège social. — Le siège de la société est à Conakry (Guinée française).

Il pourra être transféré en tout autre endroit de Conakry ou de la Colonie de l'Afrique occidentale française, ou dans une ville de France par simple délibération du Conseil d'administration.

La société pourra avoir des agences ou succursales partout où le Conseil d'administration jugera utile.

### ARTICLE 5.

Durée. — La durée de la société est fixée à cinquante (50) ans, à compter du jour de sa constitution définitive, sauf le cas de dissolution anticipée ou prorogation prévu aux présents statuts.

## TITRE DEUXIÈME

### Apports.

### ARTICLE 6.

MM. MARCEL DURIGNIEUX, industriel, demeurant à Tours, 35, rue de Buffon, et GEORGES AUBERT DE TRÉGOMAIN, ancien élève de l'École polytechnique, à Nantes, 28, rue de Bel-Air, fondateurs, apportent à la société en formation :

1° Le bénéfice et les charges des conventions intervenues avec M. le lieutenant-gouverneur de la Guinée française approuvées par M. le gouverneur général de l'A.O.F., ayant pour objet :

La concession, pour une durée de trente années, de l'exploitation de l'Entrepôt Frigorifique avec ses dépendances, qui doit être construit à Conakry, par les soins du Gouverneur de la Colonie; cette durée de trente années devant commencer à courir du jour de la mise en service officielle dudit entrepôt.

L'organisation du transport maritime des fruits, notamment des bananes, entre Conakry et un port français ;

Le transport de ces fruits entre ledit port français et leur lieu de destination ; éventuellement leur stockage en attendant réexpédition ;

L'organisation, à la demande des exportateurs d'un service commercial de vente des fruits transportés ;

2° Le bénéfice et les obligations des conventions intervenues, et dûment enregistrées, avec M. le président de la chambre de commerce de Nantes pour location d'entrepôts situés sur les quais du port, avec poste d'accostage pour bateaux et voies ferrées ;

3° Le bénéfice des tractations en cours et de la préparation d'accords avec un armateur pour la réalisation de transport maritime entre l'A. O. F. et la France avec escales possibles sur le trajet ;

4° Le bénéfice des devis, projets, études, plans et documents de toute nature établis en vue de la réalisation du trafic de denrées projeté, en provenance de la Guinée française et des pays voisins des Canaries, et éventuellement du Maroc et celui de toutes démarches faites en vue de la réalisation de ce trafic, ainsi que des tractations en cours avec diverses sociétés ou personnes susceptibles d'alimenter ledit trafic soit par leurs cultures, soit par leurs organisations d'entrepôts, soit par leurs opérations commerciales ou industrielles d'importation en France, de vente et de distribution en France et à l'étranger ;

5° Le bénéfice de toutes démarches et tractations en cours avec diverses sociétés ou personnes, ayant pour but de procurer du fret au transport maritime dans le parcours de France vers la côte occidentale d'Afrique :

La société sera propriétaire desdits apports tels qu'ils se comportent, à la date de sa constitution définitive. Elle sera purement et simplement substituée aux fondateurs dans tous les droits et obligations y relatifs.

En rémunération de ces apports, il sera attribué aux fondateurs :

Dix-huit cents (1.800) actions de 500 francs chacune entièrement libérées de la présente Société; les titres de ces actions ne pourront être détachés de la souche et ne seront négociables que deux ans après la constitution définitive de la Société. Pendant ce temps, ils devront, à la diligence des Administrateurs, être frappés d'un timbre indiquant leur nature et la date de cette constitution.

Il sera en outre, créé, sous l'article 53 ci-après, dix-huit cents (1.800) parts bénéficiaires qui seront remises aux fondateurs, tant en supplément de rémunération de leurs apports, et en représentation de leurs études, dépenses et soins, que pour être employées par eux comme ils le jugeront convenable à la rémunération des concours nécessaires à la constitution de la Société. Enfin, la société versera aux fondateurs, une somme de soixante mille (60.000) francs en remboursement des dépenses faites par eux jusqu'à ce jour pour la préparation de la dite société.

## TITRE TROISIÈME

Capital social. — Action.

### ARTICLE 7.

Capital social. — Le capital social est fixé à trois millions six cent mille francs, et divisé en sept mille deux cents actions de cinq cents (500) francs chacune.

Sur ces actions dix huit cents, entièrement libérées ont été attribuées ci-dessus aux fondateurs, en représentation de leurs apports.

Ces actions composeront la série A.

Les cinq mille quatre cents actions de surplus sont à souscrire et à libérer en espèces. Elles composeront la série B.

Tout souscripteur ou porteur d'actions n'habitant pas en France devra pour faciliter la rapidité des convocations aux assemblées ou de tous autres avis les concernant faire élection de domicile en France chez un mandataire régulièrement constitué et ayant domicile en France.

Ce capital pourra être porté à six millions de francs en une ou plusieurs fois, sur simple décision du conseil d'Administration, aux époques et aux conditions qu'il fixera.

.....

Des termes du procès-verbal de délibération de la deuxième assemblée générale constitutive, en date à Paris, du vingt mai mil neuf cent vingt-sept, dressé en la forme authentique par Maître DUPRÉ, notaire à Saint-Jullen-du-Sault (Yonne), il résulte que les actionnaires de la Société dont s'agit, ont notamment :

a) Approuvé le rapport de MM. Girardin et Plantier, nommés commissaires par la précédente assemblée, et les apports faits à la société par MM. Durignieux et de Trégomain, ainsi que la rémunération stipulée aux statuts ;

b) Nommé en qualité de premiers administrateurs dans les termes de l'article quinze des statuts :

MM. Marcel DURIGNIEUX, demeurant à Tours (Indre-et-Loire).

Joseph VIAL, demeurant à Paris.

Le marquis Louis d'ALAUZIER, demeurant à Bédarrides (Vaucluse).

Georges de TRÉGOMAIN, demeurant à Nantes (Loire-Inférieure).

André FORNÈS, demeurant à Paris.

Maurice de LA CROIX-LAVAL, demeurant à Paris.

Paul DUFOUR, demeurant à Paris.

Le vicomte Boniface de CASTELLANE, demeurant à Paris.

Henry BRAULT, demeurant à Fétilly, La Rochelle (Charente-Inférieure).

René KERLÉRO du CRANO, demeurant à Paris.

Jean PEZON, demeurant à Paris.

Raymond CATHALA, demeurant à Paris.

c) Nommé en qualité de commissaires aux comptes du premier exercice social, MM. Victor GIRARDIN et Edmond BLED, demeurant à Tours.

b) Approuvé les statuts de la société anonyme dénommée « Compagnie de Transports maritimes de l'Afrique occidentale française » et déclaré la société définitivement constituée.

Un exemplaire des statuts, une expédition de l'acte de la déclaration de souscription et de versement et de la liste y annexée, une expédition des procès-verbaux de délibération de chacune des assemblées générales constitutives des cinq mai et vingt mai mil neuf cent vingt sept, ont été déposés au greffe du tribunal de première instance de Conakry tenant lieu de tribunal de commerce et de Justice de Paix, le vingt juillet 1927.

## V

À titre indicatif, il est extrait du procès-verbal de la première réunion du conseil d'administration, tenue le vingt mai mil neuf cent vingt sept, à l'issue de la deuxième assemblée générale constitutive, tous les membres du conseil nommés par ladite assemblée étant présents à l'exception de M. Jean Pezon, excusé, ce qui suit :

Le conseil nomme en qualité d'administrateur, sous réserve de ratification par la plus prochaine assemblée générale des actionnaires, M. Marcel Monteux, demeurant à Paris qui, par suite d'absence, n'avait pu participer à temps aux formalités de constitution et ainsi être désigné par la deuxième assemblée générale constitutive.

Pour le conseil d'administration ;  
Un administrateur, délégué à cet effet,  
G. de TRÉGOMAIN

C'est avec grand plaisir que nous portons à la connaissance de nos lecteurs la lettre ci-dessous du président du conseil d'administration de la Compagnie des Transports Maritimes de l'Afrique occidentale française :

Tours, le 7 novembre 1927.

Cher monsieur Schwob,

Je viens de prendre connaissance des comptes rendus donnés par les journaux locaux, et notamment par *Le Phare*, de la réception faite à M. le gouverneur Poiret, à Nantes.

L'an dernier, à pareille époque, en recevant M. le gouverneur général Carde, les représentants qualifiés du Commerce et de l'Industrie nantais se plaignaient, à juste titre, de l'absence de toute liaison de leur port avec nos colonies de l'Afrique Occidentale Française, en appelant de tous leurs vœux la création d'une ligne maritime directe entre Nantes et la Côte Occidentale d'Afrique.

Vous voudrez bien me permettre de vous dire très amicalement notre surprise en retrouvant — en particulier dans votre journal — sous une forme presque semblable, les mêmes appels à propos de la visite de M. le gouverneur Poiret, comme si rien de nouveau ne s'était produit depuis un an à ce sujet

Et cependant, M. Poiret lui-même, dans la dernière partie de sa remarquable conférence. en exposant les principes de l'organisation en cours de préparation pour le stockage et le transport en France des bananes de la Guinée Française, a tenu à préciser que les conventions pour l'exploitation de l'entrepôt fruitier de Conakry et pour le transport maritime des fruits ont été régulièrement et définitivement conclues avec la « Compagnie de Transports Maritimes de l'Afrique Occidentale Française », avec tête de ligne à Nantes, à laquelle il a accordé sa confiance, ajoutant même que sa situation administrative ne lui permettait pas d'en dire davantage.

La conséquence de ces conventions est donc de réaliser la liaison maritime directe entre Nantes et les ports de l'Afrique Occidentale Française, en particulier Dakar et Conakry.

Notre société a été constituée pour cet objet, au mois de mai dernier : la plupart des industriels et commerçants nantais intéressés ne l'ignorent pas et plusieurs en font partie. Nous avons d'ailleurs trouvé le plus précieux appui auprès de la chambre de commerce de Nantes pour l'installation de nos entrepôts, magasins et postes de débarquement et embarquement, dont nous avons d'ailleurs commencé l'aménagement.

Nous avons fait connaître récemment à la chambre de commerce, comme au Groupement d'action coloniale de l'Ouest, qu'après accord avec M. le gouverneur Poiret, notre service maritime régulier commencerait en mars 1928, tel qu'il a toujours été prévu, c'est-à-dire avec départs à dates fixes espacés tous les vingt-cinq jours environ.

Vous comprenez ainsi mon étonnement de retrouver les mêmes appels à la réalisation que précédemment : et peut-être, en effet, les paroles prononcées au déjeuner du 29 octobre ont pu inspirer, à tort, les réflexions consécutives de la presse nantaise. Je regrette pour ma part de n'avoir pas été invité à y confirmer officiellement la mise en route de notre service.

Et si je n'ai pas pris alors la parole, c'est qu'il m'avait semblé, à moi-même et aux administrateurs présents, que M. le gouverneur Poiret avait été, la veille, suffisamment précis. D'autre part, dans une prochaine réunion que voudra bien fixer la chambre de commerce, je compte exposer en détail, aux industriels, fabricants et commerçants de Nantes et de la région, le programme et le fonctionnement de la ligne de la Compagnie des transports maritimes de l'A. O. F.

Quoi qu'il en soit, la ligne maritime directe Nantes-A. O. F. n'est plus à créer : elle est actuellement en organisation par notre société. Et voyez comme il suffit d'un effort

pour en provoquer d'autres : les grandes compagnies de navigation, qui s'obstinaient à ignorer Nantes et assuraient, il y a quelques mois encore, que le trafic à y réaliser n'y justifierait pas une escale, ont décidé, paraît-il, d'y assurer des passages réguliers.

Le port de Nantes n'aura donc plus rien à désirer dans ce sens. Il bénéficiera ainsi du résultat des efforts que nous avons soutenus, non sans de sérieuses difficultés, pendant plusieurs années, avant d'aboutir : peut-être aurait-on pu s'en souvenir quelque peu l'autre jour, et donner au moins à notre entreprise l'amical encouragement auquel elle pense avoir droit.

Je vous prie de croire, cher monsieur Schwob, à l'assurance de mes sentiments bien amicalement dévoués.

Le président du conseil d'administration,  
Marcel DURIGNIEUX.  
35, rue Buffon, Tours.

Il résulte de cette lettre :

1° Que Nantes va devenir le centre d'importation des bananes de la Guinée française ;

2° Qu'un service maritime régulier reliera notre port, toutes les trois semaines, avec les ports de l'A.O.F., en particulier avec Dakar et Conakry.

C'est là une véritable reprise des traditions coloniales de notre ville, et cela peut être — cela doit être, si nous savons en profiter — l'origine d'un véritable renouveau commercial et industriel dans notre région, ainsi que M. Poiret l'a parfaitement expliqué dans sa conférence et dans toutes ses conversations privées avec les représentants des intérêts nantais.

Le réveil que signale M. Durignieux dans les compagnies de navigation qui songent à faire escale chez nous est significatif. Une fois de plus, on aura « prouvé le mouvement en marchant ».

---

Compagnie des Transports Maritimes de l'A. O. F.  
(*La Journée industrielle*, 13 septembre 1928)

Cette société inaugurera le 15 septembre, au départ de Nantes, et le 17 septembre, au départ de Bordeaux, un service par cargo mixte sur les Canaries, Dakar, Rufisque, Conakry et retour par les Canaries. La chambre de commerce de Bordeaux a exprimé le désir que ce service devienne régulier.

---

(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 15 octobre 1928)

Cie de Transports Maritimes de l'Afrique Occidentale Française. — Émission de 4.800 actions, portant le capital à 6 millions. Cotation des actions à Paris et à Nantes.

---

DANS LES DÉPARTEMENTS...  
(*La Journée industrielle*, 9 novembre 1928, col. 1)

À Nantes, le cargo *Pyrénées*, de la Compagnie des Transports maritimes de l'Afrique occidentale française, voulant quitter le quai Saint-Louis, où il avait déposé une cargaison de bananes, sans le concours d'un remorqueur, est allé se jeter sur trois

bateaux à vapeur de la Compagnie des Messageries de l'Ouest\*, amarrés en couple aux chantiers de construction de cette compagnie. La pression fut si forte qu'un des bateaux fut littéralement écrasé entre les deux autres et coula aussitôt par sept mètres de fond. Un second vapeur, faisant eau par une large déchirure, fut remorqué à Trentemoult, où on l'échoua. Le troisième put être mis tout de suite en cale sèche.

Les ouvriers qui travaillaient à bord du vapeur coulé avaient pu regagner à temps les chantiers.

---

## FAILLITE DE LA BANQUE CATHALA

---

### ENTRÉE EN LICE DES CHARGEURS RÉUNIS

CHARGEURS RÉUNIS  
COMPAGNIE FRANÇAISE DE NAVIGATION À VAPEUR  
Assemblée générale ordinaire du 20 décembre 1930.  
EXERCICE 1929-1930  
(*Recueil des assemblées générales*, janvier 1931)

.....  
Sur la Guinée, nos services et ceux de notre filiale, la Compagnie des Transports Maritimes de l'Afrique Occidentale, ont été sans cesse perfectionnés en vue de répondre aux desiderata des planteurs de bananes. À cet effet, nos paquebots *Foucauld* et *Amérique* ont été munis de cales réfrigérées ou ventilées qui nous permettent aussi de ravitailler en denrées périssables apportées de France, nos compatriotes installés dans ces régions.

---

FRUITS D'AFRIQUE  
La question des transports  
par P.-C. Georges François,  
gouverneur honoraire des colonies  
(*Les Annales coloniales*, 15 avril 1931)

.....  
Comme trop fréquemment en matière de sociétés coloniales, la Compagnie des Transports Maritimes de l'Afrique Occidentale, faute de préparation ou de moyens, dut abandonner ; et elle passa la gérance de ses mauvais navires à l'une, précisément, des trois grandes Compagnies protestataires dont les intérêts forment bloc.

Du coup, plus de récriminations de ce côté.

Mais du côté colons, des inquiétudes maintenant, se font jour et s'expriment. Et voici ce que nous écrit un planteur de bananes :

Que sera la nouvelle convention ? La Compagnie de navigation consentira-t-elle à utiliser des navires conformes aux desiderata des planteurs, c'est-à-dire réguliers, ventilés, refroidis, à un prix de fret qui n'absorbera pas la totalité et au-delà du bénéfice du planteur ? Il reste évident que le navire doit avoir une capacité telle qu'il donne son maximum de rendement et, pour cela, il faut un outil qui ne soit pas trop puissant. La Compagnie doit être capable de dire au planteur : voici, dans les meilleures conditions d'économies, le minimum du prix du fret, ce que la marchandise doit payer, et cela vaut mieux, nous semble-t-il, que de dire au planteur : vous aurez un meilleur résultat, vous

ferez des économies sur l'emballage et la manutention, donnez à la compagnie de navigation, le bénéfice des avantages que vous en retirerez.

.....  
\_\_\_\_\_

Compagnie de Transports Maritimes de l'Afrique occidentale française  
(*La Journée industrielle*, 23 juin 1931)

Une assommée extraordinaire est convoquée pour le 7 juillet, à l'issue de l'assemblée ordinaire, en vue des décisions à prendre sur la continuation ou la dissolution anticipée de la société.

\_\_\_\_\_

Compagnie de Transports Maritimes de l'Afrique occidentale française  
(*La Journée industrielle*, 8 août 1931)

Une assemblée extraordinaire tenue le août a décidé la continuation des affaires sociales.

\_\_\_\_\_

Chantier et Ateliers de Saint-Nazaire (Penhoët )  
(*La Journée industrielle*, 3 décembre 1931)

Cette société vient de recevoir, de la Compagnie de Transports maritimes de l'Afrique Occidentale Française, la commande d'un nouveau navire frigorifique destiné au transport rapide des bananes.

Ce navire, qui remplacera le *Pyrénées*, de taille sensiblement plus grande que le *Kindia*, possédera 3.500 mètres cubes de cales, utilisables pour amener les bananes en France, dans les conditions les meilleures.

Ce navire aura également quelques cabines à passagers.

\_\_\_\_\_

Deux lancements  
(*La Journée industrielle*, 29 novembre 1932)

Le vapeur *Kolente*, construit pour le compte de la Compagnie des Transports Maritimes de l'Afrique Occidentale, sera lancé aujourd'hui à Port-de-Bouc. Il est spécialement destiné au transport des bananes, dont 35.000 à 40.000 régimes, du poids de 800 à 900 tonnes, pourront être arrimés à bord et conservés à une température moyenne de 10 à 12 degrés.

Le *Kolente* aura les caractéristiques suivantes : longueur totale. 104 m. 10 ; port en lourd, 1.800 tonnes; déplacement en charge, 4.800 tonnes. Ce navire est muni d'un appareil moteur à vapeur de 3.500 chevaux, lui permettant d'atteindre la vitesse de 14 nœud et demi

.....  
\_\_\_\_\_

Le bananier « Kolente » est lancé à Port-de-Bouc  
(*La Journée industrielle*, 1<sup>er</sup> décembre 1932)

Port-de-Bouc, 30 novembre. — Les Chantiers et Ateliers de Provence ont procédé aujourd'hui avec succès, dans leurs chantiers de Port-de-Bouc, au lancement du *Kolente*, construit pour la Compagnie des Transports Maritimes de l'Afrique Occidentale Française.

Ce bâtiment présente les caractéristiques suivantes : longueur 104 m. 100 ; largeur 14 m. 80 ; port en lourd 1.800 tonnes; déplacement en charge 4.800 tonnes.

Le navire est muni d'un appareil moteur à vapeur de 3.500 CV lui permettant d'atteindre la vitesse de 14 nœuds et demi en service.

Les chaudières, au nombre de trois, chauffent au mazout.

Des emménagements sont prévus permettant de loger dix passagers.

La caractéristique essentielle du navire est son aménagement spécialement étudié pour le transport des fruits et plus particulièrement des bananes

Le *Kolente*, navire à quatre ponts, possède 14 cales ou entrepont à bananes desservis par quatre panneaux et huit grandes portes d'embarquement. Le volume utilisable est de 3.500 m. cubes net, permettant le transport de 35.000 à 40.000 régimes de bananes convenablement arrimées dans les locaux spécialement disposés à cet effet. Le port en lourd total en bananes est de 900 tonnes.

L'installation frigorifique permet de faire circuler dans tous les compartiments de l'air, réfrigéré en été et réchauffé en hiver, assurant, en même temps qu'une évacuation des gaz dégagés par les fruits, le maintien d'une température constante de 10 à 12 degrés.

Les cales et entrepont sont entièrement isolés.

Le *Kolente* est le premier navire construit en France spécialement conçu pour le transport des bananes. Il entrera en service courant février 1933

Son port d'attache sera Bordeaux et il effectuera le transport régulier des bananes entre Conakry, Nantes et Bordeaux.

L'exportation croissante des bananes de la Guinée  
(*Les Annales coloniales*, 3 décembre 1932)

Pendant les trois premiers trimestres de 1932, la Guinée a exporté un total de 9.071 tonnes de bananes contre 5.701 tonnes pendant la période correspondante. de 1931, ce qui représente une progression de 59,1 %.

Le tonnage exporté en 1932 comprend 276.375 régimes, représentant 4.699 tonnes, en 72.565 caisses, pesant 4.372 tonnes. Le poids moyen du régime approche sensiblement de 18 kg en 1932, alors qu'il ressortait seulement à 15 kg 4 en 1931.

Les plus fortes expéditions sont faites sur Nantes, puis Bordeaux et Marseille, Alger, Casablanca et Dakar viennent ensuite.

En 1931 (3 trimestres) ont été exportés 128.848 régimes et 67.839 caisses, et en 1932 : 276.375 régimes et 72.000 caisses.

La progression des exportations en 1932 intéresse tous les mois de l'année, à l'exception du mois de janvier, qui est en légère diminution.

Le transport des bananes a été effectué par les compagnies de navigation ci-après et dans les proportions suivantes :

	1932	1931
--	------	------

	Tonnes	%	Tonnes	%
Cie des transports marit. de l'A.O. F.	3.235	35,6	654	11,4
Fabre et Fraissinet	2.628	28,8	2.155	37,8
Chargeurs Réunis	1.508	16,6	2.035	35,7
Autres colonies	1.700	19	857	15,1

### CONSTRUCTIONS NAVALES

Ateliers et Chantiers Maritimes du Sud-Ouest et de Bacalan Réunis  
(*La Journée industrielle*, 4 décembre 1932)

Comme complément à l'information parue dans notre numéro du 1<sup>er</sup> décembre (concernant le navire bananier *Kolente* construit pour la Compagnie des Transports Maritimes de l'Afrique Occidentale Française, et récemment lancé à Port-de-Bouc, nous notons que l'installation frigorifique de ce navire est fournie par les Ateliers et Chantiers Maritimes du Sud-Ouest et de Bacalan réunis\* qui ont déjà, l'an dernier et pour le compte du même armement, équipé le *Kindia* en navire bananier.

---

Compagnie de Transports Maritimes de l'Afrique Occidentale Française  
(*La Journée industrielle*, 26 janvier 1933)

Une assemblée extraordinaire tenue le 24 janvier a voté la réduction du capital de 3.600.000 fr. à 1.800.000 fr. et augmentation à 3.600.000 francs.

---

Le nouveau vapeur bananier français  
(*Le Journal des débats*, 1<sup>er</sup> juillet 1933)  
(*Les Annales coloniales*, 6 juillet 1933)

Le vapeur bananier *Kakoulima*, commandé aux Chantiers et Ateliers de Provence par la Compagnie des Chargeurs réunis pour le service de la C. T. M. de l'A. O. F. entre la Guinée et la France, a été lancé avec un plein succès, à Port-de-Bouc, le jeudi 29 juin 1933. Du même type que le *Kolente*, en ligne depuis le mois d'avril dernier, le *Kakoulima* sera pourvu des plus modernes perfectionnements lui permettant d'assurer, dans de parfaites conditions, le transport des bananes de la Guinée française. Il entrera en service à l'automne prochain.

Lorsque commencera la prochaine campagne d'exportation, la C. T. M. de l'A. O. F. disposera donc de trois vapeurs spécialisés le *Kakoulima*, le *Kolente* et le *Kindia*, qui, en effectuant plus de trois départs par mois, pourront répondre entièrement aux exigences du trafic entre la Guinée et la France.

---

PROCHAINE MISE EN SERVICE DU « KAKOULIMA »  
(*Les Annales coloniales*, 20 septembre 1933)

Le « Kakoulima », lancé ces temps derniers par les Chantiers de Port de Bouc pour compte des Chargeurs Réunis, appareillera Je 21 courant à destination de Conakry.

Cette unité, affrétée par la Cie des transports maritimes de l'A. O. F., sera affectée comme le « Kolente », son sister-ship, à la ligne Conakry-Nantes pour le transport des bananes. À cet effet, elle est pourvue de cales réfrigérées.

Ses caractéristiques sont les suivantes : longueur : 99 mètres ; largeur : 14 m. 82 ; creux : 9 m. 86.

---

#### Chargeurs réunis Exercice 1932-33

.....  
Les transports de bananes de Guinée sont en sensibles progrès. La Compagnie des Transports Maritimes de l'A. O. F., dont les Chargeurs Réunis exercent la gérance, dispose maintenant de trois navires bananiers : le *Kindia*, le *Kolenté* et le *Kakoulima*. Un quatrième cargo bananier entrera en service en septembre 1934. Les Chargeurs Réunis se sont d'ailleurs intéressés à d'autres centres de production.

---

#### La banane démarre en Côte d'Ivoire (Paris-Dakar, 6 novembre 1934)

La Côte d'Ivoire s'est lancée, depuis trois ans à peine, dans la culture de la banane. Ce fruit demande, on le sait, des conditions de terrain et d'humidité particulières ; il a trouvé en Côte d'Ivoire un milieu propice, et les résultats enregistrés à ce jour permettent les plus heureux espoirs pour l'avenir de cette culture.

Les efforts énergiques des planteurs, qui se sont groupés dès le début pour obtenir, tant des transporteurs que des organes de vente métropolitains, des conditions avantageuses, ont, à l'heure actuelle pleinement atteint leur but.

La question du transport était certes, l'une des plus épineuses. Elle vient d'être définitivement résolue par l'accord qui a été passé le 23 octobre dernier — pendant le séjour à Port-Bouët du navire bananier « Kilissi » — entre M. Rousseau, représentant la Cie des Chargeurs Réunis et la C. T. M., et M. Rose, vice-président de la Fédération des Associations bananières de la Côte d'Ivoire.

#### À Port-Bouët

Le 23 octobre marque une date dans l'histoire du développement de la banane en Côte d'Ivoire. Ce jour-là, le « Kilissi », premier navire bananier mouillé devant Port-Bouët, embarqua sous le pavillon de la C. T. M. les premiers régimes de bananes .

La Compagnie des Chargeurs Réunis avait tenu à donner un éclat particulier à la présentation en Côte d'Ivoire de cette unité de sa flotte fruitière, qui vient de sortir de chantier.

Un déjeuner était offert à bord et réunissait, à midi, sur le pont supérieur du navire, M. le gouverneur et M<sup>me</sup> Reste, le général et M<sup>me</sup> Martin, M. Bernard secrétaire général, M. Delpech, chef de cabinet, M. Chéron, administrateur en chef, M. Montespan, maire d'Abidjan, M. Le Gorgeu, chef du service maritime, M. Lasserre, président de la chambre de commerce, M. Rose, vice-président de la Fédération des Associations bananières de la Côte d'Ivoire, M. Gauffre, agent de la C.F.A.O., MM. Tays et Feriez, planteurs, M. et M<sup>me</sup> Géris, M<sup>me</sup> Poulaine, rédactrice du « Temps », le commandant du

« Kilissi » Bouenel et M. Rousseau, agent général des Chargeurs Réunis sur la côte d'Afrique.

À l'issue de ce déjeuner, empreint de la plus grande cordialité, M. Rousseau présenta le « Kilissi » à M. le gouverneur Reste, qui le remercia en quelques paroles aimables.

Dans l'après-midi, une centaine de planteurs étaient invités à visiter le navire-banancier, dont les aménagements intérieurs retinrent longuement leur attention. Au cours de cette réunion, M. Jean Rose prit la parole et retraça en quelques mots la naissance de la culture de la banane en Côte d'Ivoire, culture qui a pris un si rapide développement sous l'active impulsion et la haute compréhension de M. le gouverneur Reste ; puis s'adressant aux représentants des Chargeurs Réunis, il le remercia des remarquables efforts accomplis par cette Compagnie.

Le lendemain matin, à la chambre de commerce d'Abidjan, un accord était signé entre la Fédération des planteurs et la C.T.M. Dorénavant, Port-Bouët sera visité régulièrement tous les quatorze jours par un navire-banancier, qui transportera les fruits dans un délai minimum et dans des conditions de transport parfaites. La C.T.M., dès la signature de l'accord, a mis en chantier une nouvelle unité, la cinquième, qui viendra renforcer sous peu la première flotte bananière française.

Ce ne sera sans doute pas la dernière, si nous en jugeons par les paroles de M. Jean Rose, exaltant les possibilités presque infinies du développement de la banane en Côte d'Ivoire :

« En 1934, nous atteindrons presque 2.000 tonnes ; en 1935, nous sortirons aisément 6.000 tonnes ; en 1936, nous sortirons au moins 15.000 tonnes, après... après, je ne sais plus, ou plutôt je ne veux pas, je n'ose pas donner de chiffres... »

---

LES GRANDS PRODUITS MONDIAUX  
BANANES  
(*Les Annales coloniales*, 13 novembre 1934)

En Côte-d'Ivoire

.....  
La Compagnie des Chargeurs Réunis a décidé de faire toucher dorénavant deux fois par mois ses paquebots à Sassandra et que les navires de la C.T.M. qui s'arrêtaient jusqu'ici en Guinée, viendront charger à Port-Bouët. Tout fait donc prévoir que la production bananière de la Côte-d'Ivoire prendra bientôt un essor réel, grâce aux travaux méthodiques et continus des planteurs et à l'organisation des transports maritimes.

---

Le paquebot mixte « Katiola » va entrer en service  
(*La Journée industrielle*, 28 février 1936)

Le paquebot mixte Katiola, construit par les Forges et chantiers de la Méditerranée pour le compte de la Compagnie de Transports Maritimes de l'Afrique Occidentale Française, vient de commencer ses essais.

Le *Katiola*, qui jauge 2?120 tonnes et mesure 107 mètres de longueur, est spécialement aménagé pour le transport des bananes.

Après avoir effectué ses essais, le *Katiola* quittera La Seyne le 3 mars pour son premier voyage direct sur Dakar, Port-Bouët et Konakry. C'est au retour de ce voyage qu'il rejoindra Bordeaux, son port d'attache. Il sera affecté à la ligne Nantes-Bordeaux-

Afrique occidentale, qu'il assurera avec les paquebots *Kakoulima*, *Kilissi*, *Kindia* et *Kolenté*.

---

AEC 1951/27 — Cie de transports maritimes de l'Afrique occidentale Française (C.T.M. de l'A.O.F.), CONAKRY (Guinée Française).

Bureau de liaison à Paris : 3, boulevard Malesherbes.

Capital. — Société anon., fondée le 20 mai 1927, 3.600.000 fr. en 14 000 act. de 250 fr. lib. — Parts bénéf. : 1.800.

Dividende en fr. C. F. A. : 1949, act. 25 ; part 42,49.

Objet. — Toutes opérations de transports frigorifiques ou non.

Conseil. — MM. L. Nicol [Anc. Éts Burki], présid. ; E. Colas [° / ], L[ouis] Vidal [Chargeurs], M. Quéhu, O. Marcou, Société financière de l'Armement [holding des Chargeurs réunis].

---