Mise en ligne : 16 mars 2024. www.entreprises-coloniales.fr

### COMPAGNIE DE NAVIGATION FRAISSINET, Marseille

En 1836, la Société de MM. Thérou et Fraissinet fait naviguer seulement deux petits bateaux entre Marseille et le Languedoc (Cette et Agde) en utilisant le canal du Midi. En 1860, elle a créé des chantiers de construction et de réparation En 1879, la raison sociale devient « Fraissinet et Cie ».

LII 1679, la l'aisoil s

Nouvelles coloniales et maritimes (*Le Temps*, 9 mai 1889)

Les nouveaux services maritimes de la côte occidentale d'Afrique ont été adjugés définitivement aux Chargeurs-Réunis et à la Compagnie Fraissinet. Les Chargeurs Réunis sont adjudicataires de la ligne du Havre au Congo au prix de 311.050 fr. ; la Compagnie Fraissinet a la ligne de Marseille au Congo, au prix de 189.000 francs.

Nouvelles coloniales et maritimes (*Le Temps*, 6 juillet 1889)

La ligne Marseille-Congo sera inaugurée le 10 août. Le 10 de chaque mois un paquebot partira, soit de Marseille, soit de Bordeaux, pour le Congo. En sens inverse, un paquebot sera expédié de Libreville (Gabon) le 2 de chaque mois alternativement sur le Havre et sur Marseille.

Les paquebots partis de Marseille desserviront régulièrement les escales d'Oran, Dakar, Conakry, Sierra-Leone, cap Palmas, Grand-Bassam, Cotonou, Benito, Libreville et Loango, et à titre facultatif celles de las Palmas (Canaries), Grand-Bassam, Assinie, Lagos, Bonny, Old Calabar et Banane ; ils toucheront éventuellement à Accra, Zuittah, Whydah, aux Popos et à Porto-Seguro.

-----

Compagnie marseillaise de navigation à vapeur (Le Journal des débats, supplément sur les colonies françaises d'Afrique, 14 décembre 1890)

C'est tout récemment, en 1889, que cette compagnie, habituellement désignée sous le titre de Compagnie Fraissinet, a été déclarée adjudicataire pour une période de quinze ans du service postal entre Marseille et la côte occidentale d'Afrique, et cette ligne nouvelle, qui s'est affirmée dès le début comme un grand succès, a considérablement accru les transactions commerciales entre la Méditerranée et des pays neufs, destinés à un immense développement.

Les débuts de cette compagnie aujourd'hui si florissante, ont été fort modestes. En 1836, la Société de MM. Thérou et Fraissinet fait naviguer seulement deux petits bateaux entre Marseille et le Languedoc (Cette et Agde) en utilisant le canal du Midi.

Puis elle crée successivement des services sur presque tous les points de la Méditerranée, l'Espagne, l'Italie, le Levant, Constantinople, la mer Noire, le Danube. En 1873, la société renouvelée pour une période de vingt ans, sous la raison sociale « A. et L. Fraissinet et Cie » reçoit un grand développement. Elle est déclarée adjudicataire du service postal de la Corse qu'elle conserve jusqu'en 1883. En 1879, la raison sociale devient ce qu'elle est aujourd'hui « Fraissinet et Cie ». Elle avait atteint à cette époque à la haute et légitime réputation que lui ont valu ses constants efforts pour le progrès de la navigation et l'amélioration de notre outillage maritime.

Sans avoir à énumérer ici les perfectionnements de toutes sortes réalisés par cette célèbre Compagnie, et nous pouvons rappeler qu'elle a été la première propriétaire d'un vapeur à machine Compound, l'Europe. La première aussi, elle a installé des chaudières à triple expansion sur son vapeur *Junon*.

En 1860, elle a créé des chantiers de construction et de réparation mécaniques qui occupent plus de huit cents ouvriers et d'où sont sortis des vapeurs de premier ordre, des machines nouveaux modèles, toutes sortes d'appareils remarquables, comme les chaudières « Lagrafel et d'Alust » dont la supériorité est si universellement reconnue qu'elles sont maintenant placées sur un grand nombre de bâtiments de l'État et de la marine marchande.

Il faut ajouter, pour bien montrer tout ce que l'on doit attendre de la Compagnie Fraissinet dans l'organisation des services africains dont elle est adjudicataire depuis l'an dernier, que le service du transit qu'elle a créé en 1873, ne cesse de s'accroître et a une utilité précieuse pour le commerce intérieur de la France.

Un abordage — Brigantine italienne coupée en deux. — Sept victimes (*Le Matin*, 17 janvier 1893)

Un sinistre maritime s'est produit, hier matin, à une heure, à la hauteur de La Turbie. Le vapeur français *Saint-Marc*, de la Compagnies Fraissinet, allant à Gênes, a coupé en deux la brigantine italienne Farmiqlia S. (Schiafflow [Schiaffino]), de Gènes, qui venait de Cardiff avec un chargement de charbon, faisant route sur Livourne.

Le Saint-Marc, en vue du bâtiment italien, fit aussitôt arrière. Mais il était trop tard. La collision fut terrible et la brigantine, coupée par le milieu, coula à pic presque instantanément. Six des douze hommes qui composaient l'équipage du bâtiment italien purent sauter sur le Saint-Marc, les six autres disparurent avec la brigantine.

Le *Saint-Marc*, après avoir reculé, ne retrouva plus l'endroit du sinistre. Il dut rentrer à Nice avec deux avaries à sa proue.

Le commissaire maritime envoya immédiatement deux torpilleurs et le remorqueur du port à la recherche des victimes.

Les naufragés, aussitôt leur arrivée à Nice, ont été secourus en vivres et en vêtements par le consul italien. Ce sont les nommés Jean Schiaffino, capitaine, fils de l'armateur ; Ferrari, second ; Lasarino, maître d'équipage Ballarin, Ghezzo et Sigono, tous Italiens.

Les disparus sont les nommés Ignace Rosa, Vincent Vadala, Charles Danovaro, Fortuné Capurro, Juan Giacolotti, Italiens ; Bernard Sponga, Autrichien, et le mousse, âgé de treize ans, dont on ignore le nom.

DEUIL (*Le Figaro*, 24 mars 1897) Le corps de M. Chabrières-Arlès sera transporté aujourd'hui à Lyon où les obsèques seront célébrées demain matin, à neuf heures, en l'église protestante du quai de la Guillotière. L'inhumation aura lieu à Crest, dans la Drôme. Le deuil sera conduit par M. Auguste Chabrières, fils du défunt ; MM. Louis et Marcel Chabrières, ses petits-fils ; MM. Gustave, Alphonse et Armand Arlès-Dufour, ses beaux-frères.

ivi. dustave, Ai

# CÔTE-D'IVOIRE (La Dépêche coloniale, 20 décembre 1899)

Le *Stamboul*, courrier du Sénégal, du Dahomey et du Congo, est parti hier de Marseille avec 300 passagers, dont M. Liotard, gouverneur du Dahomey.

Le *Stamboul* a également à bord une trentaine d'agents de factoreries établies au Sénégal et au Dahomey et six Pères des missions de feu le cardinal Lavigerie, allant à Conakry pour y établir des écoles.

Entre autres marchandises, le navire emporte une maison démontée, pour Cotonou, et du matériel de chemin de fer Decauville pour le wharf de Grand-Bassam\*.

du materiel de chemi

#### DEUIL (*Le Figaro*, 8 août 1901)

Auguste Chabrières, négociant en soieries, président de l'Association syndicale des marchands de soie et de l'Union des Chambres syndicales lyonnaises

#### MARINE MARCHANDE

Départ de paquebot (La Dépêche coloniale, 6 novembre 1903)

Le *Stamboul* (Compagnie Fraissinet), courrier de la Côte occidentale d'Afrique, prendra la mer aujourd'hui, à quatre heures.

Le *Stamboul* emporte cent passagers, parmi lesquels : MM. Pugliesi-Conti, lieutenant de vaisseau ; Jobard, enseigne de vaisseau ; Fabvre et Clervaux de Fonvilliers, lieutenants d'infanterie coloniale ; Reinhart, inspecteur colonial ; Asta, directeur du théâtre de Dakar, et sa troupe, composée de quinze personnes.

Divers fonctionnaires étrangers et agents de factoreries ont pris passage sur le *Stamboul*, qui emporte, en outre, une cargaison complète de 1.200 tonnes de marchandises diverses et une chaloupe à vapeur pour le service du port à Dakar\*.

\_\_\_\_\_

#### MARSEILLE Manifestes d'entrée (*Le Sémaphore de Marseille*, 12 décembre 1903)

Vap. fr *TIBET* c. Merlin nav. à la Cie Fraissinet. Chargé à Cap-Lopez. Société Haut Ogoué 14 billes bois Chargé à Libreville

À ordre 198 billes trois — Société Haut Ogoué 218 dito. — Bergasse 37 s. amandes palmes.

Chargé à Cotonou

À ordre 76 fûts huile palmes.1 bord. dito. 1 c. cacao — Cie coloniale du Dahomey\* 10 sacs de peaux chèvres. — Société des chemins de fer 4 fûts fruits frais.

Chargé à Grand Popo.

C. d' Echange 23 fûts huile palmes — À ordre 5 dito.

Chargé à Jacqueville.

Turcat G. 10 fûts huile palmes — Rider 17 dlto. — Sté Côte Guinée 4 dito.

Charge à Petit Addah

Turcat G. 7 fûts huile palme.

Chargé à Conakry.

Borles et Cie 1 lot débris tuyaux fonte.

Chargé à Dakar

B. Colletin 68 bils vieux cuivre.

Chargé à Las Palmas.

Cie Transatlantique 10 c. bananes. — Imer frères 6 colis vin

MARSEILLE Manifestes d'entrée (*Le Sémaphore de Marseille*, 12 juin 1904)

Vapeur français TAURUS, capit. Carries. Compagnie Fraissinet

Chargé à Grand Lahou

Turcat et G. 28 ponch. huile.— À ordre 73 dito.

Chargé à Libreville

J. Holt 51 bûches boumé.

Chargé à Cotonou

Armandon 245 fûts huile palmes, 1 fût caoutchouc.— Turcat et G. 130 fûts huile palmes.— Thévenot 50 dito.— J Holt 73 dito. 80 s coprahs — H. Bergasse 120 dito.— Compagnie Coloniale du Dahomey\* 955 s. amandes palmes, 16 fûts, huile palmes — Turcat et Gaubert 11 dito, 13 s. amandes dito

Chargé à Grand-Bassam

À ordre 100 ponch. huile palmes.

Chargé à JakvIlle

Côte Guinée t poncé. huile palmes.— Béder 6 dito — Turcat et G. 8 dito.— Compagnie F. A. O. 2 dito.

Chargé à Grand Lahou

Turcat et Gaubert 26 ponch. huile palmes. Rider 30 dito - Pour le transit 141 s.palmistes, 1 ponch. huile palmes, 2 s. caoutchouc, 28 ponch. dito, 3 colis ivoire.

Chargé à Bereby

E. Sape 45 s amendes palmes.

Chargé à Conakry

R Koch ,336 c. bananes, 3 c. ananas.— Pour le transit 90 s. caoutchouc.

Chargé à Las Palmas

Giraud frères 15 s. cochenille, 2 b. peaux,1 b. vieux métaux.— Blandy 10 ballots tomates.

\_\_\_\_

#### DEUIL (*Le Figaro*, 12 juin 1904)

Nous apprenons la mort :

De M. Auguste Chabrières, ancien administrateur des hospices civils de Lyon,, administrateur de la Compagnie P. L. M. Fils de l'ancien trésorier-payeur général du Rhône, il était le petit-fils d'Arlès-Dufour. Ses obsèques auront lieu demain matin à Marseille

\_\_\_\_\_

### INSTANTANÉ Théodore-Paul Rodocanachi (*Le Petit Moniteur universel*, 31 mars 1911)

Il est une personnalité des plus en vue du Tout-Paris et du Tout-Marseille. Banquier ici et là, la belle et grande cité phocéenne le possède une bonne partie de l'hiver, car il y donne tout son dévouement à la puissante Compagnie de navigation Fraissinet et Cie dont il est l'un des administrateurs de haute notoriété.

.....

## Les syndiqués libres de la Marine (Le Sémaphore algérien, 8 décembre 1913)

M. Jean Gauthier, secrétaire général de la Bourse libre du travail de Marseille, nous adresse le rapport qu'il déposa entre les mains de M. de Monzie, sous-secrétaire d'État au ministère de la Marine, lors de son passage à Marseille.

Après avoir expliqué les raisons qui les séparent de l'organisation syndicale affiliée à la C.G.T., dont le sieur Rivelli est le plus bel ornement, M. Gauthier et ses collègues du bureau, développent leurs arguments sur les trois questions qui sollicitent particulièrement l'attention de M. de Monzie.

.....

#### III. — Les indigènes à bord des navires

Ce n'est pas à notre avis au lendemain de nos succès coloniaux, lorsque chacun reconnaît les bienfaits économiques de notre colonisation, que l'on doit jeter l'interdit aux Arabes de nos colonies. Ce n'est pas au moment où des essais sont tentés pour organiser le tirage au sort dans toutes nos possessions, et après les manifestations si sympathiques et enthousiastes qui furent faites aux troupes indigènes, lors de leurs passages dans les villes de la Métropole, il y a à peine quelques mois, que l'on est bien fondé à venir faire entendre une cloche discordante parce que deux cents de ces braves naviguent sur les navires de la Méditerranée.

Vous avez là une noble cause à défendre et soyez sûr que nous vous accorderons notre concours sans limites.

À bord de quelques-uns des navires des diverses compagnies qui font la Méditerranée, il y a quatre catégories d'inscrits.

- 1° Les Français inscrits maritimes.
- 2° Les inscrits indigènes sujets français.
- 3° Les inscrits étrangers.
- 4° Les inscrits indigènes étrangers.

.....

La deuxième catégorie, les inscrits indigènes sujets français, est celle sur laquelle des personnalités qui se targuent d'humanitarisme et de solidarité déploient tous leurs efforts pour empêcher leur embarquement.

Nous avons fait une enquête, ils sont 150 environ. À la Cie Transatlantique, sur un effectif de 822 hommes qui forment les équipages de ses 21 unités, il y en a 51 ; à la Cie Mixte 52 ; à la Cie Fraissinet 9 ; et à la Cie Paquet un seul.

Dans ces chiffres sont compris tous les indigènes sujets français algériens, sénégalais ou natifs d'une autre de nos colonies.

Nés sur le sol de nos possessions, ayant souffert les vexations de la conquête, ayant perdu bien souvent un être cher.sur les champs de bataille, ces hommes sont incontestablement français. Nous réprouvons cette campagne qui, menée par des internationalistes notoires, tendrait à établir de nouvelles frontières.

Nos adversaires, qui vous demandent d'empêcher ces travailleurs de naviguer, acceptent cependant d'un indigène sans production d'état civil un concours pécuniaire, ils le syndiquent ainsi que le prouve la carte que nous possédons.

C'est là de l'incohérence qui frise la mauvaise action.

Pour la troisième catégorie, les inscrits étrangers, leur présence à bord est un droit qui ne peut faire de doute.

La loi sur l'établissement du rôle d'équipage autorise le quart d'étrangers par spécialité.

Reste la quatrième catégorie, qui légalement ne peut, exister, l'indigène étranger.

Parmi ces derniers un grand nombre sont nés dans nos possessions lointaines, mais l'administration de la Marine n'étant pas suffisamment éclairée sur leur identité, refuse de les embarquer au titre français et ils naviguent alors au titre étranger.

Ces Arabes « étrangers » remplissent les mêmes conditions vis-à-vis de la caisse des invalides puisque les Cies sont tenues de payer à ces caisses les 8 % fixés de leur salaires.

Enfin ils permettent par leur présence, les marins français devenant rares, de compléter les équipages qui ne pourraient être constitués.

Telles sont M. le sous-secrétaire d'État les observations que nous avions à vous présenter.

Nous félicitons M. Jean Gauthier de l'excellent esprit qui règne dans son groupement aux statuts duquel près de 4.000 marins ont adhéré.

Cela nous console des palinodies des Rivelli de la C. G. T.

Le « Louis-Fraissinet » (Stanboul, 8 juin 1914)

Au mois de mars dernier, la Compagnie Fraissinet lançait un superbe vapeur qui reçut le nom de *Louis-Fraissinet*. C'est un cargo-mixte dont les caractéristique sont les suivants :

Longueur 111 mètres.

Largeur 14 mètres.

Force motrice 2.400 chevaux.

Vitesse 12 noeuds.

Déplacement 5.500 tomes.

Il est muni de onze treuils et d'une bique pouvant soulever 20 tonnes.

Un appareil de T. S. F. est installé à bord.

Le château central est aménagé pour passagers, avec des cabines pourvues du confort le plus moderne suivant les derniers perfectionnements de l'art et de l'élégance ; toutes les pièces, et entre autres la salle à manger, sont décorées avec beaucoup de goût.

Ce cargo-mixte a été construit aux Chantiers de Provence à Port-de Bouc. Il offre un remarquable spécimen de l'art des constructions navales en France.

Le *Louis-Fraissinet* a été consacré au service des échelles du Levant. Il est venu de Marseille à Constantinople en cinq jours et demi.

À l'occasion de son arrivée dans notre port, le très actif et distingué agent général de la Compagnie Fraissinet, M. G. Schrimpf, a offert, samedi, à bord, un déjeuner dont le menu était savoureux : les passagers du *Louis-Fraissinet* n'auront qu'à se louer de la cuisine du bord. Les convives de M. Schrimpf et du *Louis-Fraissinet* étaient : M. Agel, consul général de France ; M. le commandant Laborde, commandant la *Jeanne-Blanche* ; Gilson, vice-consul de France ; M. Giraud, M. J. Menasché, M. Labussière, M. Charrier, Salih bey Gourdj, M. le Dr Delamare, M. Mothu, M. Boulan, M. Monge, Saïd bey Daoud, M. Pierre Le Golf et les officiers du bord.

Le Louis-Fraissinet repartira de Constantinople pour Gènes et Marseille le 4 juillet.

\_\_\_\_\_'

### DEUIL (*Le Figaro*, 27 avril 1915)

Nous apprenons la mort à Vallins (Rhône), de M<sup>me</sup> Chabrières-Arlès, veuve de M. Chabrières-Arlès, trésorier-payeur général du Rhône, régent de la Banque de France.

MARINE MARCHANDE Commission supérieure d'arbitrage (La Journée industrielle, 20 avril 1918)

MM. A. Fraissinet, directeur général de la Compagnie Marseillaise de Navigation à Vapeur

### MARINE MARCHANDE Comité exécutif des transports maritimes (*La Journée industrielle*, 2 mai1918)

MM. A. Fraissinet, directeur général de la Compagnie Marseillaise de Navigation à Vapeur

(Le Figaro, 18 août 1918)

On annonce la mort, à Oullins (Rhône), de M<sup>me</sup> veuve Auguste Chabrières, née Fraissinet. Suivant le désir de la défunte, les obsèques ont été célébrées à Marseille dans la plus stricte intimité, et il ne sera pas envoyé de lettres de faire-part.

' '

#### Pour la reconstitution de notre flotte commerciale CRÉATION D'UN COMITÉ TECHNIQUE (La Journée industrielle, 11 janvier 1919)

Un arrêté du 9 janvier du commissaire aux transport maritimes a institué un comité technique chargé de donner son avis sur les questions relatives à la reconstitution de la flotte commerciale. Ce comité, qui est présidé par le commissaire aux transports, se compose de MM. Dal Piaz, directeur de la Compagnie Transatlantique ; Fraissinet, directeur de La Compagnie Marseillaise de Navigation à Vapeur ; Hubert-Giraud, administrateur, directeur de la Société des Transports Maritimes ; Niséry, ingénieur en chef de la Compagnie des Chargeurs Réunis : Pergeline, président-directeur de la Compagnie des Chargeurs de l'Ouest ; Philippar, directeur général de la Compagnie des Messageries Maritimes ; Worms, de la maison Worms et Cie.

Un comité technique spécial a été constitué pour la reconstitution de la flotte de pêche.

\_\_\_\_\_

### Fiançailles (*Le Figaro*, 4 mai 1919)

Nous apprenons les fiançailles de M<sup>III</sup> Christiane Chabrières, fille de M. Auguste Chabrières et de madame, née Fraissinet, décédés, avec le docteur Jacques Kocher, médecin aide-major de 1<sup>re</sup> classe, décoré de la croix de guerre, trois citations, fils du docteur Adolphe Kocher, décédé, et de madame, née Latunc.

### Cie MARSEILLAISE DE NAVIGATION À VAPEUR (Fraissinet) (La Journée industrielle, 20 mars 1920)

Cette société se propose d'augmenter son capital de 7.500.000 fr. par l'émission de 15.000 actions sur lesquels 5.000. émises à 500 fr., seront réservées aux porteurs actuels, à raison d'une nouvelle pour 4 anciennes et les 10.000 restantes émises à 1.200 fr. réservées à un groupe d'armateurs. Le dividende probable pour l'exercice écoulé serait du 150 fr. environ.

die serait da 150 II. environ.

### Cie MARSEILLAISE DE NAVIGATION À VAPEUR (Fraissinet et Cie) (*La Journée industrielle*, 22 juin 1920)

Cette société en commandite par actions procède actuellement à l'émission de 15.000 actions de 500 fr. portant le capital de 10 millions à 17.500.000 fr., dont 5.000 émises à 500 fr. et réservées aux anciens actionnaires à raison de une nouvelle pour quatre anciennes et 10.000 émises à 1.200 fr. réservées à un groupe d'armateurs.

### (La Journée industrielle, 1er septembre 1920)

| Sur l'initiative de la Compagnie des Messageries Maritimes*, les grands réseaux d   | e |
|---|---|
| chemins de fer français et plusieurs compagnies de transports viennent de décider d | e |
| créer une représentation commune en Suisse.   |   |

Cie Marseillaise de Navigation à Vapeur Fraissinet et Cie.

### SOCIÉTÉ ANONYME

#### CIE MARSEILLAISE DE NAVIGATION À VAPEUR (Fraissinet et Cie) (La Journée industrielle, 10 septembre 1920)

Cette société, en commandite par actions, vient d'être transformée en société anonyme.

Le siège est toujours 5, rue Beauvau. à Marseille.

Le capital reste fixé à 17.500.000 fr. en actions de 500 fr.

Le conseil d'administration est composé de : MM. John Dal Piaz, administrateur directeur de la Compagnie Transatlantique, rue de Téhéran, 5, à Paris ; Houïtte de Lachesnais, propriétaire, promenade de la Corniche, 401, Marseille ; Fernand Devise, administrateur de la Compagnie Transatlantique, rue Las-Cases, 7, Paris ; Alfred Fraissinet, armateur, avenue de la Cadenette à Marseille ; Albert Fraissinet, armateur, promenade de la Corniche, 339, Marseille ; Jean Fraissinet, armateur, avenue de la Cadenelle, Marseille ; Maurice Guillot de Juilly, administrateur de la Compagnie des Messageries Maritimes, avenue de la Muette, 75, à Paris ; Gaston Pellerin de Latouche, président de la Compagnie Transatlantique, avenue d'Iena, 86, à Paris ; Georges Philippar, directeur général de la Compagnie des Messageries Maritimes, rue de Turin, 13, Paris ; Théodore-P. Rodocanachi, propriétaire, avenue du Prado, 226, Marseille ; Félix Roussel, président des Messageries Maritimes, rue Lincoln, 5, Paris.

COMPAGNIE MARSEILLAISE DE NAVIGATION À VAPEUR Fraissinet et Cie (Cote de la Bourse et de la banque, 4 janvier 1921)

Les comptes de l'exercice au 30 janvier accusent un solde créditeur de 7.440.840 fr. et après passation des amortissements et la mise en réserve de sommes importantes, l'assemblée du 29 novembre a voté un dividende, intérêts compris, de 60 fr., égal au précédent. La Compagnie prend à sa charge l'impôt de 10 % sur le revenu. Le solde, soit 45 fr. bruts, est mis en paiement actuellement.

Les Chantiers et Ateliers de Provence ont livré au cours de l'exercice le cargo de ligne Félix-Fraissinet, construit en pleine guerre ; cette belle unité a été affectée à la ligne de la Côte Occidentale d'Afrique, sur laquelle elle rend les plus grands services. Par contre, les importantes commandes faites aux Chantiers de Penhoët ont donné lieu à un grave litige avec cette société qui a signifié sa résiliation du contrat, résiliation motivée, d'après elle, par la lenteur que mettrait l'État à livrer les tôles qu'il s'était engagé à fournir aux constructeurs. N'acceptant pas cette rupture des accords, la Compagnie a dû porter le différend devant les tribunaux. Il n'en est pas moins vrai que le manque de tonnage pour la reprise de ses services sur la mer Noire et le Danube est très préjudiciable. Aussi, en attendant l'issue du procès, elle s'efforce de remplacer les navires torpillés, et peut-être pourra-t-elle arriver au moment de la liquidation, aujourd'hui décidée, de la flotte d'État. Rappelons qu'en prévision de ces achats de matériel, une réserve de plus de 10.000.000 francs a été constituée sous la rubrique « Compte d'attente pour le remplacement des vapeurs coulés pendant la guerre ».

Sur la Corse, le régime des réquisitions ayant pris fin, la Compagnie a passé avec l'État un accord par lequel elle lui cède, moyennant le paiement d'allocations forfaitaires

représentant l'intérêt, l'amortissement, les frais généraux et les travaux de grosses réparations, toute sa flotte postale qu'elle gère pour son compte, en touchant une commission sur les frets encaissés. Cette convention, votée par le Parlement, n'a qu'une durée de deux ans. Il est à souhaiter, qu'avant son expiration, l'étude de la réorganisation des services maritimes postaux sur la Corse, l'Algérie et la Tunisie permette de trouver une solution satisfaisante.

Sur la Roumanie et la Bulgarie, le trafic est encore entravé par des interdictions d'exportation. La Compagnie n'effectue sur ces points qu'un voyage par mois. La Compagnie Danubienne, fondée par la Compagnie des Messageries Maritimes et la Compagnie Fraissinet, gère actuellement le matériel fluvial de prise de la Marine nationale. Cette entreprise annexe a pu aussi acquérir quelques chalands qu'elle exploite pour son compte, avec profit, sur le Danube.

Enfin, la Société commerciale et industrielle de la côte d'Afrique\*, dans laquelle la Compagnie Fraissinet a une importante participation, a donné de bons résultats au cours de son dernier exercice ; elle vient de doubler son capital et assure aux vapeurs de celle-ci sur la Côte d'Afrique un fret très important.

Nous passons maintenant à la comparaison des bilans ci-dessous résumés (au 30 juin) :

|                                    | 1919       | 1920       |
|------------------------------------|------------|------------|
| ACTIF                              |            |            |
| Matériel naval                     | 10.960.000 | 13.160.000 |
| « Félix-Fraissinet » en construct. | 977.309    | _          |
| Rentes et valeurs diverses         | 34.203.995 | 46.154.396 |
| Matériel d'exploitation            | 282.100    | 282.100    |
| Immeubles de la Compagnie          | 1.254.890  | 1.254.890  |
| Magasin et matériel                | 200.045    | 286.067    |
| Charbon en soutes                  | 43.188     | 253.072    |
| Comptes divers débiteurs           | 2.921.077  | 4.819.382  |
|                                    | 50.843.604 | 66.210.507 |
| PASSIF                             |            |            |
| Capital                            | 10.000.000 | 10.000.000 |
| Effets à payer                     | 10.939     | 10.599     |
| Amortissements                     | 8.168.134  | 9.409.636  |
| Réserves                           | 6.262.769  | 4.451.165  |
| Fonds d'assurances                 | 3.242.002  | 3.712.431  |

| Compte d'attente   | 5.336.531  | 10.819.865 |
|--------------------|------------|------------|
| Comptes créditeurs | 13.813.836 | 20.365.901 |
| Profits et Pertes  | 4.009.393  | 7.440.840  |
|                    | 50.843.604 | 66.210.507 |

L'augmentation du Matériel naval représente le prix du navire nouveau « Félix-Fraissinet ». Le poste Rentes et Valeurs diverses comprend les participations dans la Société commerciale et industrielle de la côte d'Afrique, la Danubienne, la Compagnie Française du Levant, des actions des Chantiers de Provence et de la Société de Télégraphie sans Fil, et enfin 473.130 francs de rentes françaises des divers emprunts. Il renferme des Bons de la Défense Nationale pour 25.616.000 fr. et les fonds en Caisse et Banques pour 8.489.129 fr. Le Matériel d'exploitation et les Immeubles sont inchangés.Les comptes divers débiteurs comprennent le solde des agences, les avances au service du restaurant, les frais en recouvrement, des sommes dues par l'État.

Au Passif, le compte Amortissements a été crédité de la somme votée par la dernière assemblée ordinaire. La réserve statutaire s'est accrue normalement de 113.394 fr.

Le solde de compte Réserve pour éventualités au 30 juin 1919 était de 3.500.000 fr. Il a été diminué, suivant décision de l'assemblée générale extraordinaire du 21 avril 1920, de 3.125.000 fr., montant du prélèvement de 125 fr. à distribuer à chacune des 20.000 actions formant le capital et du 20 % réservé à la gérance. Reste 375.000 fr. Réserve de portefeuille, 100.000 fr., sans changement. La Réserve pour remise en état après guerre du matériel et grosses réparations et changement de chaudières, 3.400.000 fr., représente une augmentation de 1.200.000 fr., votée par la dernière assemblée générale ordinaire. Fonds d'assurances, 3.772.430 69. Ce compte a été crédité du montant des primes sur les risques maritimes et de guerre que la Compagnie couvre elle-même en conformité des statuts, et débite du montant de divers règlements d'avaries. Le Compte d'attente constitue une provision en remplacement de vapeurs détruits pendant la guerre.

Le solde créditeur du compte de Profits et Pertes, après paiement du dividende de 60 fr. et prélèvements statutaires, a laissé un excédent sur lequel les réserves ont reçu 4.200.000 fr. Un reliquat de 130.370 fr. a été reporté à nouveau.

L'assemblée générale, après avoir entendu les rapports de M. Alfred Fraissinet, ancien gérant, et du conseil de surveillance sur les comptes du dernier exercice de la société en commandite par actions, du 1<sup>er</sup> juillet 1919 au 30 juin 1920 a approuvé les comptes, et par suite de la **transformation de la société en commandite par actions en société anonyme**, a donné *quitus* définitif de leur gestion à M. Alfred Fraissinet et aux membres du conseil de surveillance dont la mission est terminée.

Les Industries annexes de l'armement (*La Journée industrielle*, 2 mars 1921)

Marseille, 28 février. — Sous cette dénomination vient d'être constituée une société anonyme dont l'objet sera l'industrie de l'armement et toutes les industries annexes. Le siège est à Marseille, 15, rue Beauvau.

Le capital est fixé à 1 million en actions de 500 fr., toutes à souscrire en numéraire. Les premiers administrateurs sont : la Compagnie Française de Navigation à Vapeur (Cyprien Fabre), à Marseille, rue Beauvau, 15 la Compagnie Marseillaise de Navigation à Vapeur (Fraissinet), à Marseille, rue Beauvau, 5, représentée par M. Alfred Fraissinet, armateur, à Marseille, avenue de la Cadenelle...

CRÉATION D'UN CONSORTIUM FRANÇAIS DES TRANSPORTS EN SUISSE Office général français des chemins de fer et compagnies de navigation (*La Journée industrielle*, 2 juin 1921)

Nous avons annoncé récemment que les principales Compagnies françaises de chemins de fer et de navigation avaient fondé en Suisse un bureau d'informations. Il s'agit, en réalité, d'un consortium groupant les compagnies suivantes :

Compagnie Marseillaise de Navigation à Vapeur Fraissinet et Cie

Services contractuels des Messageries maritimes (La Journée industrielle, 26 novembre 1921) (Les Annales coloniales, 29 novembre 1921)

Son conseil d'administration est composé de la façon suivante : Alfred Fraissinet, président-directeur de la Compagnie marseillaise de navigation à vapeur (Compagnie Fraissinet)

> COMPAGNIE MARSEILLAISE DE NAVIGATION À VAPEUR (Compagnie Fraissinet) (La Journée industrielle, 13 décembre 1921) (Bulletin mensuel de l'Agence économique de l'AOF, mars 1922, p. 81)

L'assemblée ordinaire de cette compagnie a eu lieu récemment au siège social, a Marseille, 5. rue Beauvau.

Le rapport du conseil d'administration signale qu'en attendant qu'intervienne une solution pour le futur régime des services maritimes postaux sur la Corse, la compagnie a mis en chantier un paquebot rapide et pourvu de tout la confort désirable, pour les traversées rapides de Marseille et Nice sur Bastia, Ajaccio et la Balagne.

En ce qui concerne la côte occidentale d'Afrique, les vapeurs de la société ont bénéficie d'un tonnage important.

La situation toujours très précaire en Bulgarie et en Roumanie et l'avilissement du leu et du leva paralysent le commerce. Le recrutement des chargements en est rendu difficile, tant à l'aller qu'au retour.

Le rapport signale encore la marche normale des filiales de la compagnie, la Société Commerciale et Industrielle de la Côte d'Afrique et la Société de Navigation Danubienne, malgré la baisse des prix des produits africains pour l'une et la crise des changes pour l'autre.

Le compte des profits et pertes présente, au 30 juin 1921. un solde créancier de 5 millions 318.662 far. 65. L'assemblée a approuvé à l'unanimité les comptes présentés, et la répartition du solde bénéficiaire, c'est-à-dire un dividende, intérêts de 5 %

compris, de 60 fr. par action, et le report d'une somme de 2.200.000 fr. à un fonds de prévoyance.

Elle a, en outre, ratifié la nomination de M. André Homberg comme administrateur, en remplacement de M. Pellerin de la Touche, décédé.

\_\_\_\_\_

### COMPAGNIE MARSEILLAISE DE NAVIGATION À VAPEUR (Cie FRAISSINET)

S.A. au capital de 17,5 MF.
Siège social : Marseille 5, r. Beauvau
(Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie,

Annuaire des valeurs de l'Afrique du Nord, 1922-1923, p. 119-120)

### CONSEIL D'ADMINISTRATION composé de 7 à 12 membres

Fraissinet (Alfred), villa Valensolle, av. Prado, Marseille; pdt-dir.;

Roussel (Félix), 5, rue Lincoln, Paris ; v.-pdt;

Dal Piaz (John), 5, r. de Téhéran, Paris ; v.-pdt ;

Juilly (Maurice de), 75, av. de la Muette, Paris ;

[Houïtte] La Chesnais (de)[Edmond], château du Roucas-Blanc, 401, Corniche, Marseille;

Devise (Fernand), 7, rue Las Cases, Paris;

Fraissinet (Albert), 339, ch. de la Corniche, 339, Marseille;

Fraissinet (Jean), villa Valensolle, av. Prado, Marseille;

Homberg (André), 153, r. de Rome, Paris;

Philippar (Georges), 13, r. de Turin, Paris;

Rodocanachi (Th.-Paul), 57, av. Kléber, Paris.

Société en commandite constituée en 1837 p. une durée devant expirer le 18 sept. 1935 ; transformée en soc. an., par délibération de l'AGE du 12 août 1920..

Objet. — L'industrie des transp. et ds constructions p. la marine et l'industrie, les armements, la commission, le transit.

Capital social. — 17,5 MF en 35.000 act. de 500 fr. libérées.

Répartition des bénéf. — 5 % à la rés. légale, 5 % d'intérêt aux act. Le solde : 10 % au conseil ; 5 % au comité de direction ; 85 % aux act.

\_

# COMPAGNIE MARSEILLAISE DE NAVIGATION À VAPEUR (Cote de la Bourse et de la banque, 29 janvier 1923)

Comme nous l'avions indiqué au moment de l'assemblée générale qui s'est tenue le 27 novembre dernier, les résultats enregistrés en 1921-1922 par la Compagnie Marseillaise de Navigation à Vapeur (Fraissinet) sont sensiblement inférieurs à ceux de l'exercice précédent. Les comptes accusent un bénéfice net de 3.316.101 fr. 21 contre 5.188.292 fr. 85 en 1920-1921. ce qui, après addition du report antérieur, représente un solde disponible de 3 millions 467.267 fr. 51 au lieu de 5.318.662 fr. 65.

L'assemblée a décidé de ramener le dividende de 60 à 50 fr., ce qui n'exige qu'un décaissement de 1.750.000 fr. au lieu de 2.100.000 fr. ; le fonds de prévoyance ne reçoit qu'un million de francs au lieu de 2.200.000 fr. ; le report à nouveau se trouve augmenté à 210.618 fr. 96 contre 151.166 fr. 30.

Des indications contenues dans le rapport du conseil d'administration, il ressort que la Compagnie Fraissinet a, comme la plupart des entreprises maritimes, souffert assez fortement de la crise de l'armement et de la baisse du fret. Par contre, sa situation financière est assez satisfaisante, du fait qu'il lui a été possible — sans nuire à la régularité de ses services — de ne pas acheter de matériel nouveau à l'époque des prix élevés de 1920.

Cette absence de commandes de navires — sauf deux : le *Félix-Fraissinet*, mis sur chantiers en 1915, et Le Niger acquis en d'excellentes conditions en ??? [illisible] — explique l'importance des disponibilités [???] le le bilan (sot 65 millions environ). Il ne faut cependant pas perdre de vue que la Compagnie [aura à] remplacer à bref délai son tonnage torpillé et aussi à régler ses impôts sur les bénéfices de guerre, ce qui diminuera sensiblement sa trésorerie.

Les services maritimes entre le continent et la Corse ont continué à être gérés par la Compagnie pour le compte de l'État.

Au cours de l'exercice, les vapeurs de la Compagnie ont effectué dix voyages de Marseille à Cotonou, Duala, Port-Gentil; la concurrence a été très active sur la côte occidentale d'Afrique, surtout de la part de l'Allemagne. Sur l'Orient, en Hongrie et en Roumanie, les affaires ont continué à être très difficiles, par suite de l'avilissement des changes. Un des navires de la Compagnie, le *Jacques-Fraissinet*, affrété par le Comité international de secours à la Russie, a transporté un chargement de céréales à Odessa et à Nicolaïeff; à la [chute ?] de ce dernier port, quelques obus furent tirés mais heureusement ne l'atteignirent pas; cependant, la Compagnie refusa d'effectuer un second voyage.

Le bilan arrêté au 30 juin juin se présente de la façon suivante :

|                              | 1921          | 1922           |
|------------------------------|---------------|----------------|
| ACTIF                        |               |                |
| Matériel naval               | 13.335.919 65 | 16.310 000 00  |
| Vapeurs en construction.     | _             | 1.870.023 10   |
| Portefeuille                 | 16.830.659 80 | 18.825.009 80  |
| Bons de la Déf. et du Trésor | 36.713.000 00 | 39.976.952 20  |
| Caisse et banquiers          | 5.244.362 85  | 7.069.027 67   |
| Matériel d'exploitation      | 283.600 60    | 283.600 60     |
| Immeubles                    | 1 254.860 18  | 1.254.790 18   |
| Magas. et mat. de rechange   | 297.491 57    | 275.256 47     |
| Charbons                     | 179.170 00    | 133.920 00     |
| Comptes div. et débiteurs    | 18.549.490 42 | 14.588.497 57  |
|                              | 94.688.495 07 | 100.587.098 57 |
| PASSIF                       |               |                |

| Capital                   | 17.500.000 00 | 17.500.000 00  |
|---------------------------|---------------|----------------|
| Effets à payer            | 9.379 08      | 29.882 30      |
| Amortissements            | 11.851.385 53 | 12.329.039 37  |
| Réserves :                |               |                |
| Statutaire                | 850.131 39    | 1.109.546 04   |
| Pour éventualité          | 2 375.000 00  | 2.375.000 00   |
| Portefeuille              | 100.000 00    | 100.000 00     |
| Pour grosses réparations  | 5.600.000 00  | 5.600.000 00   |
| Fonds de prévoyance       | _             | 2.200.000 00   |
| Fonds d'assurances        | 4.464.306 89  | 4.878.187 60   |
| Compte d'attente          | 10.819.864 85 | 11.486.590 71  |
| Comptes divers créditeurs | 35.799.764 72 | 39.501.585 03  |
| Profits et pertes         | 5.318.662 65  | 3.467.207 61   |
|                           | 94.688.495 07 | 100.587.098 57 |

La différence constatée au matériel naval provient des versements effectués à l'État pour l'Ingo, dont ce poste a été débité et du coût initial du Tibet vendu dont il a été crédité. Le second poste représente les acomptes versés au Chantiers de Provence sur le coût de construction du Général-Bonaparte.

Le portefeuille comprend d'une part des rentes françaises des différents emprunts pour un montant de 11.928.333 fr. 80 et, d'autre part, les participations de la Compagnie dans la Société Commerciale de la Côte d'Afrique\*, la Danubienne, la Compagnie Française du Levant\*, les Chantiers de Provence, la T. S. F., etc.

Le matériel d'exploitation et les immeubles sont sans changements ; les débiteurs divers sont à 14.588.497 57 contre 18.349.490 42 : ils comprennent les soldes des comptes d'agences, du service de restaurant, les frets en recouvrements. L'importance de ce poste provient en partie de ce qu'il comprend les dépenses d'exploitation des services maritimes de la Corse dont la Compagnie assure la gérance.

Au passif, le capital n'a pas varié. Le fonds d'amortissements est augmentation des amortissements votés par le Conseil, soit 10 % sur le matériel, les terrains et immeubles. Il a été débité du montant des amortissements sur le *Tibet* vendu.

À l'exception de la réserve légale créditée de l'attribution de l'an dernier, les diverses réserves sont sans changement.

Le fonds de prévoyance constitué l'an dernier figure pour 2.200.000 fr. ; on sait qu'il lui a été porté 1 million cette année.

Le compte d'attente pour remplacement des vapeurs détruits 1916 est en augmentation de 676.725 fr. 86, représentant le solde dû par l'État sur la valeur des navires torpillés.

Les créditeurs divers comprennent, les recettes d'exploitation des lignes corses exploitées en gérance.

L'assemblée a décidé de mettre en paiement, à partir du 4 janvier 1923, le solde du dividende, soit 35 fr. (un acompte de 15 fr. a été payé le 30 juin dernier). Ce paiement s'effectue net d'impôt sur le revenu.

\_\_\_\_\_

#### Dans le port d'Alger (Le Sémaphore algérien, 1er mars 1923)

Peu à peu, le port d'Alger reprend son activité touristique qu'il avait semblé perdre à un moment. En effet, il ne se passe pas de semaine qu'un ou plusieurs grands navires chargés de touristes n'escalent, ne serait-ce que quelques heures, dans notre port.

Mardi, nous avons eu la visite du « Patria », de la Compagnie Fraissinet. D'un tonnage net de 12.826 tonneaux, ce navire, qui a un équipage de 449 hommes, venait d'Amérique ayant à son bord 310 passagers qui ont visité Alger. Neuf de ces passagers n'ont pas réembarquer. Le « Patria ». a débarqué des machines agricoles, du sucre et de l'huile l'élevant à 516 tonnes.

Mardi également, le « Guilo-Cesare » a mouillé en rade, le mauvais temps ne permettant pas son entrée dans le port. Des remorqueurs ont amenés à quai 817 passagers.

assagers. \_\_\_\_\_\_

#### Qui êtes-vous ? Annuaire des contemporains, 1924

FRAISSINET (Alfred), adm. P.L.M.\*

Ép. Dora Naegely. Un fils : Jean ép. M<sup>lle</sup> Cyprien-Fabre.

Président-directeur de la Cie marseillaise de navigation à vapeur [Fraissinet], président de la Société de navigation danubienne, vice-président des Messageries Maritimes, adm. Cie commerciale d'Orient; Docks et entrepôts de Marseille.

Villa Valensolle, av. de la Cadenelle, Prado et 5, r. Beauveau (bureaux), Marseille.

----

Compagnie marseillaise de navigation à vapeur (Compagnie Fraissinet) Compagnie française de navigation à vapeur (Cyprien Fabre)\* (La Journée industrielle, 13 janvier 1924)

11 janvier. — Ces deux sociétés viennent de décider l'intensification prochaine des services qu'elles assurent sur la côte occidentale d'Afrique.

À partir d'avril 1924, les départs de Marseille se succéderont tous les douze jours. Cette nouvelle organisation comportera un double service alternatif de paquebots rapides et de cargos mixtes. Le service rapide sera assuré par les paquebots neufs de la Compagnie Fraissinet *Hoggar* et *Touareg* et le *Porta*, actuellement en exploitation, et sera encore amélioré prochainement par l'entrée en ligne d'un nouveau paquebot de la Compagnie Fabre.

Ces navires desserviront à l'aller les escales principales de Dakar, Conakry, Grand Bassam, Lomé, Cotonou et Duala terminus du voyage, et au retour les mêmes escales plus Lagos et Accra. La durée du voyage Marseille-Duala sera de vingt et un jours environ.

\_\_\_\_

#### NÉCROLOGIE (*La Journée industrielle*, 16 octobre 1924)

-— On annonce, de Marseille, le décès de M. Albert Fraissinet, officier de la Légion d'honneur, président de la Société industrielle et commerciale de la Côte d'Afrique\*, et administrateur de la Compagnie marseillaise de navigation à vapeur Fraissinet.

\_\_\_\_\_

Compagnie marseillaise de navigation à vapeur (Fraissinet) (*La Journée industrielle*, 19 novembre 1924)

Marseille, 17 novembre. — Les comptes de l'exercice, au 30 juin 1924, qui seront soumis à l'assemblée du 24 courant, accusent un bénéfice net de 3.440.448 fr., contre 2.677.362 précédemment ; l'augmentation eut été plus sensible sans les importantes dotations directes au fonds d'amortissement (2 millions) et aux diverses réserves (2 millions 1/2). Il sera proposé à l'assemblée de maintenir le dividende à 50 fr. et le conseil demandera l'autorisation de créer une provision spéciale pour renouvellement de la flotte et d'y affecter 1 million.

Au bilan, la flotte est en diminution de 1 million à 24.371.275, mais les navires en construction passent à 15.515.255 contre 7.925.029, soit une augmentation globale de 6.600.000 fr. Par contre, les disponibilités immédiates reviennent de 49.553.000 fr. à 29.870.529 fr., diminution qui s'explique, en dehors des acomptes sur navires, par le paiement de la totalité des impôts de guerre ; d'autre part, les débiteurs sont en augmentation de 13.944.258 fr. à 13.858.062 fr. ; l'ensemble de l'actif disponible ou réalisable est de 48.700.000 fr. (— 14.800.000) ; il s'oppose à 25.146.439 fr. de créditeurs divers (— 11 millions par suite, notamment, du paiement d'impôts. Le compte d'attente pour remplacement des valeurs détruites est inchangé à 11.496.590 francs ; autres réserves et amortissements, 28.800.000 fr. en chiffres ronds.

Compagnie marseillaise de navigation à vapeur Compagnie Fraissinet (*La Journée industrielle*, 14 décembre 1924)

Marseille, 12 décembre. — L'assemblée ordinaire tenue récemment au siège social, 5, rue Beauvau, à Marseille, a approuvé les comptes de l'exercice 1923-1924 que nous avons publiés le 19 novembre dernier. Rappelons que les bénéfices se sont élevés à 3.440.488 fr. 38, amortissements déduits. Il s'y ajoute le report de l'exercice antérieur pour 453.791 fr. 87. Le dividende a été fixé à 50 fr. brut par action. Une somme de 1 million a été portée au compte provisions pour renouvellement de la flotte. Le report à nouveau s'élève à 613.286 fr. 25.

La nomination du vice-amiral Lacaze, comme administrateur, a été ratifiée.

Le rapport signale que le contrat provisoire qui lie la société à l'État pour l'exécution des services maritimes et d'intérêt général entre le continent et la Corse a été renouvelé pour une période d'un an jusqu'au 11 août 1925, dans l'attente du vote par le Parlement d'une nouvelle convention sur le texte de laquelle le conseil aura à s'entendre avec la Marine si la société continue à gérer ces services pour le compte de l'État.

# COMPAGNIE MARSEILLAISE DE NAVIGATION À VAPEUR (Cie FRAISSINET)

S.A. au capital de 17,5 MF.

Siège social : Marseille 5, r. Beauvau Registre du commerce : Marseille, nº 23.032 (Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie,

Annuaire des valeurs de l'Afrique du Nord, 1924-1925, p. 111)

### CONSEIL D'ADMINISTRATION

composé de 7 à 12 membres

Fraissinet (Alfred), villa Valensolle, av. Prado, Marseille; pdt-dir.;

Roussel (Félix), 5, rue Lincoln, Paris; v.-pdt;

Dal Piaz (John), 5, r. de Téhéran, Paris ; v.-pdt ;

Fraissinet (Jean), villa Valensolle, av. Prado, Marseille;

[Houïtte] La Chesnais (de)[Edmond], château du Roucas-Blanc, 401, Corniche, Marseille;

Devise (Fernand), 7, rue Las Cases, Paris;

Fraissinet (Albert), 339, ch. de la Corniche, 339, Marseille;

Homberg (André), 153, r. de Rome, Paris;

Philippar (Georges), 13, r. de Turin, Paris;

Rodocanachi (Th.-Paul), 57, av. Kléber, Paris.

Lacaze (Amiral), 10, av. Percier, Paris.

Société en commandite constituée en 1837 p. une durée devant expirer le 18 sept. 1935 ; transformée en soc. an., par délibération de l'AGE du 12 août 1920..

Objet. — L'industrie des transports et des constructions p. la marine et l'industrie, les armements, la commission, le transit.

Capital social. — 17,5 MF en 35.000 act. de 500 fr. libérées.

Répartition des bénéf. — 5 % à la rés. légale, 5 % d'intérêt aux act. Le solde : 10 % au conseil ; 5 % au comité de direction ; 85 % aux act.

Annuaire industriel, 1925 :

FRAISSINET (Compagnie), Cie Marseillaise de Navigation à vapeur, 5, r. Beauvau, Marseille (B.-du-R.). T. 68-57, Int :r 9. Ad. t. Fret-Marseille. Code particulier. — Conseil d'adm.: Prés.: M. Alfred Fraissinet; Vice-prés.: MM. Félix Roussel [Messageries Mmes] et John Dal Piaz [Messageries Mmes]. Adm.: MM. [Maurice] de Juilly [Messageries Mmes][† oct. 1923], [Edmond Houïtte] de Lachesnais [ou La Chesnais], Fernand Devise [dt la belle-mère, ép. Chabrières, était née Fraissinet][Omnium lyonnais, Cie gén. transatlantique, Marseillaise de crédit...], Albert Fraissinet, Jean Fraissinet, André Homberg [SG (cousin d'Octave)], Georges Philippar [Messageries Mmes] et Th. P. Rodocanachi. Comité de Direction: Prés.: M. Alfred Fraissinet; Vice-prés.: M. Félix Roussel. Adm.: MM. Philippar, Dal Piaz et Jean Fraissinet. Direct. de l'exploitation: M. Félix Ricord. Agence: 12, r. de la Victoire, Paris, 9e. T. Trud. 17-83.

Lignes de Corse. Lignes de Constantinople, Bulgarie, Roumanie. Lignes de la Côte occidentale d'Afrique. (42-11932).

#### (La Journée industrielle, 3 et 8 décembre 1925)

Les comptes de l'exercice 1925, arrêtés au 30 juin, font ressortir un bénéfice net de 4.472.657 fr. 70. contre 3.440.188 fr. 28 précédemment. Le conseil proposera à la prochaine assemblée ordinaire d'affecter 2 millions au compte « provision pour le renouvellement de la flotte », et de maintenir le dividende à 50 fr. brut par action. Le solde s'élevant à 652.823 fr. 59 sera reporté à l'exercice en cours.

\_\_\_\_\_

### NÉCROLOGIE Théodore-Paul Rodocanachi (*Le Figaro*, 22 décembre 1925)

On nous annonce la mort de M. Théodore-Paul Rodocanachi, pieusement décédé, 5, avenue Kléber. dans sa quatre-vingt-unième année, muni des sacrements de l'Église II était le père de MM. Paul [sculpteur] et Pierre Rodocanachi, de la comtesse Gonzague de Saint-Seine, et de la comtesse Robert de Maulde. Les obsèques devant avoir lieu à Marseille, il ne sera pas envoyé d'invitations.

\_\_\_\_\_

### CÔTE-D'IVOIRE La vie économique (Les Annales coloniales, 19 janvier 1926)

#### Navigation

La Banque française de l'Afrique, consignataire des Compagnies Fabre et Fraissinet, nous informe que depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1926, ces Compagnies de navigation sont représentées en Côte-d'Ivoire, par M. Nuret, qui a son bureau à Grand-Bassam dans l'immeuble de la Compagnie Africaine d'Entreprises (Morosini).

Adresse télégraphique : « Fraissinet Bassam ».

-----

Compagnie marseillaise de navigation à vapeur (Fraissinet et Cie) (La Journée industrielle, 1er décembre 1926)

Marseille. 29 novembre. — Les comptes de l'exercice 1925-1926 qui ont été approuvés par l'assemblée ordinaire, tenue aujourd'hui, font ressortir un bénéfice de 4.852.645 fr. contre 4.472.658 fr pour l'exercice précédent. L'assemblée a voté un dividende de 55 fr., contre 50 fr. l'an dernier.

COMPAGNIE MARSEILLAISE DE NAVIGATION À VAPEUR (Cie FRAISSINET)
S.A. au capital de 17,5 MF.

Siège social : Marseille 5, r. Beauvau Registre du commerce : Marseille, nº 23.032 (Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie, Annuaire des valeurs de l'Afrique du Nord, 1926-1927, p. 101-102)

### CONSEIL D'ADMINISTRATION

composé de 7 à 12 membres

Fraissinet (Alfred), villa Valensolle, av. Prado, Marseille; pdt-dir.;

Dal Piaz (John), 5, r. de Téhéran, Paris ; v.-pdt ;

Lacaze (Amiral), 10, av. Percier, Paris; v.-pdt;

Fraissinet (Jean), villa Valensolle, av. Prado, Marseille; adM. dél.;

Chabrières (Maurice), promenade de la Corniche, 399, Marseille ;

[Houïtte] La Chesnais (de)[Edmond], château du Roucas-Blanc, 401, Corniche, Marseille;

Fraissinet (Albert), 339, ch. de la Corniche, 339, Marseille;

Homberg (André), 153, r. de Rome, Paris;

Lebon (André), 2, r. de Tournon, Paris ;

Philippar (Georges), 13, r. de Turin, Paris;

Tillier, 6, r. Auber, Paris.

Société en commandite constituée en 1837 p. une durée devant expirer le 18 sept. 1935 ; transformée en soc. an., par délibération de l'AGE du 12 août 1920..

Objet. — L'industrie des transp. et ds constructions p. la marine et l'industrie, les armements, la commission, le transit.

Capital social. — 17,5 MF en 35.000 act. de 500 fr. libérées.

Répartition des bénéf. — 5 % à la rés. légale, 5 % d'intérêt aux act. Le solde : 10 % au conseil ; 5 % au comité de direction ; 85 % aux act.

#### Résultats des derniers exercices.

| Ex.       | Bénéf. bruts | rtissements et rés | Divid. totaux | Divid. par act. | Report  |
|-----------|--------------|--------------------|---------------|-----------------|---------|
| 1915-1916 | 2.200.500    | 480.000            | 40            | 54.241          |         |
| 1916-1917 | 4.240.918    | 3.366.920          | 600.000       | 50              | 55.288  |
| 1917-1918 | 3.924.220    | 2.362.504          | 41.200.000    | 60              | 83.629  |
| 1918-1919 | 4.000.302    | 2.554.898          | 1.200.000     | 60              | 79.493  |
| 1919-1920 | 7.440.840    | 5.661.503          | 1.200.000     | 60              | 130.369 |
| 1920-1921 | 5.188.992    | 3.879.245          | 2.100.000     | 60              | 151.166 |
| 1921-1922 | 3.316.101    | 2.716.658          | 1.750.000     | 50              | 210.168 |
| 1922-1923 | 2.677.862    | 2.098.878          | 1.750.000     | 50              | 453.791 |
| 1923-1924 | 3.440.480    | _                  | 1.750.000     | 50              | 613.236 |
| 1924-1925 | 4.472.658    | _                  | 1.750.000     | 50              | 658.824 |

NOTRE CARNET (La Journée industrielle, 25 janvier 1927)

NÉCROLOGIE — M. Alfred Fraissinet, président du conseil d'administration de la Compagnie marseillaise de navigation à vapeur (Fraissinet), président honoraire du Syndicat de la Marine marchande, ancien membre de la chambre de commerce de Marseille, est décédé hier à Marseille. Le défunt était officier de la Légion d'honneur.

\_\_\_\_\_

L'exploitation des services maritimes postaux et d'intérêt général entre la France continentale et la Corse (La Journée industrielle, 26 juillet 1927)

La nouvelle loi concernant l'exploitation des services maritimes postaux et d'intérêt général entre la France continentale et la Corse a été publiée au *Journal officiel* du 24 juillet.

En voici les dispositions principales :

- « Article premier. Sont approuvées les stipulations financières de la convention conclue le 10 mal 1927 et de l'avenant du 11 juin 1927 entre l'État et la Compagnie marseillaise de navigation à vapeur, compagnie Fraissinet, pour l'exploitation des services maritimes postaux et d'intérêt général entre la France continentale et la Corse.
- « Art. 3. Il est interdit aux membres du Sénat et de la Chambre des députés, sous peine de déchéance de leur mandat, de faire partie des conseils d'administration et de surveillance de la compagnie concessionnaire.
- « Les personnes élues sénateurs ou députés qui feraient partie d'un des conseils devront dans les huit jours qui suivront la vérification de leurs pouvoirs, opter entre l'acceptation du mandat parlementaire et la conservation de leurs fonctions.
- « À défaut d'option, elles seront. de plein droit, déclarées démissionnaires par l'assemblée à laquelle elles appartiennent.
- « Les dispositions de l'article 175 du code pénal, modifié par la loi du 6 octobre 1919, article 10, seront applicables à tous les fonctionnaires ayant eu à participer au contrôle financier ou technique de la compagnie concessionnaire. »

Suit le texte de la convention qui stipule notamment que :

- « Article premier. La Compagnie marseillaise de navigation à vapeur. Compagnie Fraissinet, s'engage à assurer, à dater du 15 août 1921, l'exploitation des services maritimes postaux et d'intérêt générai entre la France continentale et la Corse.
- « L exploitation des services est soumise aux clauses et conditions ci-après et à celles du cahier des charges annexé à la présente convention.
- « Art. 2. Lors de la mise en vigueur de la présente convention, les services sont assurés par les paquebots *Général-Bonaparte, Corte-II, Liamone, Iberia, Numidia* et *Corsica*, appartenant à la Compagnie marseillaise de navigation à vapeur.
- « Les paquebots *Numidia, Iberia, Corsica* seront remplacés par un navire type *Corte-II* et par deux navires d'une vitesse de 15 nœuds aux essais.
- « Un paquebot supplémentaire d'une vitesse au moins égale à celle du *Corte-II* sera mis en chantier lorsque les recettes de l'exploitation auront, pendant deux années consécutives atteint le chiffre de 16 millions par exercice contractuel.
- « Art. 7. La durée de la convention est fixée à vingt, ans. Toutefois, au cours de la cinquième, de la dixième et de la quinzième année, il sera procédé, d'un commun accord entre l'État et la compagnie, à la révision de ses stipulations. Si un accord n'intervient pas dans le délai d'un an après la mise en demeure qui peut être adressée par l'une des parties à l'autre, aux échéances suivisses la convention est résiliée. »

Ajoutons que l'Officiel du 24 juillet donne également le texte d'un avenant à la convention le 10 mai 1927, qu'il modifie comme suit en ce qui concerne l'article 2 :

- « Deuxième alinéa : après les mots *Corte-II*, ajouter : d'une vitesse au moins égale à 15 nœuds en service » ;
- « Remplacer le troisième alinéa par ; un paquebot d'une vitesse au moins égale à 17 nœuds en service sera commandé par l'État au plus tard le 1er septembre 1928. »

\_\_\_\_\_

#### Marseille Arrivées (*Le Petit Marseillais*, 26 août 1927)

L'ARRIVÉE DE LA *MADONNA*. — Le paquebot *Madonna*, courrier de la côte occidentale d'Afrique, de la Compagnie Fraissinet, arrivé hier matin, a débarqué à Marseille 763 passagers. Parmi eux se trouvait M. Maurice Petit, directeur de l'Omnium forestier africain, administrateur des colonies, rentrant du Cameroun.

estier arricant, administrate

#### DANS LA LEGION D'HONNEUR MINISTERE DE LA GUERRE (Les Annales coloniales, 17 octobre 1927)

Est promu au titre civil officier de la Légion d'honneur :

Baptifaut (Jean-Baptiste-Alexis), agent de la Compagnie de navigation Fraissinet. Chevalier du 12 juillet 1918.

Nous adressons à notre ami, M. Baptifaut, nos bien cordiales félicitations pour sa promotion bien méritée.

\_\_\_\_\_

Compagnie Marseillaise de Navigation à Vapeur (Fraissinet et Cie) (*La Journée industrielle*, 3 décembre 1927)

Marseille, 1er décembre. — L'assemblée ordinaire, tenue le 28 novembre, a approuvé les comptes et bilan de l'exercice 1926-1927 se soldant par un bénéfice net de 5.777.227 fr., contre 4.852.645 fr. pour l'exercice précédent. Le dividende a été fixé à 55 fr. brut, comme l'an dernier. Un acompte de 15 fr. ayant été payé en juillet, le solde, soit 40 fr., sera payable en janvier.

nt 40 ff., sera payable en

TARIF SPÉCIAL POUR LE TRANSPORT des colis agricoles (*La Journée industrielle*, 12 et 28 février 1928)

Ateliers et chantiers de Provence [En fait : Chantiers et ateliers de Provence\*] (*La Journée industrielle*, 26 octobre 1928) Port-de-Bouc, 24 octobre. — Cette société procédera, le 4 novembre, dans ses chantiers de Port-de-Bouc, au lancement du paquebot *Ville-d'Ajaccio*, destiné à la flotte de la Compagnie Marseillaise de Navigation à Vapeur (Fraissinet).

## Lancement du paquebot « Ville-d'Ajaccio » (La Journée industrielle, 6 novembre 1928)

Port-de-Bouc. 4 novembre. — La société des Chantiers et Ateliers de Provence a procédé, aujourd'hui, avec succès, dans ses chantiers de Port-de-Bouc, au lancement du paquebot Ville-d'Ajaccio, construit pour le compte de la Compagnie Marseillaise de Navigation à Vapeur (Fraissinet).

Ce paquebot est destiné aux services maritimes postaux de la Corse. Il assurera hebdomadairement la ligne Marseille–Ajaccio–Propriano–Porto-Vecchio.

Compagnie marseillaise de navigation à vapeur (Compagnie Fraissinet) (La Journée industrielle, 28 novembre 1928)

Marseille, 26 novembre. — L'assemblée ordinaire, tenue aujourd'hui, a approuvé les comptes de l'exercice 1927-1928 se soldant, après d'importants prélèvements en faveur des amortissements et provisions diverses, par un bénéfice net de 6.543.576 (contre 5.777.227 fr. en 1926-1927). Le dividende a été maintenu à 55 francs et une somme de 3.800.000 fr. affectée à la réserve pour renouvellement de la flotte.

\_\_\_\_\_

## Compagnie marseillaise de navigation à vapeur (La Journée industrielle, 9 avril 1929)

Marseille, 7 avril. — Cette société va mettre très prochainement en service deux nouvelles unités : la *Ville-d'Ajaccio* et le *Cap-Corse*.

Ces navires, respectivement construits aux Chantiers et ateliers de Provence, à Portde-Bouc, et aux Ateliers et Chantiers de Bretagne, à Nantes, ont les mêmes caractéristiques.

- La *Ville-d'Ajaccio* sera affectée à la ligne Marseille–Ajaccio–Propriano–Bonifacio–Porto-Vecchio. C'est le 18 avril qu'elle effectuera son premier départ.
- Le *Cap-Corse* sera affecté au service Marseille-Bastia-Livourne. Il effectuera son premier départ le 12 mai.

Les deux bâtiments ont été aménagés en vue du transport des passagers et des marchandises.

La *Ville-d'Ajaccio* et le *Cap-Corse* doivent fournir une vitesse de 15 nœuds. L'un et l'autre sont dotés de machines développant une puissance de 3.000 chevaux chauffant au mazout.

Voici leur caractéristiques : longueur, 85 m. 20 ; largeur 12 m. 50 ; jauge brute, 2.500 tonnes ; port en lourd, 1.500 tonnes.

Ces navires vont remplacer les paquebots *Iberia* et *Corsica*.

En outre, un troisième bâtiment, construit à Brême au compte des prestations en nature, entrera en service le 27 mai. C'est un paquebot de luxe, aménagé en vue du

transport des passagers de cabines. Il assurera le service rapide Marseille-Ajaccio. Sa vitesse aux essais est de 16 nœuds.

lesse aux essais est de 10

# MARINE MARCHANDE (JORF, La Journée industrielle, 4 août 1929)

Sont promus ou nommés au titre du ministère des Travaux publics (Marine marchande):

Chevaliers : MM.... Ricord (Félix-Joseph), directeur de la Compagnie Marseillaise de Navigation...

\_\_\_\_\_

Compagnie marseillaise de navigation à vapeur (Compagnie Fraissinet) (La Journée industrielle, 29 novembre 1929)

Marseille, 27 novembre. — L'assemblée ordinaire, tenue le 25 novembre a approuvé les comptes de l'exercice 1928-1929, clos le 30 juin dernier, se soldant par un bénéfice net de 6 millions 842.017 fr., contre 6.543.576 francs.

Les actionnaires ont voté la distribution d'un dividende de 60 fr. au lieu de 55 fr. l'an dernier. Un acompte ayant déjà été versé, le solde sera payable le 31 décembre.

illier. Off acompte ayan

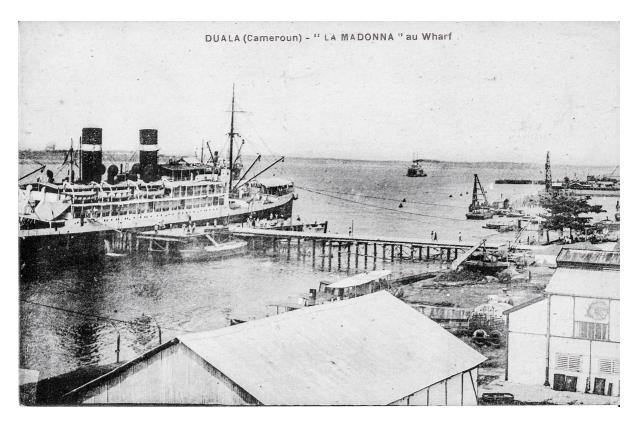
Compagnie marseillaise de navigation à vapeur (Compagnie Fraissinet) (La Journée industrielle, 11 novembre 1930)

Marseille, 9 novembre. — Le bénéfice de l'exercice clos le 30 juin s'élève à 6.646.106 fr. contre 6.842.017 fr. précédemment. Le dividende n'est pas encore fixé;

Compagnie marseillaise de navigation à vapeur (Compagnie Fraissinet) (La Journée industrielle, 17 novembre 1931)

Marseille, 15 novembre. — Les comptes de l'exercice au 30 juin qui seront présentes à l'assemblée ordinaire du 30 novembre se soldent par un bénéfice net de 4.346.639 fr. contre 6.646.196 fr précédemment. Le dividende n'a pas encore été fixé. Rappelons qu'il avait été de 60 francs l'année dernière.

\_\_\_\_\_



Duala (Cameroun). — La Madonna au wharf (Coll. Isabelle Deaudon)

### MARSELLAISE DE NAVIGATION A VAPEUR (FRAISSINET)

(L'Information financière, économique et politique, 30 novembre 1932)

L'assemblée du 28 novembre a approuvé les comptes de l'exercice au 30 juin, lesquels se soldent par un bénéfice net de 4.596.317 contre 4.346.639 fr. en 1930-31. Le dividende a été fixé à 45 francs, payable sous déduction de l'acompte de 15 francs, payé le 1er juillet et des impôts. Après une affectation de 2.500.000 fr. au compte « provision pour renouvellement de la flotte », le report à nouveau s'élève à 685.501 francs.

Au cours de l'exercice, il a été effectué 21 voyages sur la côte occidentale de l'Afrique, 4 sur la mer Noire et 301 à destination de la Corse. Il a été transporté 228.663 passagers et 256.569 tonnes de marchandises. Cette exploitation a produit un chiffre total de recettes de 59.649.848 fr.

Ainsi que le souligne le rapport, l'exercice 1931-32 a été, comme le précédent, dominé par la crise de l'armement, crise que l'on doit attribuer à cinq facteurs principaux : tonnage construit de trop loin supérieur aux besoins, pénurie de passagers du fait de la compression des budgets privés, pénurie également de fret, charges très lourdes imposées au pavillon français par suite, notamment de la législation sur le travail à bord et, enfin, prodigieux développement de la marine marchande italienne sous l'impulsion du gouvernement. Grâce à sa gestion prudente et à une politique d'économies serrées, la Compagnie Fraissinet a réussi, néanmoins, à atténuer les effets de cet état de choses.

Les services de la mer Noire ont été supprimés en décembre 1931 ; il est bien question à l'heure actuelle de les rétablir, mais le conseil a peu d'espoir d'obtenir les crédits demandés au ministère de la-Marine marchande pour le rétablissement de cette ligne. La subvention devrait être de l'ordre de 3 à 4 millions par an.

L'exploitation des lignes africaines n'a pas échappé aux effets de la crise, mais s'est maintenue, cependant, satisfaisante, grâce à une compression des frais.

Enfin, l'exploitation des lignes vers la. Corse s'est normalement poursuivie. On sait que ce service est placé sous le régime de l'exploitation contractuelle fixée à 20 ans avec clause de révision quinquennale. Les négociations relatives à la première révision sont maintenant en cours et sur le point d'aboutir. Le nouveau paquebot « Pascal-Paoli » est entré en service en juin dernier sur la ligne rapide Marseille-Ajaccio-Nice et donne toute satisfaction.

Les résolutions ont été adoptées à l'unanimité.

MM. Marc Fraissinet et André Lebon ont été réélus administrateurs.

Compagnie Marseillaise de Navigation à Vapeur (Compagnie Fraissinet) (Revue générale du froid, novembre 1933)

Le conseil proposera à l'assemblée ordinaire du 27 novembre le maintien du dividende de l'exercice 1932-1933 à 45 fr. par action. Les comptes de l'exercice clos au 30 juin 1933 se soldent par un bénéfice net de 4.352.950 fr. contre 4.596.317 fr. pour l'exercice précédent. Addition faite du reliquat antérieur, le profit disponible s'élève à 5.038.452 fr.

\_\_\_\_\_

# COMPAGNIE DE NAVIGATION FRAISSINET (L'Information financière, économique et financière, 29 novembre 1934)

L'assemblée tenue à Marseille le 26 novembre. sous la présidence de M. Jean Fraissinet, a approuvé les comptes au 30 juin 1934, qui se soldent par un bénéfice net de 4 278.521 fr. Elle a voté un dividende de 45 fr. payable à une date que fixera ultérieurement le conseil, sous déduction des impôts et de l'acompte de 15 fr. déjà distribué. Il a été affecté 2.200.000 fr. au renouvellement de la flotte et reporté à nouveau 932.203 fr. Dans son rapport, le conseil indique que les navires ont effectué, pendant l'exercice 1933-34. 18 voyages sur la côte occidentale d'Afrique, 304 voyages et 12 croisières sur la Corse. Ils ont transporté 222.000 passagers et 214.000 tonnes de marchandises. Les recettes diverses ont atteint 42.390.000 fr. Les difficultés de l'armement se sont sensiblement accentuées, notamment sur la côte occidentale d'Afrique où la marine marchande italienne, puissamment soutenue par son gouvernement, a largement développé son activité, et aidée qu'elle était également par des charges moins importantes que celles supportées par les compagnies françaises. Cette concurrence engendre un effondrement des tarifs et pèse lourdement sur l'exploitation.

Le 12 juillet dernier, le Parlement a voté une proposition de loi tendant à venir en aide à la marine marchande mais les allocations qui résultent de son application ne suffirent pas à compenser les surcharges imposées au pavillon français, d'autant plus que la réduction des prix de transport des sacs postaux vient absorber une partie de ses primes. L'exploitation de la ligne de la mer Noire a été suspendue l'année dernière et n'a pas été reprise. Le conseil a décidé de vendre les deux navires qui étaient affectés à cette ligne. Le recours engagé contre le ministère de la Marine marchande, relativement au brusque abandon par le gouvernement du projet de subvention des services entre Marseille et les ports bulgares et roumains, a été gagné par la Compagnie qui touchera une indemnité.

Les résolutions ont été adoptées à l'unanimité, notamment celle réélisant l'amiral Lacaze, M. Paul-Cyprien Fabre et M. Jacques Arnavon 1, administrateurs sortants.

L'assemblée a autorisé le conseil à émettre, en une ou plusieurs fois, 10 millions de francs d'obligations destinées à financer la construction d'un nouveau navire pour les lignes contractuelles.

# CONSTRUCTIONS ÉTRANGÈRES POUR LA FRANCE (Les Annales coloniales, 30 août 1935)

Les chantiers Elseneur, du Danemark, viennent du lancer le *Cap-des-Palmes*, destiné à la Compagnie Fraissinet.

¹ Jacques Arnavon (Marseille, 1877-Paris, 1949) : fils d'Honoré Arnavon, fabricant de savons. Marié (1904-1930) à Valentine Fritsch-Estrangin, fille d'Émile Fritsch-Estrangin, fabricant d'huile à Marseille. Secrétaire d'ambassade, ministre plénipotentiaire, secrétaire général de l'Association France-Grande-Bretagne (avril 1929), qu'il reconstitue à la Libération. Spécialiste de Molière. Administrateur de la Compagnie générale des graisses alimentaires (1920), de la Société auxiliaire financière et industrielle (1921) — du groupe Loucheur, intéressée au *Petit Journal* —, des Docks et entrepôts de Marseille (1922) — dont son beau-père avait été vice-président —, de la Compagnie cotonnière des Nouvelles-Hébrides (1925), commissaire des comptes de la Compagnie d'exploitation des chemins de fer orientaux (1926), administrateur de la Compagnie marseillaise de navigation à vapeur (Compagnie Fraissinet), du Pekin Syndicate (ca 1930), membre de la commission de vérification des comptes du Canal de Suez (juin 1931), administrateur du Lloyd de France (Terrestre et Vie)(juillet 1931 et mai 1935), de la Caisse de retraites pour les pasteurs de l'Église réformée de France, de la Compagnie franco-hellénique des Chemins de fer...

C'est un navire de 93 mètres de long, 12 M. 60 de large, 7 M. 60 de creux, avec moteur de 4.500 chevaux, donnant une vitesse de 15 nœuds.

Il doit remplacer l'Hes-de-Loos, perdu l'année dernière.

## MARLSELLLAISE DE NAVIGATION A VAPEUR (FRAISSINET)

(L'Information financière, économique et politique, 27 novembre 1935)

L'assemblée qui vient de se tenir à Marseille a approuvé le» comptes que nous avons analysés le 13 novembre et voté, ainsi que nous l'avions laissé prévoir, le maintien du dividende à 45 fr. Un acompte de 15 francs ayant déjà été payé, le solde sera distribué à la date que fixera ultérieurement le conseil. Il a été affecté 2.200.000 francs à la provision pour renouvellement de la flotte et 844.541 francs au report à nouveau.

Les navires de la société ont effectué 345 voyages durant l'exercice et transporté 242.000 passagers. Le conseil, dans son rapport, signale le handicap que cause à l'armement français la concurrence internationale. Depuis l'interruption de la ligne de la mer Noire, la société se limite dans l'exploitation des services postaux de la Corse et des services de ta Côte occidentale d'Afrique, ces derniers assurés sans subvention, en face d'une concurrence italienne largement soutenue par le gouvernement italien. Un emprunt a été émis durant l'exercice pour financer la construction du « Sampiero Corso» qui sera mis en service au printemps prochain ; à cette époque, aucune unité de la flotte n'aura plus de huit ans. Un nouveau navire vient d'être mis en service pour assurer l'exportation saisonnière des fruits coloniaux. Le rapport termine en soulignant que c'est grâce à la prudente gestion du passé que la société, qui ne s'est pas engagée dans des investissements aléatoires, a pu maintenir des résultats satisfaisants.

Informations et communiqués COMPAGNIE DE NAVIGATION FRAISSINET (Le Journal des débats, 15 octobre 1936)

Les comptes de l'exercice au 30 juin 1936 se soldent par un bénéfice net de 4.140.778 francs contre 4.183.633 francs précédemment. Le report antérieur, compris, le solde, disponible ressort à 4 millions 985.320 francs. Le conseil proposera vraisemblablement le maintien du dividende à 45 francs par action.

VIIe CONGRÈS INTERNATIONAL DU FROID (LA HAYE, 1936) LA FLOTTE BANANIÈRE FRANÇAISE.

Communication présentée, au nom de la section d'études n° IV (a) de l'A. F. F. par le commandant FORTOUL, secrétaire général de la Cie des Chargeurs réunis, vice-président de la section (Revue générale du froid, janvier 1937)

(p. 8-9)

b) Compagnie de Navigation Fraissinet.

À la suite de la perte du bananier « ILE-DE-LOOS », survenue par une brume épaisse près de Casablanca en janvier 1934, la Compagnie de Navigation FRAISSINET a commandé un navire semblable, à moteurs comme le précédent.

Ce navire, le « CAP-DES-PALMES », qui a été mis en service en octobre 1935, effectue des voyages réguliers entre les ports de la Côte Occidentale d'Afrique, Casablanca et Marseille.

Deux autres navires sont en construction.

Le « CAP-DES-PALMES » a les caractéristiques suivantes :

| Longueur hors tout                       | 100 m       |
|--|-------------|
| Largeur extrême                          | 13 m 20     |
| Port en lourd                            | 1.950 t     |
| Puissance des machines principales       | 3.600 ch    |
| Vitesse maximum à pleine charge          | 17,5 n      |
| Capacité des cales à fruits              | 4.400 m³    |
| Capacité de transport (régimes emballés) | 44.000 rég. |

Le « CAP-DES-PALMES » dispose de cabines à une et deux places, permettant le transport de 12 passagers.

Ce navire dispose de onze compartiments pour transport des bananes.

Un système de cloisonnement à claire-voie, constitué par des travettes démontables, permet une judicieuse division des lots de bananes et empêche, en outre, la cargaison de souffrir des mouvements du navire.

Le système de réfrigération est du type employé à bord des navires fruitiers scandinaves, la réfrigération se faisant par détente directe avec ventilation dans le sens vertical.

L'isolation des murailles, des plafonds et des planchers est réalisée par du liège granulé et expansé, introduit sous pression entre deux épaisseurs de bois.

La machine frigorifique est du type Atlas à gaz ammoniac et comprend deux compresseurs, directement accouplés à des moteurs électriques, qui sont installés dans une chambre séparée du compartiment des moteurs principaux.

Un seul de ces compresseurs est capable de maintenir d'une façon constante et régulière, et sans pour cela marcher à sa limite de surcharge, la température de + 120 C dans l'ensemble des compartiments réfrigérés du navire et sans que la durée de marche dépasse 18 heures sur 24, ces conditions étant entendues alors que le navire évolue dans les mers tropicales, où la température de l'air extérieur et de l'eau de mer de circulation peuvent atteindre 30 à 35° C.

Les ventilateurs centrifuges réversibles refoulent l'air sur des frigorifères recevant l'ammoniac détendu.

Lorsque la température de 12° est obtenue, des prises d'air frais extérieur peuvent être mises en action. Ce dispositif comporte également une évacuation vers l'extérieur de tout l'air pouvant être vicié.

Afin de ne pas spécialiser complètement ce navire dans le transport des bananes, la Compagnie FRAISSINET a demandé qu'une température de + 20 C puisse être obtenue, les deux compresseurs étant alors mis en marche simultanément.

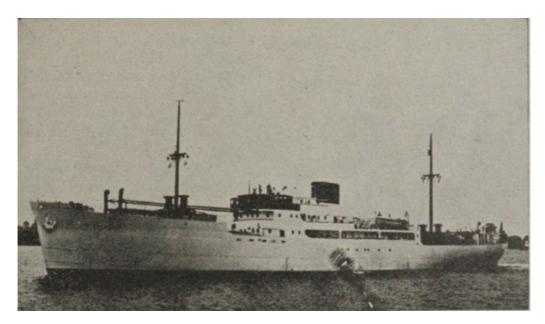
Une installation de réchauffage à vapeur est disposée dans le voisinage de chacun des compresseurs, et ceci en vue d'obtenir une température convenable au cours des voyages effectués éventuellement dans des régions froides.

Des aspirateurs électriques, devant assurer l'évacuation de l'acide carbonique en formation, sont disposés à raison de deux par cale, avec bouche d'aspiration à la partie inférieure des compartiments.

Il existe un contrôle très sévère des installations, réalisé d'abord par des thermomètres enregistreurs à distance, ensuite par des thermomètres à main introduits dans des tuyaux de sonde à raison de deux par compartiment.

D'autre part, un système de signalisation par lampes électriques, s'allumant à diverses températures, est disposé dans la chambre des machines à portée de l'officier de quart.

Sur la passerelle, il existe un système de contrôle de la présence de l'ammoniac ou de l'acide carbonique, lequel fonctionne au moyen de tuyaux indépendants pour chaque fluide et commandé par des petits ventilateurs qui permettent de déceler à tout instant cette présence de l'un ou l'autre gaz. Cette dernière constatation se fait au moyen d'une réaction chimique.



Navire bananier « CAP DES PALMES » de la Cie de Navigation FRAISSINET.

II. — PAQUEBOTS DONT UNE PARTIE DES CALES A ETE AMENAGEE POUR LES TRANSPORTS DE BANANES. (p. 10-11)

a) Compagnie de Navigation FRAISSINET.

Au cours de l'été 1933, la Compagnie de Navigation FRAISSINET a confié à la Sté an. des Anciens Etablissements ROCCA-CASTELLI à Marseille la transformation des entreponts à marchandises 1 et 2 des paquebots « HOGGAR » et « TOUAREG ».

Ces navires étant appelés à transporter dans les entreponts des marchandises diverses, des tirailleurs sénégalais, logés en couchettes, ou des bananes réfrigérées, le problème à résoudre s'est trouvé de ce fait compliqué par la nécessité de réaliser une installation entièrement à l'abri des risques d'incendie.

D'autre part, le pont au-dessus des entreponts et la cale à marchandises au-dessous devant rester entièrement dégagés, la ventilation réfrigérée a dû être traitée, dans le

sens horizontal. C'est d'ailleurs ce qui a été pratiqué sur les récents navires de la C. T. M. « KOLENTE », « KAKOULIMA », etc.

L'isolation au plafond, aux murailles et sous le plancher a été faite au moyen de plaques de liège expansé de 120 mm d'épaisseur, collées au plafond et aux parois au moyen de brai chaud ; les barrots et membrures ont été entièrement noyés dans l'isolation.

Sur les plaques de liège expansé, il a été cloué un parquetage en bois du nord de 22 mm. Ce parquetage a été tapissé avec des feuilles de papier « Rubéroïd » et, recouvrant le tout, il a été posé des plaques de fibro-ciment de 6 mm d'épaisseur, maintenues en place par des couvre-joints en feuillard galvanisé au pistolet.

Les épontilles dans les faux-ponts ont été traitées de la même manière.

Les gaines de refoulement d'air, disposées sur chaque bord et permettant le passage d'un homme pour le contrôle des températures, ont été percées de distance en distance d'ouvertures qui comportent des louvres réglables.

Les hublots à la coque ainsi que les portières de charge ont été respectés et comportent une isolation mobile, permettant d'utiliser les hublots dans le cas des transports de troupes, et les portières pour l'embarquement des bananes ou des marchandises diverses.

Des ferrures spéciales placées au plafond permettant de recevoir, sans inconvénient pour l'isolation, les couchettes mobiles destinées au transport des troupes, et dont les montants sont tenus en place par des ressorts à boudin.

La Compagnie FRAISSINET a choisi pour la production du froid, une machine compound à ammoniac de la maison QUIRI, de Schiltigheim, d'une puissance de 40.000 frigories. Cette machine est directement accouplée à un moteur à vapeur LARBODIÈRE.

Au moyen de pompes indépendantes, la saumure rafraîchie est envoyée dans un frigorifère en tubes d'acier étiré, mis en contact avec une turbine à air, de 22.000 m³ par heure sous une hauteur manométrique de 25 mm, directement accouplée à un moteur électrique.

Dans le cas où le navire rencontrerait en Méditerranée des températures très basses, il a été installé, dans le voisinage immédiat du frigorifère, un réchauffeur d'air à vapeur d'une production de 20.000 calories par heure.

Le renversement du sens de la ventilation, absolument indispensable pour la bonne marche de l'installation, est obtenu non par le renversement de marche du moteur du ventilateur mais par un jeu de registres qui permet de faire circuler l'air d'un bord ou de l'autre.

Les deux entreponts réunis ont un volume utilisable, c'est-à-dire une « bin capacity », de 750 m³. La perte de volume a été de 17 % par rapport au volume-balle primitif pour l'entrepont n° 2, et de 28 % pour l'entrepont n° 3, dans lequel sont logés : le frigorifère, le ventilateur et les gaines de circulation transversales conduisant l'air de Bd à Td et vice versa.

Depuis deux ans que cette installation est réalisée, elle a toujours donné satisfaction entière aux réceptionnaires et la température de + 120 a été obtenue à la Côte d'Afrique sans aucune difficulté.

Les bananes sont chargées sur deux plans verticaux et un plan horizontal à la densité d'environ -16 régimes au m<sup>3</sup>.

Les régimes en provenance de la Guinée sont emballés, ceux en provenance du Cameroun sont absolument nus.

Hamon (Augustin), Maîtres de la France (1938) :

Albin-Charles Fraissinet, ingénieur de l'École centrale (promotion 1894), adm. de la Navigation mixte.

La Compagnie Fraissinet [...] fut constituée en 1837 sous la forme commanditaire. Mais maintenant elle est sous forme de société anonyme par actions, capital 17.500.000 francs.

L'entreprise est restée en partie familiale, ainsi qu'il appert de l'étude du conseil d'administration. Et les familles ainsi intéressées sont surtout les Fraissinet et les Cyprien-Fabre, que des mariages ont d'ailleurs apparentées. Mais voici la composition du conseil : président M. Jean Fraissinet, vice-président ; M. Paul Cyprien-Fabre, MM. Alexis Baptifaut, Marc Fraissinet, Maurice Chabrières [fils d'une Fraissinet] <sup>2</sup> , amiral Lucien Lacaze, tous personnages que nous connaissons. Il vient s'y ajouter M. Jacques Arnavon ... [125] ... ancien ministre plénipotentiaire, fils d'un riche fabricant de savon.

La compagnie a un comité de direction composé de MM. Jean Fraissinet, Paul Cyprien-Fabre et l'amiral Lucien Lacaze. Il semble donc que le groupe Schneider (Creusot) a une participation dans cette entreprise maritime.

Annuaire industriel, 1938

FRAISSINET (Compagnie), Cie Marseillaise de Navigation à vapeur, 6, r. Beauvau, Marseille (B.-du-R.). T. Drag. 68-57, Inter9. Ad. t. Fret- Marseille. Code particulier. — C. d'Adm.: Prés.: M. A. Fraissinet; Vice-prés.: MM. G. Philippar et J. Dal Piaz. — Adm.-délégué: M. J. Fraissinet; Adm.: MM. A. Homberg, Dal Piaz, Amiral Lacaze, M[aurice] Chabrières [fils d'une Fraissinet], Tillier, [Houitte] de Lachesnais, A. Lebon.

Compagnie de navigation. (42-11932).

Annuaire Desfossés, 1940, p. 601:

Compagnie de navigation Fraissinet

Conseil: MM. J. Fraissinet, pdt; P. Cyprien-Fabre, V.-P.; J. Arnavon, M. Chabrières, M. Fraissinet, P. Genebrier, L. Lacaze.

Commissaires des comptes : MM. P. Lombard, J. Arnoux.

\_\_\_\_\_

*Réalités*, juillet 1951 : sous Savorgnan de Brazza, les Chargeurs réunis emportent la ligne Le Havre–Pointe-Noire après un rabais de 10 % sur la proposition Fraissinet.

Marseille par Paul Guth (*Réalités*, juillet 1952)

Les armateurs tiennent sans doute le haut du pavé, divisés en deux clans : les protestants, autour de leur chef, Jean Fraissinet, et les catholiques, tels que les Fabre et les Paquet.

TOUT Marseille parle avec crainte, révérence et colère de son enfant terrible, Jean Fraissinet. Au fond, elle en est fière.

« Allez le voir ! Vous verrez !... », me dit-on avec des hochements de menton. Mais on ajoute toujours, avec du regret dans la voix :

<sup>2</sup> C'est un capitaliste marseillais dont il fut parlé dans le tome I. En 1883, un de ses ascendants [son grand-père], M. Chabrières-Arlès [régent Banque de France][† 1897], était administrateur du Crédit lyonnais et de la Compagnie lyonnaise d'assurances maritimes (Auguste CHIRAC: *l'Agiotage sous la troisième République*, 1888). En 1891, il est au Chemin de fer Paris-Orléans (Augustin HAMON: *la France sociale et politique*, p. 1891 [sic])

« Oui... c'est une personnalité!... ».

Je l'ai vu. Une élégance à la Caillaux, piaffante, vibrante. Une tête ronde, chauve et dorée, creusée des craquelures de la vitesse, en souvenir peut-être de ses exploits d'aviateur pendant les deux guerres. Une nuque de reître, à la von Stroheim. La race et le charme d'un grand vivant, qui se dompte ou se lâche, d'un poignet de cavalier ou de pilote. On comprend que même ses adversaires éprouvent du respect pour ce batailleur qui les fouaille dans son journal *le Méridional* et qui jette dans le hourvari politique des forces qui pourraient se contenter de joies plus paisibles. Il est un des rares, lui, qui ne chuchotent pas, parce qu'il vit la moitié du temps à Paris.

Président de la Compagnie Fraissinet, gérant de la Compagnie Cyprien Fabre, president de la Compagnie Paquet, président du Syndicat marseillais de la marine marchande, qui groupe quatre-vingt-dix-huit navires jaugeant 514.877 tonneaux, Jean Fraissinet serre dans ses mains les rênes majeures. Marc Fraissinet, son arrière-grand-père créa le 21 janvier 1836, la doyenne des compagnies françaises de navigation à vapeur, qui débuta, avec des bateaux de 42 mètres, par des services réguliers le long des côtes de Provence. Au mur de son bureau, Jean Fraissinet me montre le télégramme que Ferdinand de Lesseps adressa à Marc Fraissinet à l'occasion de l'inauguration du canal de Suez par le vapeur *Asie* en 1869 : « Compliments sur heureux passage à Ismaïlia de votre navire *Asie*, premier retour des Indes après inauguration. Lesseps. »

Les trois compagnies que dirige Jean Fraissinet groupent quarante-cinq navires. La Compagnie Paquet avec le *Djenné*, le *Koutoubia*, l'*Azrou*, l'*Asemmour*. Son plus récent paquebot est le *Lyautey*.

La Compagnie Fraissinet assure le service de la Côte occidentale d'Afrique avec des paquebots, des bananiers et des cargos. En 1951, elle a mis en service le *Foch*. En 1953, ce sera le tour du *Général-Mangin*. Depuis cent ans, elle détenait les services maritimes postaux de la Corse. En 1948, le ministre Pineau les lui enleva pour les donner à la Compagnie transatlantique, dite d'économie mixte, c'est-à-dire à moitié nationalisée (ces lignes faisaient l'objet d'une subvention de l'État et, aux termes de la loi, pouvaient donc être nationalisées). Jean Fraissinet ne mâche pas ses mots pour exprimer sa fureur.

Sous le nom de Fabre Line, la Compagnie Fabre assure le service des États-Unis : ports de l'Atlantique et du golfe du Mexique, de la péninsule Ibérique, du Maroc et d'un grand nombre de ports méditerranéens.

Elle inaugure cette année un service régulier entre ces mêmes ports européens ou africains et les Grands Lacs américains. Devant Detroit passe un tonnage supérieur à celui du canal de Suez et du canal de Panama réunis. Jusqu'à présent les navires, trop gros pour franchir les écluses, restaient prisonniers des Grands Lacs. Les Canadiens se réjouissent d'apprendre l'arrivée de deux navires français portant les noms des pionniers Joliette et Marquette, qui, les premiers, relièrent Québec à Saint-Louis par le Mississipi.

Compagnie de Navigation Fraissinet (*L'Information financière, économique et politique*, 29 novembre 1950)

Dans son rapport à l'assemblée ordinaire, le conseil souligne que le trafic de l'exercice écoulé a été essentiellement caractérisé par une grande activité des transports de passagers et une activité variable du trafic marchandises. Il a été transporté sur des lignes 39.727 passagers tonnes de marchandises.

Malgré le développement de l'aviation commerciale, les coefficients d'utilisation des cabines de la compagnie sur les lignes de la côte occidentale d'Afrique se sont révélés très satisfaisants.

Dans le courant de l'année prochaine sera mis en service le *Foch*, paquebot mixte de 10.000 tonnes et qui pourra transporter 681 passagers. Un autre paquebot mixte

-

également destiné à la Côte occidentale d'Afrique va être commandé aux « Chantiers et Ateliers de Penhoët ».

Des contrats ont été conclus avec les groupements de planteurs qui leur assurent certaines ristournes de fret en échange de certaines garanties de tonnage.

Les services de la compagnie participent en pool avec la Société Navale Delmas Vieljeux et la Compagnie Navigation Paquet au transport huiles végétales en vrac chargées au Sénégal.

\_\_\_\_\_

Marine marchande par R.-L. G. (*L'Écho d'Alger*, 3 janvier 1951)

Cette semaine a fait escale à Alger le cargo-fruitier à moteur « Djoliba », de la Compagnie Fraissinet. Ce blanc bâtiment, aux lignes élégantes, qui rentrait de la Côte occidentale d'Afrique et a appareillé pour Marseille, est le plus gros et plus récent navire, avec le « Dubreka », de la ligne fruitière exploitée, entre l'A.-O.F. et le port de Marseille, par les Compagnies Fabre et Fraissinet associées. Cinq bâtiments y son actuellement affectés : « Djoliba » (4.900 tx), « Tamara » (3.700 tx) et « Cap-des-Palmes (3.100 tx), de la Cie Fraissinet ; « Dubreka » (4.900 tx) et « Edea » (3.750 tx), de la Cie Cyprien Fabre. Dans l'ensemble, leur vitesse est de dix-sept nœuds, et, pour les deux plus gros, le port en lourd atteint trois mille tonnes.

Ce n'est qu'en 1929 que l'exportation des bananes de Guinée prit une extension justifiant la mise en service de navires équipés dans ce but. Le « Kindia », géré par les Chargeurs Réunis, fut le premier navire français de cette catégorie.

Sa vitesse dépassait à peine douze nœuds, et il pouvait transporter 400 tonnes de fruits. D'autres bâtiments, plus grands et plus rapides, navigant sous les pavillons des Chargeurs et de la Transatlantique, de Fraissinet, Fabre et de la Cie Franco-Coloniale de navigation, furent bientôt utilisés aux mêmes fins, sur les lignes d'A.-O.F. et aussi sur celle des Antilles. En 1939, la France possédait ainsi l'une des plus belles flottes existantes de cargos fruitiers (26 navires jaugeant 86.900 tonneaux). Mais leurs dimensions, leur vitesse et leurs qualités évolutives, les rendaient aptes à de nombreuses missions de guerre, et beaucoup d'entre eux furent réquisitionnés et armés en croiseurs auxiliaires. Le reste continua son service commercial, dans les nouvelles et dures conditions du temps de guerre. Les uns et les autres subirent de lourdes pertes. Parmi les croiseurs auxiliaires disparus, citons le « Victor-Schœlcher », rebaptisé auparavant « Bougainville », et le « Caraïbe ». Certains de ces bâtiments eurent les destins les plus imprévus, quelquefois tragiques, comme le « Kindia », leur doyen, qui fut pris par les Nippons en Indochine, et torpillé sous pavillon Japonais le 27 juillet 1943, quelquefois relativement heureux, comme le « Kolente », qui, saisi par les Allemands et désigné comme forceur de blocus, put se saborder à Nantes, fut renfloué et remis en état. Il s'appelle actuellement le « Saint-Michel », en reconnaissance des services rendus à sa compagnie, sous l'occupation, par l'ordre religieux de ce nom.

Après les hostilités, la reconstruction de cette flotte spécialisée a été entreprise et poursuivie parallèlement aux autres. Elle comptait, au 1<sup>er</sup> janvier 1950, 19 navires, totalisant 69.150 tx. l'écart avec le 1<sup>er</sup> septembre 1939 n'était donc plus très grand.

\_

SON origine remonte à l'année 1836, et fut des plus modestes puisque la Société se contentait d'assurer alors les services sur les côtes de Provence et du Languedoc, avec quelques unités. Elle se développa peu à peu et des lignes furent créées successivement vers la Corse, l'Extrême-Orient, la Côte occidentale d'Afrique. À la veille de la guerre de 1939, la Compagnie exploitait avec la Compagnie Cyprien-Fabre, des services combinés sur la côte occidentale d'Afrique auxquels étaient affectés deux paquebots mixtes ainsi que deux cargos équipés pour le transport des huiles de palme en vrac.

Avec cette Compagnie était également organisé un service de bananiers. Suivant une convention avec l'État, la Compagnie Fraissinet assurait d'autre part les services maritimes postaux de la Corse. Pendant les hostilités, plusieurs de ses navires furent coulés ou mis hors de service.

Elle assure actuellement : 1° le service postal sur la Corse départ Marseille ou Nice ; 2° le service par paquebots poste navires bananiers et cargos de Marseille, Alger, Casablanca pour le Sénégal, la Gambie, la Guinée française, la Côte d'Ivoire, la Côte d'Or, le Togo, le Dahomey, la Nigéria, le Cameroun, le Gabon, la Guinée espagnole, le Congo, l'Angola.

#### Conseil d'administration

Jean Fraissinet, prés.; P. Vieljeux\* [Pierre Vieljeux: fils de Léonce, frère de Christian], M[arcel] Chabrières, H. de Demandolx-Dedons [Dlle Cyprien-Fabre], M. Fraissinet, R. Fraissinet, J. G. Chardenot, [amiral] L. Lacaze [Schneider/UEIF], administrateurs.

Compagnie de Navigation Fraissinet (*L'Information financière, économique et politique*, 27 novembre 1952)

Les navires de la Compagnie et de sa filiale, la Compagnie de Navigation Cyprien Fabre, avec laquelle elle exploite en commun les services de la Côte occidentale d'Afrique, ainsi que les navires affrétés par les deux sociétés, ont effectué sur ces lignes au cours de l'exercice 1951-1952, 110 voyages. Il a été transporté sur l'ensemble de ces lignes 50.592 passagers et 587.223 tonnes de marchandises contre respectivement 47.573 et 455.792 pour l'exercice précèdent.

Le rapport du conseil présenté à l'assemblée ordinaire souligne que le service des paquebots de Marseille à la Côte occidentale d'Afrique s'est poursuivi de façon satisfaisante quant an nombre des passagers transportés, mais décevant quant aux résultats obtenus. Cette situation, précise le rapport, résulte de l'insuffisance des tarifs des transports imposée par la concurrence grandissante de l'aviation, pratiquement affranchie en ce qui concerne le principal concurrent, la Compagnie nationale d'Air-France, de la nécessité de l'équilibre financier de son exploitation.

La Société a été conduite à prendre une participation majoritaire dans la Compagnie Air-Algérie qui exploite une flotte de 14 avions entre la Métropole et l'Afrique du Nord et transporta, en 1951, 80.000 passagers.

Les transports de bananes de Guinée et de Côte d'ivoire se poursuivent avec les cinq navires spécialisés auxquels s'ajoutera bientôt un navire affrété à la demande des fédérations de planteurs. Les contrats de transports ont été renouvelés sur la base de frets insuffisants, inférieurs à ceux en vigueur en 1948.

Par ailleurs, le rapport indique que certains indices laissent redouter un sensible fléchissement des exportations vers la Côte occidentale d'Afrique, qui demeurent néanmoins très supérieures au trafic inverse. Des investissements massifs, souvent décidés sans souci de rentabilité, ont été réalisés en Afrique noire au cours de ces dernières années et bien des maisons de commerce songent à résorber des stocks souvent excessifs.

La filiale Navigation Cyprien Fabre a créé entre les ports des lacs canadiens et les ports africains et européens un service actif et régulier auquel sont et seront affectés cinq, et bientôt sept, navires.

\_\_\_\_\_

R. Maurel (Banque Martin-Maurel) > Cie Fraissinet... BM 1966: Ph. Guez: sous-dir. Cie Fabre/SGTM WW 67: H. Breton (ép. Fabre) > Cie Fraissinet...

#### WW 1979:

BRETON (Henri, Frédéric, Julien), ingénieur. Né le 2 déc. 1910 à Marseille (B.-du-Ph.). Fils de Lucien Breton, directeur de sociétés, l'un des pionniers de l'industrie du cinéma en France, et de M<sup>me</sup>, née Noélie Druilhe. Mar. le 16 janv. 1943 à M<sup>lle</sup> Monique Fabre (2 enf.: Mireille [Mme Jean-Pierre Meyer], François). Études: Lycée Thiers à Marseille. Dipl.: ancien élève de l'École polytechnique. Carr. : ingénieur en chef de l'artillerie navale, chef de la circonscription de Marseille des industries mécaniques et électriques au ministère de la Production industrielle (1940-1942), directeur adjoint des services techniques de l'Hôtel de Ville de Marseille (1944), chef des circonscriptions de Marseille et de La Seyne du Service de la surveillance des travaux et fabrications de la Marine (1944-1954), directeur technique de la Société générale de transports maritimes (S.G.T.M.\*) (1954-1962), directeur conseil (1962-1967) de la Compagnie Fraissinet et de la S.G.T.M., directeur général (1967-1973) puis directeur général honoraire des Nouvelles Messageries de la Presse parisienne (N.M.P.P.). Décor. : officier de la Légion d'honneur, officier du Mérite maritime, commandeur du Ouissam alaouite, du Nichan el-Anouar, chevalier du Million d'Éléphants et du Parasol blanc. S'intéresse à l'histoire et l'archéologie de la Provence et du comtat venaissin. Sport : chasse. Adr. : privées, le Jardin des Hespérides, av. de Provence, 13260 Cassis et le Petit-Saint-Estève, Châteauvert, 83670 Bariols.