Mise en ligne : 24 novembre 2023.
Dernière modification : 29 janvier 2024.
www.entreprises-coloniales.fr

LES VOILIERS DE NOUMÉA (1909)

LA COMPAGNIE NAVALE DE L'OCÉANIE (1910)

LA COMPAGNIE NAVALE ET COMMERCIALE DE L'OCÉANIE (1928)

Nouvelle Société de grands voiliers
(*Le Courrier de La Rochelle*, 1er août 1909)

On mande de Bordeaux que la maison Ballande, qui vient d'acheter plusieurs grands voiliers au Havre et à Nantes, a constitué une société ayant pour nom : « Les Voiliers de Nouméa. »

CONSTITUTIONS
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 7 août 1909)

Les Voiliers de Nouméa, au capital de 500.000 francs divisé en 1.000 actions de 500 fr. chacune. — Objet : Opérations d'armement et d'affrètement, de consignation et de commission et toutes opérations s'y rattachant. — Siège social, 5, rue de Bellechasse, à Paris. — Conseil : MM. A. Ballande [1], L. Chavane et L. Tandonnet [2]. — Statuts déposés chez Me Chavane, notaire à Paris, et publiés dans les *Petites Affiches* du 7 août 1909.

MARINE DE COMMERCE

Le *Gaël* a sombré

Où est l'autre partie de l'équipage ?
(*L'Ouest-Éclair*, 27 août 1909)

Melbourne (Australie), 26 août

[1] André Ballande (1857-1936) : patron des Éts Ballande, Paris-Nouméa. Député de Bordeaux (1902-1924).

[2] L. Tandonnet : coquille probable. On trouve plus bas signature et mentions de Pierre Tandonnet (Champagne-Mouton, Charente, 10 septembre 1866-1949), officier d'artillerie, armateur, membre du Comité de l'Océanie française, fils de Paul Tandonnet (1839-1911), chef de la maison Tandonnet frères, armateurs, négociants, consignataires à Bordeaux, qui desservirent longtemps Tahiti, les Marquises et la Nouvelle-Calédonie. Marié le 21 novembre 1872 à Marie Marguerite Félicie Anne Grellier Pougeard. Une fille, Marguerite, mariée en 1913 à Jean Duval-Laguierce, ingénieur-chimiste.

Le second et treize marins du grand voilier français *Gaël* ont atterri aujourd'hui à Bunbery dans une chaloupe du bord.

L'officier a déclaré au consul de France que le *Gaël*, qui allait de Cherbourg à Portland (Oregon) via Hobart-Toton, sous le commandement du capitaine au long-cours Métayer, avait été éprouvé depuis le passage du cap de Bonne-Espérance par des tempêtes successives qui l'avaient fatigué considérablement. Enfin, à 200 milles des côtes australiennes, le bâtiment, coulant bas d'eau, dut être abandonné par l'équipage, qui se réfugia dans les embarcations du bord.

Les deux chaloupes, dirigées l'une par le capitaine Métayer et l'autre par le second, réussirent à naviguer de conserve jusqu'au 23 août. Mais, alors qu'elles se trouvaient au large du cap Naturaliste, elles furent séparées dans la nuit.

On s'attend d'un moment à l'autre à apprendre l'arrivée sur un autre point de la côte, de la chaloupe qui porte le capitaine Métayer et le reste de l'équipage.

Le *Gaël* avait été récemment vendu à une maison de Bordeaux, la société « Voiliers de Nouméa ».

MARINE DE COMMERCE
LE NAUFRAGE DU « GAËL »
(*L'Ouest-Éclair*, 29 août 1909)

Le voilier « Gaël » avait un équipage de 26 hommes, dont voici les noms :

Météyé, capitaine, de Mesquer ; Girard, second, de Saint-Servan ; Viandier, lieutenant, de Dieppe ; Gesbert, second lieutenant, de Saint-Brieuc ; Pennamen, maître, d'Audierne ; Bohan, mécanicien, de Camfront (Brest) ; Danval, cuisiner ; Gautier, charpentier, de Binic ; Casseau, matelot, d'Ouessant ; Lebivic, matelot, de Trégastel (Lannion) ; Noblanc, matelot, de Séné (Vannes) ; Gendron, matelot, de Saint-Nicolas-de-Redon ; Lemer, matelôt, de Saint-Pierre-Quiberon ; Chapet, matelot, de Dinan (Tressé) ; Henry, matelot, de Plouégat (Lannion) ; Chaze, matelot, de Nantes, rue Blanqui ; Édouard Legac, matelot, de Riec (Concarneau) ; Pierre Lecac, de Billiers (Vannes) ; Robert, matelot, de Billiers (Vannes) ; Gourio, matelot, de Binic ; Tanguy, matelot, de Nevez (Finistère) ; Leborgne, matelot léger, de Premelin (Audierne) ; Chartes, matelot léger, de Trébeurden ; Guedas, novice, de Billiers (Vannes) ; Laurent, novice, de Saint-Waast-la-Hougue ; Levront, mousse, de Nantes, à Doulon.

La lettre suivante nous a été adressée de Nantes par la « Celtique Maritime » :

« Comme complément de vos intéressants renseignements concernant le naufrage du navire « Gaël », voulez-vous noter que, bien que, comme vous le dites exactement, ce navire ait été vendu récemment à la maison Ballande, de Bordeaux (Voiliers de Nouméa), néanmoins, il restât la propriété de la « Celtique Maritime» de Nantes, jusqu'à la fin du voyage commencé, c'est-à-dire jusqu'à son retour de Portland (Oregon). »

Ils sont retrouvés

Un câblogramme de Melbourne, reçu hier 28 août, annonce que le capitaine Météyé et 13 hommes du *Gaël* ont atterri sur la côte australienne. Cette nouvelle confirme les prévisions que nous avons données dès la première heure.

Le commandant Météyé, dans son rapport, a donné du naufrage le même récit que celui fait par le second au consul de France, ainsi que nous l'avons dit hier.

Le voilier *Gaël* a sombré le 22 août, par suite d'une voie d'eau qu'il fut impossible, malgré tous les efforts, d'aveugler.

COMITÉ CENTRAL DES ARMATEURS DE FRANCE
(*La Gironde*, 19 octobre 1909)

……
Le conseil enregistre l'adhésion des nouveaux armateurs : … les Voiliers de Nouméa (Paris)….

REC 1910/« Les Voiliers de Nouméa »,6, rue de Bellechasse, Paris.
Téléph. : 711-83. — Adr. T. : NOUMEVOILE-PARIS. — Codes : A. B. C. 5e edit. Scotts Code.
Capital. — Société anon. au capital de 500.000 fr., divisé en 1.000 actions de 500 fr. ent. libérées.
Objet. — Armement, affrètement de voiliers. Ligne régulière entre Anvers, Dunkerque, Nouméa et retour.
Correspondants. — « Voiliers de Nouméa » à Anvers et à Paris. — L. Ballande fils aîné, à Bordeaux.

LA PERTE DE L'« ARMEN »

UN RÉCIT DU NAUFRAGE
(*L'Ouest-Éclair*, 6 janvier 1910)

Marseille, 5 janvier. — Le paquebot *Ernest-Simons* a rapatrié l'équipage du grand voilier français *Armen*, récemment acheté par M. L. Ballande fils aîné, de Bordeaux, à la Société Celtique Maritime, qui se perdit le 8 novembre dernier, en Nouvelle-Calédonie. Le sinistre se produisit en pleine nuit, vers une heure du main, à environ 25 milles au sud-est du phare, entre l'île Ouen et la pointe extrême Sud du grand récif.

La mer était démontée et, par suite de forts courants, le navire fut porté droit sur les récifs. Aussitôt après avoir touché, les embarcations furent mises a la mer. Le capitaine Prevet, avec une embarcation et un youyou, resta en vue du navire et les deux autres canots, montés par le second, M. Pinçonnet, et le maître d'équipage Botrel, avec le reste des hommes, firent route sur Nouméa.

Apres avoir longé les récifs, ils se dirigèrent sur l'île Kouaré, où ils trouvèrent deux femmes indigènes qui fumaient du poisson et leur donnèrent de l'eau potable.

Sur l'îlot Kouaré se trouve une énorme caisse d'eau, pouvant contenir environ 1.500 litres, qui servait autrefois aux pêcheurs de biche de mer pour faire cuire le produit de leurs pêches et qui fut abandonnée là depuis près de quarante ans. Les Canaques de l'île Ouen, quand ils se livrent à la pêche, viennent sur l'île Kouaré pour s'approvisionner d'eau de pluie.

Au petit jour, deux embarcations de l'*Armen* étant arrivées à Nouméa avec douze hommes qui donnèrent l'alarme, le vapeur *Émily* appareilla pour le lieu du naufrage, où il arriva vers 10 heures. Le capitaine Prevet et le reste de l'équipage de l'*Armen* prirent passage sur l'*Émily*, qui les conduisit à Nouméa.

L'*Armen*, navire de 2.300 tonnes, se rendait de Cherbourg à Téoudié, sur lest, où il devait prendre un chargement de nickel.

MARINE

(*Le Phare de la Loire*, 4 juillet 1910)

L'épave du trois-mâts « Armen ». — Le vapeur « France », qui visita, au début de mai dernier, l'endroit où se perdit l'« Armen », de la Société Celtique maritime de Nantes, rapporte qu'il ne reste plus que des morceaux de ce navire, lesquels sont disséminés sur plusieurs centaines de mètres. La dislocation du navire naufragé a surpris les assureurs qui escomptaient pouvoir exploiter l'épave et en retirer quelque profit.

L'« Armen », on s'en souvient, fit naufrage le 10 novembre 1909 dans les parages de la Nouvelle-Calédonie.

La vente du trois-mâts « Belen »
(*Le Phare de la Loire*, 28 octobre 1910)
(*La Croix des marins*, 30 octobre 1910)

Le dernier navire de la Compagnie Celtique maritime de Nantes, le *Belen*, arrivé dimanche à Anvers, venant de la Nouvelle-Calédonie, est vendu, comme les autres bâtiments de cette Compagnie, à la Société des voiliers de Nouméa, dont le siège social est à Bordeaux, et qui en prendra livraison dès que le *Belen* aura terminé ses opérations de déchargement.

CHANGEMENT DE DÉNOMINATION

COMPAGNIE NAVALE DE L'OCÉANIE

Compagnie Navale de l'Océanie

Société Anonyme constituée par actes de Me CHAVANE, notaire à Paris.

CAPITAL SOCIAL : 2.000.000 DE FRANCS

DIVISÉ EN 4.000 ACTIONS DE 500 FRANCS CHACUNE

SIÈGE SOCIAL A PARIS

Action de Cinq cents francs au Porteur

ENTIÈREMENT LIBÉRÉE

N° 0,053

Un Administrateur,

Un Administrateur,

Paris, Imp. Paul Dupont (Thouzellier, Dir.). — 911.6.12

Coll. Jacques Bobée

COMPAGNIE NAVALE DE L'OCÉANIE

COMPAGNIE NAVALE ET COMMERCIALE DE L'OCÉANIE

SOCIÉTÉ ANONYME

au capital de 10 millions de francs entièrement versés
Décision des assemblées générale extraordinaires
du 16 et 27 février 1928

Société anonyme constituée part actes de Me Chavane, notaire à Paris.

Capital social : 2.000.000 de fr.
divisé en 4.000 actions de 500 fr. chacune

Siège social à Paris

ACTION DE CINQ CENT FRANCS AU PORTEUR
entièrement libérée

COMPAGNIE NAVALE ET COMMERCIALE DE L'OCÉANIE
en liquidation

PREMIÈRE RÉPARTITION
Remboursement de fr. 90 par action libérée

COMPAGNIE NAVALE ET COMMERCIALE DE L'OCÉANIE
en liquidation

DEUXIÈME RÉPARTITION
Remboursement de fr. 55 par action libérée

COMPAGNIE NAVALE ET COMMERCIALE DE L'OCÉANIE
en liquidation

TROISIÈME RÉPARTITION
Remboursement de fr. 9 par action libérée

Un administrateur (à gauche) : Chavane
Un administrateur (à droite) : Pierre Tandonnet [3]
Paris, Impr. Paul Dupont (Thouzellier, dir^r). — 911.6.12

[3] Cette signature se retrouve sur son dossier de Légion d'honneur.

MODIFICATIONS
Les Voiliers de Nouméa*
Changement de dénomination
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 30 décembre 1910)

Suivant décision de l'assemblée extraordinaire du 1er décembre 1010, la Société sera dénommée à l'avenir : Compagnie navale de l'Océanie. — *Petites Affiches*, 17 décembre 1910.

NOS CHANTIERS

Importante commande
(*Le Phare de la Loire*, 3 avril 1911)

La Société des Ateliers et Chantiers de la Loire vient de recevoir commande, de la Compagnie Navale de l'Océanie, de deux gros vapeurs de charge de 7.800 tonnes de portée en lourd, destinés à doubler son service de voiliers ; ces navires seront affectés au transport des mimerais de nickel de la Nouvelle-Calédonie en Europe L'essai est intéressant et rappelle celui de la Compagnie Bordes avec son vapeur « Magellan », pour le transport des nitrates du Chili.

On sait que la Compagnie Navale de l'Océanie possède déjà quatre voiliers qui sont : le « Brenn », l' « Ernest-Siegfried », l' « Émilie-Siegfried » et le « Belen ».

Ces trois derniers navires, qui proviennent de la flotte de La Celtique Maritime, porteront désormais les noms de « Sainte-Catherine », « Sainte-Marguerite » et « Jeanne-d'Arc », ainsi que nous l'avons annoncé.

MARINE MARCHANDE

NOTRE FLOTTE S'AUGMENTE.
(*L'Ouest-Éclair*, 21 avril 1911, p. 5, col. 6)

La Compagnie navale de l'Océanie vient de commander à la Société des Ateliers et Chantiers de la Loire deux vapeurs de charge de 7.800 tonnes de portée ; ces navires seront affectés au transport des minerais du nickel de Nouvelle-Calédonie en Europe.

Publicité
(*La France de Bordeaux et du Sud-Ouest*, 7 septembre 1911, p. 5)

Navires en charge

Compagnie navale de l'OCÉANIE

(Ligne directe sans transbordement)

DEPART TOUS LES DEUX MOIS
de Bordeaux à Sydney (Australie)
Connaissements directs pour Melbourne
Vapeur français Breiz-Huel, cap. Audrain
Départ 10 octobre

S'adresser pour tous renseignements à :
M. L. Ballande fils aîné, 15, place Pey Berland, — Tél 2-39, et à M. Th. Colombier, courtier maritime, 1, rue Esprit-des-Lois. Tél. 7-08.

MARINE MARCHANDE

NOTRE FLOTTE S'AUGMENTE.
NAVIRES EN CHARGE

COMPAGNIE NAVALE DE L'OCÉANIe
(Ligne directe sans transbordement)

DÉPART TOUS LES DEUX MOIS
DE BORDEAUX À SYDNEY (AUSTRALIE)
Connaissements directs pour Melbourne
Vapeur français *Breiz-Huel*, cap. Audrain
Départ 10 octobre

S'adresser pour tous renseignements à :
M. L. Ballande fils aîné, 15, place Pey-Berland. — Tél. 2-39. et à M. Th. Colombier, courtier maritime, 1, rue Esprit-des-Lois. Tél. 7-08.

MARINE MARCHANDE
CHRONIQUE
Lancement
(*Le Phare de la Loire*, 21 février 1912)

Les chantiers de la Loire à Saint-Nazaire ont procédé mardi au lancement du cargo *Saint-André*, construit pour le compte de la Compagnie navale de l'Océanie.

Le *Saint-André* a une longueur de 120 mètres et 7.800 tonneaux de déplacement. Il aura pour port d'attache Bordeaux.

Le cargo *Saint-Joseph*, construit pour la même compagnie et d'après les mêmes caractéristiques, sera lancé dans deux ou trois mois.

Informations financières
Assemblées générales
16 MARS
(*Les Annales coloniales*, 9 mars 1912)

Compagnie navale de l'Océanie
Assemblée générale extraordinaire.
2 heures, 6, rue de Bellechasse.
Proposition d'émission d'obligations.

MARINE MARCHANDE
(*Le Phare de la Loire*, 4 juin 1912)

CALAIS, le 3. — Le vapeur français *Saint-André*, de Bordeaux, jaugeant 3.680 tonneaux, est arrivé d'Anvers effectuant son premier voyage [4]. Il appartient à la Compagnie Navale de l'Océanie.

Compagnie navale de l'Océanie
Transfèrement du siège social
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 5 juin 1912)

Précédemment, 6, rue de Bellechasse, actuellement 77, rue de Lille, à Paris. — *Petites Affiches*, 27 avril 1912.

MODIFICATIONS
Compagnie navale de l'Océanie. — Augmentation du capital
(*La Cote de la Bourse et de la banque*,3 juillet 1912)

---

[4] Minerai de nickel pour les Usines de la Nèthe.

.Suivant décision de l'assemblée extraordinaire du 2 mars 1912, le capital a été porté de 1 à 2 millions de francs, par l'émission de 2.000 actions de 500 fr., toutes souscrites et libérées du quart. — Les statuts ont été modifiés en conséquence. — « Petites Affiches », 22 mai 1912.

CHRONIQUE

Vente de navires
(*Le Phare de la Loire*, 20 août 1912)

La Compagnie navale de l'Océanie a vendu à MM Ant.-Dom. Bordes et fils, ses quatre voiliers : *Brenn* et *Jeanne-d'Arc*, ex-*Belem*, d'une portée en lourd de 3.100 tonneaux ; *Sainte-Marguerite* ex-*Ernest-Siegfried* et *Sainte-Catherine* ex *Émilie-Siegfried*, d'une portée en lourd de 3.806 tonneaux.

Ces navires seront livrés au fur et à mesure de leur arrivée en Europe.

CHRONIQUE MARITIME
(*Le Phare de la Loire*, 24 septembre 1912)

Bordeaux, 23 septembre.

SAINT-JOSEPH, paquebot de la Compagnie Navale de l'Océanie, parti de Bordeaux lundi après midi, pour l'Océanie, emporte 8.000 tonneaux diverses marchandises.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE BELGIQUE
(*L'Information financière, économique et politique*, 17 mars 1913)

Elle a pris un intérêt dans la Banque Centrale du Limbourg, dans la Société des Usines de Nickel de la Nèthe et dans trois autres sociétés qui s'y rattachent.

Portefeuille-titres

780 actions de la Société des hauts fourneaux de Nouméa ;
390 actions United States Nickel Company ;
190 actions libérées de la Compagnie Navale de l'Océanie ;
200 actions non libérées de la Compagnie Navale de l'Océanie.

Le commerce de Tahiti
(*L'Information financière, économique et politique*, 9 juillet 1913)

……

Pour la première fois en 1912 sont apparues, dans les statistiques, des importations directes des colonies françaises. Ce fait est dû à ce que les vapeurs de la Compagnie Navale de l'Océanie font escale en Nouvelle-Calédonie en venant à Tahiti ; il a été principalement importé de cette colonie des chevaux et des bœufs vivants.

(*Le Phare de la Loire*, 2 octobre 1913, p. 4, col. 4)

Un lancement aux Chantiers de la Loire. — Mercredi après-midi, à 4 heures, a eu lieu aux Chantiers de la Loire le lancement du paquebot « Saint-Marc », construit pour le compte de la Compagnie navale de l'Océanie.

Le port d'attache de ce bâtiment sera Bordeaux. Il fera le service des lignes de la Nouvelle-Calédonie et de Tahiti. Du même type que ses précédents, le « Saint-Louis », le « Saint-Joseph » et le « Saint-André », également construits à Saint-Nazaire, le nouveau paquebot mesure 120 m. de long et 15 m. 50 de largeur.

Les autres caractéristiques sont les suivantes :

Creux, du pont supérieur : 9 mètres. — Déplacement en charge : 11.300 tonnes. — Charge utile : 8.100 tonnes en moyenne. — Tirant d'eau : 7 m. 60. — Vitesse moyenne : 10 nœuds. — Vitesse en pleine charge : 11 nœuds 4. — Puissance de la machine : 2.500 chevaux. — Poids au lancement : 3.000 tonnes.

MARINE MARCHANDE

Notre pavillon dans le Pacifique

(*La Dépêche coloniale*, 17 mars 1914)

Le steamer *Pervenche* vient d'être reçu et mis en service par la maison Béchade*. Ce bateau est affecté au cabotage le long des îles qu'il met en communications régulières avec Nouméa.

D'autre part, la Compagnie navale de l'Océanie, filiale de la firme Ballande, fait un service analogue avec le *France*, petit vapeur affrété en attendant l'arrivée d'un cargo aménagé spécialement pour ce genre de trafic, et pourvu de quelques cabines de passagers.

Cette firme fait actuellement les plus louables efforts pour s'assurer une place prépondérante dans le Pacifique. Elle crée une succursale à Suva, dans les îles Fidji.

Elle aura prochainement 5 unités de 7.200 tonnes, chacune ; plus 2 annexes. Elle est en passe de devenir une des principales entreprises d'armement du Pacifique.

MARINE MARCHANDE

L'ÉPAVE DU « SAINT-PAUL »

(*L'Ouest-Éclair*, 2 mai 1914)

Brisbane, 1er mai. — On va essayer de renflouer l'épave du vapeur français *Saint-Paul*, de la Compagnie navale de l'Océanie, qui coula il y a quelques semaines avec quinze hommes. Les opérations sont retardées par le mauvais temps.

LES DERNIERS MOMENTS D'UN NAVIRE

Dix-huit hommes du « Saint-Paul » sont engloutis

(*L'Ouest-Éclair*, 3 mai 1914)

Paris, 2 mai. — Les journaux d'Australie arrivés aujourd'hui donnent des détails sur la perte du vapeur *Saint-Paul*, de la Compagnie navale de l'Océanie, qui a récemment coulé avec quinze personnes à l'entrée du port de Brisbane. Le 3e mécanicien Mouris, interviewé, a raconté ce qui suit :

Il était minuit moins 3 minutes. Remontant pour le changement de quart, M. Mouris venait de mettre le pied sur le pont quand un bruit sourd se fit entendre comme si tout le fond du navire se déchirait immédiatement. La plus grande activité régna à bord et le capitaine, qui était sur la passerelle, donna l'ordre de mettre les embarcations à la mer. Il me sembla entendre, dit M. Mouris, sonner la cloche de la chambre des machines et je me dirigeais de suite vers l'endroit où un canot pendait au bout de ses câbles. Le capitaine arriva en courant, un large couteau à la main, criant : « Coupez, coupez ! ». Et Incontinent il se mit lui-même à couper les cordes. Je l'imitais, ainsi qu'un de mes camarades, nommé Royer. Mais les cordes étaient épaisses et nombreuses. Le capitaine nous quitta alors et courut sur le pont à la recherche de « la petite fille », Mlle Carter, avec laquelle Il revint bientôt, puis il appela son domestique nègre, nommé Paul, et lui remit l'enfant en lui enjoignant de ne pas s'éloigner du canot. Le capitaine revint vers le canot et attendit sa mise à la mer. Pendant ce temps, Mme Carter se rendit à sa cabine pour y chercher des effets.

« Mais tout à coup, alors que nous étions encore occupés à couper les câbles, le navire fit un mouvement. Il semblait faire machine en arrière. L'instant d'après, je me sentis attiré dans l'eau par un tourbillon d'une force prodigieuse et je dois avoir été entraîné à une grande profondeur. Me débattant désespérément, j'arrivai à remonter à l'air libre et me trouvai a côté de Courtois et de Revest, qui avaient chacun une bouée de sauvetage. N'ayant rien pour me soutenir, je me mis à nager durant cinq minutes, puis vins me reposer auprès de mes deux camarades avec qui je fus sauvé quelques minutes après par le canot. »

M. Mouris déclare qu'il n'y a pas eu d'explosion de chaudière. Il put voir, en nageant, de la vapeur se dégager des eaux. Au moment de l'accident, les machines étalent arrêtées, probablement parce que le capitaine attendait le pilote. Jusqu'au dernier moment, le nègre Paul resta avec la petite fille que le capitaine lui avait confiée et il est probable qu'ils ont péri ensemble. Mme Carter dut être engloutie alors qu'elle était encore dans sa cabine. Il y avait peu de monde à l'intérieur du navire, tous les blancs étaient sur le pont. mais les chauffeurs arabes n'ont pu certainement quitter leur poste. Au moment de l'engloutissement du *Saint-Paul*, aucun canot n'avait pu encore être mis à la mer, les cordes n'ayant pu entièrement être coupées. En outre, M. Mouris croit qu'il aurait été difficile d'éviter le tourbillon.

DIX-HUIT MORTS

C'est dans la nuit du 26 au 27 mars dernier que le *Saint-Paul* coula. Le nombre total des morts dans la catastrophe est de dix-huit. Ce sont Mme Carter et sa petite fille, passagères ; MM. Jean Corée, capitaine ; Lejeune, chef mécanicien ; Charbonneau, premier lieutenant ; Royer. mécanicien ; Broise, cambusier ; Paul, maître d'hôtel ; un Indien, plus deux matelots canaques et huit Arabes chauffeurs.

Les personnes qui purent se sauver sont : MM Saulnier, 3e capitaine ; Courtois, 2e mécanicien ; Mouris, graisseur ; Revest, cuisinier, plus cinq matelots canaques et 2 chauffeurs arabes.

RÉGLEMENTATION DE L'IMMIGRATION À TAHITI

(*La Dépêche coloniale*, 8 juin 1914)

On sait l'importance qu'a prise, pendant ces dernières années, l'immigration chinoise dans nos Établissements français de l'Océanie, et en particulier à Tahiti, immigration d'éléments généralement fort peu désirables et contre lesquels protestent avec raison les colons français de l'archipel. L'administration locale — désireuse de réglementer cette immigration, qu'on ne saurait interdire, car la colonie a besoin pour ses cultures d'une main-d'œuvre qu'elle ne trouve point chez elle en quantité suffisante — vient de préparer, sur ce sujet, deux projets d'arrêtés, le premier fixant les conditions à remplir par les étrangers qui voudraient débarquer ou séjourner à Tahiti et le second organisant un service de l'immigration qui permettrait le recrutement des travailleurs liés par un contrat régulier. La chambre d'agriculture de Tahiti a eu à examiner ces deux projets d'arrêtés au cours de sa dernière séance : elle les a, l'un et l'autre, approuvés, tout en formulant, sur le second, des remarques que vous croyons intéressant de signaler.

La chambre d'agriculture, en effet, a tout d'abord fait observer combien il serait désirable que les immigrants fussent choisis avec le plus grand soin et recrutés surtout parmi les ouvriers possédant les qualités physiques indispensables pour le travail de la terre : c'est, en effet, la première condition que doit remplir la main-d'œuvre agricole qu'on cherche à introduire dans la colonie. D'autre part, la chambre d'agriculture s'est inquiétée de l'élévation des frais de voyage des futurs immigrants : de Honkgong à Tahiti, il faut compter 550 francs par indigène, 600 francs depuis Tien-sin, et ces prix de passage, même avec une réduction espérée de 30 à 40 %, constitueraient, sans doute, un obstacle sérieux à l'introduction des immigrants chinois. Peut-être, cependant, pourrait-on obtenir des conditions meilleures de la « Compagnie navale de l'Océanie », qui a déjà introduit de la main-d'œuvre chinoise aux Nouvelles-Hébrides. À noter que, pour les Samoa, le prix du passage, aller et retour, ne dépasse pas 500 francs par tête.

Quels salaires conviendrait-il de donner à ces immigrants ? Pour que l'opération soit avantageuse et que les agriculteurs de Tahiti en retirent les avantages sur lesquels ils comptent, il faudrait que le prix de revient de chaque immigrant fût compris entre 90 et 100 francs par mois. Dans ce but, la chambre d'agriculture propose, à l'exemple de ce qui se passe à Samoa, où les coolies sont payés 20 marks par mois, de fixer les salaires mensuels des cultivateurs chinois de la façon suivante : 25 francs pour les hommes de seize ans et au-dessus, 20 francs pour les femmes de quatorze ans et au dessus, 15 francs pour les garçons de douze à seize ans et 10 francs pour les filles de douze à seize ans, ces salaires pouvant être augmentés dans le cas où la durée des contrats atteindrait cinq ans.

Enfin, la chambre d'agriculture a émis le vœu qu'un prélèvement de 100.000 francs fût effectué sur la Caisse de réserve de la colonie : cette somme serait mise à la disposition de la Caisse agricole, laquelle consentirait aux agriculteurs, à un taux d'intérêt modéré, des prêts leur permettant de supporter les frais de voyage, aller et retour, des immigrants ; ces prêts seraient remboursables par annuités, pendant toute la durée de l'engagement.

Ajoutons que sans pouvoir indiquer d'une façon précise le nombre des immigrants qu'il serait nécessaire d'introduire dans la colonie, la chambre d'agriculture estime que quatre cents à cinq cents coolies trouveraient, dès maintenant, un placement facile chez les colons agriculteurs de Tahiti et des îles voisines.

MARINE MARCHANDE

PETITES NOUVELLES
(*L'Ouest-Éclair*, 14 juillet 1914)

LE « SAINT-MICHEL ». — Le vapeur Saint-Michel, appartenant à la Compagnie navale de l'Océanie, est actuellement employé au service intercolonial entre la Nouvelle-Calédonie et les Nouvelles-Hébrides.

OCÉANIE

SERVICE POSTAL

(*La Dépêche coloniale*,20 janvier 1915)

Par un arrêté du 24 novembre 1914, les obligations et droits stipulés dans le marché du 11 juin 1914, concédant à M. Paquier le service postal de Papeete à Moorea, sont transférés au nom de la Compagnie Navale de l'Océanie.

ÉTABLISSEMENTS FRANÇAIS DE L'OCÉANIE

La vie économique.

(*Les Annales coloniales*, 16 octobre 1915)

Un conflit existe actuellement dans nos établissements d'Océanie. Il nous est absolument impossible de prendre parti, les faits de la cause nous étant insuffisamment connus. Mais notre devoir d'informateurs impartiaux est de renseigner nos lecteurs.

Voici donc la situation contre laquelle s'élèvent les commerçants de la colonie :

Aux termes d'un contrat administratif passé à Paris le 2 décembre 1912, la Compagnie navale de l'Océanie a été déclarée adjudicataire du service postal maritime entre Papeete et les Établissements secondaires de l'Océanie française pour une durée de cinq années, à compter du 1er janvier 1914, avec possibilité de prorogations successives pour des périodes d'égale durée, dans des conditions déterminées, moyennant une subvention annuelle et d'autres avantages de 150.000 francs sur laquelle l'adjudicataire a fait dans son offre, une réduction de 1 %.

Ce service a commencé de fonctionner et la compagnie adjudicataire a mis sur la ligne le vapeur *Saint-François*, suffisant pour l'exécuter. Il pourrait donc donner satisfaction au commerce de la place si la Compagnie navale voulait bien, d'autre part, observer, ainsi qu'elle le doit, les clauses de son contrat, notamment l'article 23 du cahier des charges, lequel est ainsi conçu :

Art. 23. — Interdiction au concessionnaire de trafiquer pour son compte. Il est interdit à l'adjudicataire, à ses représentante et employés en Océanie et aux agents du bord de faire aucune opération commerciale, soit pour leur compte, soit en participation, sur la ligne concédée.

Or, cette clause, parfaitement logique, du moment que la ligne fonctionne grâce au subside de la Colonie et pris dans la Caisse alimentée par tous les contribuables, est méconnue par la Compagnie concessionnaire. Elle a, en effet, contrairement à tout droit, établi un subrécargue ou agent commercial, agissant pour elle, et dont les fonctions consistent à trafiquer, en son nom, sur tout le parcours de la ligne subventionnée, et au grand préjudice de la collectivité des autres commerçants patentés de la place, incapables, ce qui se conçoit, de soutenir la concurrence contre si forte partie.

C'est cette infraction grave de la Compagnie navale à ses propres engagements que les soussignés, Messieurs les représentants du commerce local, ont l'honneur, de vous signaler, et sur laquelle ils appellent respectueusement l'attention des Pouvoirs Publics. Ils ne doutent, pas au surplus, que les directeurs à Papeete de la susdite Compagnie, qui

ont dit et répété à satiété qu'en venant s'installer dans cette Colonie, ils n'ont eu aucune idée d'accaparement (convaincus que pour pouvoir vivre, il faut avant tout laisser vivre) comprendront tous les premiers la justesse et la parfaite légitimité de la présente réclamation, et qu'ils ne s'empressent dorénavant à remplir vis-à-vis de la collectivité, leurs obligations telles qu'elles ressortent du contrat qui porte leur signature, dans leur intégralité.

Voici ce que répond à son tour la compagnie mise en cause :

Monsieur [Étienne] Touze [adm. délégué Phosphates de l'Océanie (CFPO)], président de la chambre de commerce, Papeete.

Monsieur,

En réponse à la communication verbale que vous avez bien voulu faire hier à l'un de nous, nous avons l'avantage de vous faire connaître que c'est avec l'autorisation que nous a donnée Monsieur le Gouverneur, par sa lettre du 24 octobre 1914, qui suspend les effets de l'article 23 de notre cahier des charges du service interinsulaire, que nous avons mis à bord du *Saint-François* un agent commercial achetant du coprah et vendant des marchandises dans les ports touchés par notre navire.

Nous continuerons, en conséquence, à user de cette autorisation, tant qu'elle ne nous aura pas été retirée, et nous ajoutons que nous pouvons affirmer que nous n'y avons jamais donné prétexte, exécutant scrupuleusement et au delà les termes de notre contrat, faisant toujours le nécessaire pour obliger nos chargeurs.

C'est ainsi qu'il nous est arrivé de faire telle ou telle escale supplémentaire qui nous était demandée par des chargeurs, que nous assurons, sans y être le moins du monde obligés, la mise à terre dans les îles, du fret que nous ne devons que sous palans.

Et voici enfin, les conclusions de la chambre de commerce :

C'est sur la demande expresse de la chambre de commerce que l'article 23 a été inséré dans le cahier des charges qui a servi de base à l'adjudication du service interinsulaire ; l'autorisation en vertu de laquelle la Compagnie Navale a placé à bord un agent chargé de faire du commerce, le long de la ligne desservie, a été donnée au début de la guerre pour permettre, paraît-il, de remédier au manque de vivres qui s'était fait sentir dans certaines îles.

La situation s'est depuis longtemps modifiée ; elle est redevenue normale ; de nombreuses goélettes fréquentent les archipels et on ne peut plus invoquer aucune raison pour maintenir une situation qui cause aux autres commerçants un très grave préjudice.

Les pétitionnaires se bornent à réclamer l'application pure et simple des termes du contrat d'adjudication du service interinsulaire.

La chambre de commerce reconnaît le bien-fondé de leur réclamation, décide de l'appuyer auprès des pouvoirs publics et donne à son président le mandat de faire le nécessaire.

Le Commerce des Établissements français de l'Océanie en 1915
(*Les Annales coloniales*, 2 septembre 1916)

……

Le mouvement commercial de la Colonie avec la Mère-Patrie a subi un fléchissement marqué. On ne saurait cependant faire aucune remarque à ce sujet. L'arrêt brusque du service de vapeurs de la Compagnie navale de l'Océanie, dont les navires ont été

réquisitionnés, la désorganisation du service de navigation des Messageries Maritimes, sont des facteurs extraordinaires sur lesquels on ne peut tabler.

CONVOCATIONS
(*La Journée industrielle*, 14 avril 1918)
(*La Dépêche coloniale*, 23 avril 1918)

Compagnie Navale de l'Océanie. — Assemblée ordinaire le 2 mai, à onze heures, rue de Lille, 77.

AUX TUAMOTOU
par R. Nauzières, chargé de mission en Océanie.
(*La Dépêche coloniale*, 16 avril 1919)

……
Les principales îles des Tuamotou sont mensuellement desservies (sauf en juin et en décembre), par un beau et bon vapeur de la Compagnie Navale de l'Océanie. Le voyage aux Tuamotou et aux Marquises s'effectue, aller et retour, en 17 jours et le départ et l'arrivée coïncident, à Tahiti, avec ceux des courriers d'Amérique et d'Australie. On peut avoir ainsi un aperçu suffisant de ces régions ; mais pour les connaître, pour se familiariser avec les transactions commerciales et avec les us et coutumes indigènes, il est préférable d'embarquer sur une goélette ; les frais sont les mêmes et l'on gagne en intérêt ce que l'on perd comme confort.

Compagnie Navale de l'Océanie
(*La Journée industrielle*, 26 août 1919)

L'assemblée, tenue le 19 août, 77, rue de Lille, à Paris, a voté la prorogation de la Société et l'augmentation du capital, porté de 2 à 4 millions par la création de 4.000 actions de 500 francs.

Compagnie Navale de l'Océanie
(*L'Information financière, économique et politique*, 18 octobre 1919)

L'assemblée extraordinaire convoquée pour le 30 octobre aura à statuer sur une émission de bons 6 %.

SGB
(*L'Information financière, économique et politique*, 14 mars 1920)

Les Usines de Nickel de la Nèthe poursuivent actuellement la réparation des réquisitions et des dommages très importants qu'elles ont subis pendant la guerre. Grâce à ses relations avec les sociétés United States Nickel Company et Hauts

Fourneaux de Nouméa qui ont pu maintenir leur activité pendant la guerre, on peut envisager le rétablissement très rapide de cette affaire ; la Compagnie Navale de l'Océanie, qui assure les transports pour compte de ces trois sociétés, s'occupe de reconstituer sa flotte et s'est procuré les ressources nécessaires par une augmentation de capital.

DANS LES MERS LOINTAINES, NOTRE PAVILLON COUVRE LA CONCURRENCE ÉTRANGÈRE

(*Le Soir*, 12 août 1920)

Les nouvelles les plus récentes de nos Établissements d'Océanie présentent la. situation commerciale comme gravement compromise par suite du développement de plus en plus considérable qu'y prennent les intérêts américains.

La puissance d'achat du dollar a pour résultat que toute la production de coprah est, en quelque sorte, monopolisée au profit des États-Unis. Tant que nos maisons françaises gardaient le rôle d'intermédiaires obligatoires entre acheteurs étrangers et producteurs locaux, cela n'avait qu'un faible inconvénient puisque une part notable des bénéfices restait en mains françaises, mais il n'en est plus de même depuis que nos concurrents se sont constitué une flotte de schooners grâce à laquelle ils iront eux mêmes d'île en île acheter directement, sur les plantations, tout le coprah préparé, quels qu'en soient la quantité et le prix.

On est quelque peu choqué à l'idée que des étrangers ont la possibilité, en pays français, avec des unités rendant inutile la flotte locale, de paralyser une activité jusqu'ici détenue entièrement ou presque, par les seuls armateurs français. C'est pourtant ce qui est en train de se produire sans que nous disposions des armes légales nécessaires pour nous y opposer.

Le décret du 21 décembre 1911 sur le régime de la navigation maritime n'ayant pas, pour des raisons que je développerai un autre jour, été promulgué dans nos Établissements d'Océanie, dont le ravitaillement alimentaire dépend surtout de l'Amérique et des Dominions britanniques du Pacifique, il s'ensuit cette situation paradoxale qu'en eaux françaises, il suffit à des étrangers de remplir quelques formalités très simples pour hisser sur leurs navires nos couleurs nationales et jouir ainsi de tous les privilèges qui s'y rattachent.

Ainsi donc, nos concurrents étant traités chez nous sur le pied d'égalité avec nos nationaux qui luttent, eux, à six mille lieues de la métropole, viennent s'y installer à la faveur de la proximité de leurs bases, et, grâce à la supériorité de leurs moyens financiers, donnent le coup de grâce à tout ce qui, dans ces mers lointaines, avait été jusqu'ici la manifestation de l'énergie et de l'initiative françaises.

Je sais fort bien que sur le terrain économique, la lutte en Océanie, avec nos alliés de la Grande Guerre, sera particulièrement âpre et difficile. Du moins, si nous devons « passer la main » à des rivaux de cette puissance et de cet appétit, semble-t-il que nous ne devions pas nous effacer sans tenter une honorable résistance et leur faire payer le prix qui convient une place ou ils trouvent une grasse rémunération de leurs puissants capitaux.

C'est ici que peut et doit intervenir utilement le pouvoir politique pour détourner le plus qu'il se pourra au profit du prestige moral et du bénéfice matériel de nos possessions une activité qui va s'exercer en marge de notre propre activité, et, en quelque sorte, à la faveur des lacunes d'une législation trop libéralement appliquée à tous.

Si c'est une tolérance que de laisser des bateaux étrangers circuler dans nos eaux en se donnant comme français, grâce au pavillon tricolore qui les protégera, rien ne paraît

plus aisé à réaliser que d'exiger des armateurs qu'ils aient à leur bord un capitaine et un patron, un pilote et une proportion à déterminer de leur équipage exclusivement de nationalité française, en telle sorte que si la coque du navire travaille pour la rémunération d'un capital étranger elle soit un moyen d'existence pour des compatriotes français que leur origine insulaire oblige à vivre des choses de la mer et de la navigation.

Une fiscalité appropriée pourrait, sous forme de droits de francisation, d'ancrage, de statistique, d'éclairage, etc., etc..., frapper au profit des finances locales tout navire qui ne serait pas uniquement et intégralement de nationalité française. Le fameux « Jone's bill » promulgué par le gouvernement des États-Unis et qui tend à monopoliser au bénéfice de pavillon américain le trafic d'importation et d'exportation, nous donne pour de telles mesures un prétexte sérieux et une justification opportune.

Il est donc nécessaire que, dans un avenir assez rapproché, l'autorité française ait trouvé pour nos possessions du Pacifique une politique fiscale qui permette de détourner légalement au profit, de nos Établissements une partie des profits considérables que viendront y recueillir les concurrents de nos commerçants et armateurs.

D'ailleurs, rien ne s'opposerait à ce que des taxes spéciales auxquelles on donnera la dénomination que l'on voudra, fussent prélevées sur les produits accaparés par les maisons étrangères tant que ces produits ne sont pas, par exemple, destinés à être exportés en France, sous pavillon exclusivement français.

C'est là évidemment un autre aspect de la question qui mérite d'être envisagé avec tous les arguments pour et contre pouvant être fournis ou recueillis sur place, mais il n'y a pas un seul instant à perdre car les positions qu'ont là-bas nos maisons deviennent de plus en plus précaires.

Rappelons-nous qu'avant la guerre, profitant des mêmes lacunes de notre législation maritime, les Allemands avaient réussi à monopoliser si entièrement le trafic interinsulaire en Océanie qu'une seule maison française, la Compagnie Navale de l'Océanie, avait pu, grâce à une importante subvention du Gouvernement, lutter contre son accaparant activité.

La société Hambourgeoise, dont tous les agents de quelque importance étaient pour le moins des sous-officiers de l'armée allemande, se moquait fort que le pavillon français flottât sur la mâture de ses bateaux du moment que ce maquillage la rendait maîtresse de la situation. Elle poussait plus loin ses concessions à l'amour-propre national des Français expulsés par elle insensiblement de toutes leurs positions, elle allait jusqu'à donner à ses navires des noms sonnant bien à nos oreilles : *Lutèce, La Gauloise*... Quelles autres appellations ne trouverait elle pas demain si on laissait revenir ses anciens agents ! *Verdun*, l'*Yser, Foch* et *Pétain* ne seraient pas pour la rebuter si le camouflage nouveau devait lui être de quelque profit.

Il s'agit, il est vrai, en ce moment, de concurrents américains, mais, depuis que j'ai séjourné aux États-Unis et surtout en Californie où les réfugiés boches d'Océanie tenaient leur quartier général, je ne puis m'empêcher de soupçonner sous l'initiative américaine en Océanie une inspiration on une manigance boche.

Je le répète et ne cesserai mon avertissement : Il est temps que les Pouvoirs publics se préoccupent de faire en Océanie une œuvre d'action vigoureusement française.

Gouverneur G. JULIEN.

AEC 1922-792 — Cie navale de l'Océanie, PARIS (7e).

Capital. — Sté an., f. en 1910, 4 millions de fr. en 8.000 act. de 500 fr. ent lib.

Objet. — Armements, affrètements. Ligne entre Anvers, Bordeaux, l'Australie, la Nlle-Calédonie, Tahiti et retour. — Importation, exportation.

Exp. — Alimentation, vins, quincaillerie, mercerie, bonneterie, matériaux de construction :

Imp. — Coprah, nacre

Agences à Anvers, Bordeaux (Ballande et fils), Papeete, Nouméa et Sydney, succursales aux îles sous le Vent, des Marquises et Tuamotu.

Conseil. — MM. Chavane, A. Ballande, P. Tandonnet, F. Van Brée [5], A. Soula [banquier à Bordeaux], P. Levêque, M. Larcher.

AVIS

(*Le Nord-Maritime*, 31 mai 1922, p. 3, col. 3)

Le 4 mâts à moteur « Adrien-Badin », appartenant précédemment à la Compagnie maritime « France-Atlantique », et qui, depuis plus d'un an, était désarmé en notre port, a été récemment acheté par l'importante « Compagnie Navale de l'Océanie » qui le destine à ses transports de coke et à ses services de cabotage entré l'Australie et la Nouvelle-Calédonie.

LE TOUR DU MONDE SOUS PAVILLON FRANÇAIS

UNE LIGNE DE CIRCUMNAVIGATION POUR LES COLONIES FRANÇAISES DE L'ATLANTIQUE ET DU PACIFIQUE

L'ITINÉRAIRE SUIVI

(*Les Annales coloniales*, 26 mars 1923)

(*La Dépêche coloniale*, 4 avril 1923)

Les Établissements français de l'Océanie n'ont cessé jusqu'ici, en raison de leur éloignement, d'être particulièrement déshérités au point de vue de leurs relations directes avec la France.

Il y a quelque vingt ans, de petits voiliers partant tous les trois ou quatre mois de Bordeaux constituaient la seule communication régulière avec la métropole.

Plus tard, après extinction de ce service qui avait cessé d'être rémunérateur, la Compagnie navale de l'Océanie avait prolongé jusqu'à Papeete avec retour par Panama, son service de cargo, dont l'objectif principal était alors la Nouvelle-Calédonie.

Mais la guerre intervenant, le service a disparu ; et depuis lors, nos Établissements de l'Océanie n'étaient plus assurés de communications régulières que par les paquebots de la ligne australienne desservant San Francisco par Papeete, qui n'étaient praticables aux marchandises françaises qu'à condition de subir des transbordements nécessairement longs et coûteux.

……

CONVOCATIONS

(*La Dépêche coloniale*, 15 mai 1923)

---

[5] Firmin Van Brée (1880-1960) : ingénieur, il effectue l'essentiel de sa carrière dans les filiales congolaises de la Société générale de Belgique, qu'il représenta aussi dans plusieurs affaires françaises, dont les Hauts Fourneaux de Nouméa. Voir encadré.

Compagnie Navale de l'Océanie. — Assemblée générale ordinaire, à Paris, 77, rue de Lille, le 30 mai 1923, à 10 heures du malin.

CHRONIQUE DE HAÏPHONG
(*L'Avenir du Tonkin*, 26 juillet 1923)

LE « SAINT FRANÇOIS XAVIER ». — Le combustible embarqué à bord du « Saint-François-Xavier » va être, croyons-nous, débarqué immédiatement et remplacé par du charbon mieux approprié aux chaudières de ce navire.

NOMINATION DE CONSEILLERS DU COMMERCE EXTÉRIEUR
(*La Dépêche coloniale*, 4 août 1923)
(*Les Annales coloniales*, 7 août 1923)

Par décret en date du 24 juillet 1923, sont nommés conseillers du commerce extérieur de la France pour une période de 5 ans :

Tahiti

M. Charles Bérard, directeur de la Compagnie navale de l'Océanie, vice-président de la chambre de commerce de Papeete..

NOUVELLES MARITIMES
VENTE DE VAPEUR
(*Le Phare de la Loire*, 27 septembre 1923, p. 5, col. 1)

On annonce la vente du vapeur *Mauritain*, de 2 017 t. de jauge brute, construit à Glasgow en 1910, appartenant à. la Compagnie Navale de l'Océanie, à des armateurs français.

TRANSPORT DE MAIN-D'ŒUVRE INDOCHINOISE

La main-d'œuvre tonkinoise en Calédonie et aux Nouvelles Hébrides
H. C. [Henri Cucherousset]
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 28 octobre 1923)

Les cinq cent cinquante paysans tonkinois recrutés cet été par M. Milliard, de la maison Ballande, pour la Nouvelle-Calédonie et les Nouvelles-Hébrides, sont arrivés le 25 août à Nouméa après une excellente traversée. L'état sanitaire fut parfait grâce à la vigilance de M. le docteur Lefèvre, médecin du *Saint-François-Xavier*, qui, parlant très bien l'annamite, sut maintenir le moral aussi bien que le physique. Un seul décès, une femme, qui mourut de la fièvre après quatre jours de traversée. C'est un record pour un navire d'émigrants qui resta 24 jours en mer.

……

CORRESPONDANCE
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 28 octobre 1923)

Compagnie navale de l'Océanie
Société anonyme au capital de 4.000.000 de francs
77, rue de Lille 77 — Paris (VIIe)

Paris, le 5 septembre 1923

Monsieur le directeur,

Nous avons lu avec intérêt dans l'*Éveil économique* du 8 juillet votre appréciation sur nos tentatives pour établir un lien économique entre l'Indochine et nos colonies d'Océanie. Votre vœu eu faveur de la concordance à établir entre notre service Saïgon-Haïphong-Nouméa-Nouvelles-Hébrides et la ligne des Messageries maritimes Nouvelle-Calédonie–Tahiti–Panama–Antilles-France avait reçu d'avance l'accueil qu'il mérite.

Des incidents fortuits, au premier voyage, ont fait arriver le *Saint-François-Xavier* à Nouméa une dizaine de jours après le départ de l'*El-Kantara*. Il ne dépendra pas de nous qu'il en aille autrement dans la suite.

La prochaine tournée de notre vapeur lui fera quitter l'Indochine vers le 15 novembre pour arriver en Nouvelle-Calédonie et aux Nouvelles-Hébrides dans le milieu de décembre. Or le départ de l'*Andromède* des Messageries maritimes pour son voyage de retour est prévu pour le milieu de janvier.

Nous profitons de l'occasion pour vous signaler un argument à l'appui de la thèse que vous soutenez si justement. Pendant leur séjour en Océanie, les immigrants annamites sont défrayés de tout par leurs employeurs, ils peuvent donc soit envoyer chez eux, soit conserver pour leur retour, 450 piastres environ par année d'engagement. N'est-il pas certain que, pour le développement de l'Indochine, l'indigène rentrant au pays muni de ce pécule, représente un facteur beaucoup plus intéressant que s'il avait passé ce laps de temps à végéter chez lui ? Il est vraiment surprenant que des organes prétendant défendre l'indigène ne se rendent pas à l'évidence devant ce simple fait.

Pour ne prendre qu'un exemple, parmi ceux qui abondent, des avantages de l'émigration pour le pays d'origine des émigrants, nous engageons nos contradicteurs à se renseigner sur les résultats pour le Sud-Ouest de la France de l'expatriation des Basques, Béarnais et Gascons dans l'Amérique du Sud. Que de bergers, vachers, viticulteurs, prolétaires dans toute l'acception du mot, sont revenus un jour acheter une terre ou vivre de leurs rentes dans la Mère patrie !

Les mêmes résultats, toutes proportions gardées, sont réservés à la race jaune dans ces belles îles du Pacifique qui, déjà il y a des siècles, attiraient Malais et Chinois au péril de leur vie. Aujourd'hui, la France appelle ses citoyens d'Extrême-Orient à bénéficier en toute sécurité de ces « terres promises ».

Aux Nouvelles-Hébrides, qui ne sont encore qu'à moitié françaises, l'introduction des Indochinois constitue une œuvre d'intérêt national. Nous y possédons virtuellement la grande majorité des terres et des colons, mais notre emprise n'y sera définitivement, politiquement établie, qu'en donnant à nos colons les travailleurs dont ils ont besoin, en la personne de sujets indiscutablement Français.

Il y va de l'intérêt de l'Indochine que cette emprise économique soit consacrée par une population y développant le goût et l'usage des productions de l'Indochine.

Au surplus, comme vous le dites, et comme il y a lieu de le répéter sans cesse, il ne s'agit que d'un mouvement d'émigration ultra-modeste par rapport à la population de l'Indochine (et malheureusement pour elle).

Il ne s'agit pas de déverser du jour au lendemain des milliers et des milliers d'Annamites en Océanie. Pour que la réussite soit assurée, pour que le mouvement se

continue sous l'influence de ceux mêmes qui eu auront été les premiers bénéficiaires, les capacités d'absorption de nos colons d'Océanie étant encore modestes, il ne faut pas compter sur un prélèvement annuel, pour l'ensemble de nos possessions de plus de 1.510 à 2.000 sujets, et dans quatre ou cinq ans, le nombre des Indochinois rentrant chez eux compensera largement ceux qui en partiront de nouveau.

Veuillez agréer, Monsieur le directeur, l'assurance de nos sentiments distingués.

Compagnie navale de l'Océanie

Le président
Signe : ILLISIBLE

AVIS DE COURRIERS

PROCHAINS DÉPARTS
(*L'Avenir du Tonkin*, 23 décembre 1923)

Pour l'Australie

Le vapeur *Saint-François-Xavier* partira de Haïphong le 23 décembre courant dans l'après-midi pour Townsville (Australie) et Nouméa.

Tous objets de correspondance (sauf les valeurs déclarées) à destination de l'Australie, la Tasmanie, la Nouvelle-Zélande, la Nouvelle-Calédonie, les Nouvelles-Hébrides, Tahiti et les îles Marquises seront confiés à ce navire

Le courrier de Hanoï sera expédié sur Haïphong le 23 décembre par train n° 1 à 6 h. 20.

MINES MÉTALLIQUES
(*La Journée industrielle*, 2 janvier 1924)

Société des Mines Nickelifères et du Mont-Dô Réunies. — Le siège vient d'être transféré du 5, rue d'Aumale, au 77, rue de Lille, à Paris. Le conseil d'administration a été renouvelé entièrement ; il est désormais composé comme suit : … et Compagnie Navale de l'Océanie.

Annuaire industrie, 1925 :
NAVALE de l'OUEST(Société), 8, r. Auber, Paris, 9e.

L'Indochine et nos possessions océaniennes
(*Supplément colonial de L'Économiste européen*, 20 février 1925, p. 20)

[…] En septembre 1923 a été inaugurée, par la Compagnie navale de l'Océanie, la ligne Haïphong-Nouméa, qui dessert également Port-Vila, avec prolongation éventuelle sur Papeete, et les renseignements qu'on possède actuellement sur les services déjà effectués sont plutôt encourageants. Il est à souhaiter que les départs, actuellement trimestriels, puissent bientôt avoir lieu à des dates moins espacées. La première condition est évidemment que les navires affectés à cette ligne soient assurés de trouver un fret suffisant. Les quelques renseignements statistiques que nous avons fournis semblent indiquer qu'il ne ferait pas défaut dès maintenant, et il ne pourra d'ailleurs

que s'accroître quand le problème d'une mise en valeur rationnelle de ces diverses possessions se trouvera résolu, en même temps que celui de la main-d'œuvre, qui paraît lui-même être en bonne voie de solution. Un appoint sérieux pourrait être vraisemblablement trouvé en prolongeant cette ligne jusqu'à l'Australie, client non négligeable pour les riz indochinois. Un accroissement de trafic résulterait également de l'éventualité, pour Saïgon, notre grand port cochinchinois, de devenir, en même temps qu'un centre de liaison entre les services de cabotage sur la côte asiatique, les services sur l'Océanie, et les grandes lignes de navigation françaises, un vaste marché à la fois pour les articles de la Métropole, ceux des pays orientaux, et les produits océaniens.

Quoi qu'il en soit, ce qui importe à l'heure actuelle, pour nos possessions océaniennes, c'est, qu'elles soient en relations maritimes avec l'Indochine d'une façon régulière ; les rapports économiques entre les deux groupes se trouveront d'ailleurs facilités par la mise en service, depuis le début de l'année dernière, du grand poste de télégraphie sans fil de Saïgon, qui, pour les communications radiotélégraphiques, servira d'intermédiaire entre la France et ses colonies d'Océanie.

Mais il faut aussi apporter sans tarder les améliorations indispensables aux ports visités par les navires de la ligne déjà en service Haïphong-Nouméa, et en particulier Port-Vila, dans l'île Vaté, aux Nouvelles-Hébrides, port très fréquenté, mais réclamant un outillage moderne. Quant au port de Nouméa, en Nouvelle-Calédonie, il est actuellement insuffisant à la fois quant aux quais, à l'outillage et aux docks. Divers projets d'amélioration ont été envisagés, dont l'un comporte notamment la construction d'environ 300 mètres de wharfs, d'une cale sèche de 160 mètres, et de deux docks à étages, ainsi que l'achat de. matériel pour la manutention des marchandises.

Une mention toute particulière doit être faite de Papeete, sur la côte nord de l'île de Tahiti, port de relâche tout indiqué sur la route de Panama vers l'Australasie. C'est un abri excellent, vaste et profond, communiquant avec la haute mer par trois passes, dont deux, celle du nord et celle de l'est, sont praticables pour la navigation. Le port, qui a besoin d'être mis en état, est susceptible d'un développement considérable, lorsqu'il pourra offrir aux navires toutes facilités pour leur ravitaillement.

La mise à exécution de ces grands travaux contribuera vraisemblablement, d'une manière intéressante à alimenter en fret les services maritimes avec l'Indochine, qui pourra fournir ciment, chaux, briques, et autres matériaux, sans compter le charbon tonkinois .et le pétrole néerlandais pris en cours de route, pour approvisionner ces ports d'escale.

……

Edmond Bouchery.

CONSTRUCTIONS NAVALES
Chantiers de Roche-Maurice,
L. Coquet et Cie
(*La Journée industrielle*, 11 mars 1925)

Cette société vient de procéder avec succès, dans ses chantiers de Nantes, au lancement d'un remorqueur de 130 CV, destiné à la Compagnie Navale de l'Océanie.

Le Serpent de mer n'est pas mort !
UN NAVIRE L'A RENCONTRÉ SUR LES COTES D'AUSTRALIE
(*Le Nord-Maritime*, 27 avril 1925)

Nous lisons dans le journal « France Indochine », qui parait à Hanoi (nº du 11 mars 1925), l'entrefilet suivant :

Le monstre marin qui avait été vu autrefois dans la baie d'Along a été rencontré sur les côtes d'Australie par le « Saint-François-Xavier » lors de son dernier voyage, vers six heures du soir, .alors qu'il commençait à faire nuit. M. le chef mécanicien et M. Chariot, commandant du navire, ont vu le monstre suivre le flanc du bateau : ce dragon ou serpent de mer serait gros comme un tonneau et mesurerait de 16 à 18 mètres de long ; il serait de couleur jaune foncé. Ils ne l'aperçurent que quelques minutes et supposent qu'il fut touché par l'hélice car le monstre prit le large et disparut dans les flots.

Le commandant du navire et le chef mécanicien avaient tout d'abord cru apercevoir deux énormes tortues car le serpent semblait dormir. Sa tête a paru être de la grosseur de celle d'un homme avec face aplatie. Le cou ressemblait à celui d'un cygne. Plusieurs anneaux se déroulèrent et ces messieurs aperçurent nettement un aileron énorme, membraneux et formé de plusieurs côtes. Le corps a paru couvert d'écailles.

La rencontre eut lieu le 2 février 1925, à 6 heures 32 du soir, à un mille de terre, à hauteur du phare de Port-Stephens, sur la côte Sud-Est de l'Australie. Le navire venait de Nouméa et se rendait à Newcastle.

Le « Saint-François-Xavier » appartient à la Compagnie Navale de l'Océanie.

Au Conseil d'État
(*Les Annales coloniales*, 14 mai 1925)

Compagnie navale de l'Océanie

À la requête de la Compagnie navale de l'Océanie, le Conseil d'État a annulé une décision du Conseil du contentieux administratif des Établissements français en Océanie, qui a condamné la Colonie à lui payer une indemnité qu'elle estime insuffisante, à raison des circonstances extra-contractuelles dans lesquelles elle a dû effectuer le service de navigation interinsulaire pendant la guerre.

Cette haute jurisprudence à décidé en outre qu'il sera procédé à une nouvelle expertise à l'effet de déterminer les charges ayant été supportées par la Compagnie navale de l'Océanie.

LA COMPAGNIE NAVALE DE L'OCÉANIE
RÉTABLIT À DUNKERQUE SON SERVICE
MENSUEL SUR NOUMÉA
(*Le Nord-Maritime*, 1er septembre 1925)

Avant la guerre, l'importante Compagnie navale de l'Océanie, que représente à Dunkerque, notre sympathique concitoyen M. Lucien Delrue, possédait un service régulier entre notre port et Tahiti.

Nous apprenons aujourd'hui avec satisfaction que ce service est complètement réorganisé et que l'administrateur de cette importante firme, M. Ballande, de Bordeaux fera effectuer le premier départ aujourd'hui même de Dunkerque.

C'est le steamer « Pasteur », navire français de 7.000 tonnes qui quittera le premier, cette nuit, notre port, destination de Tahiti et de Nouméa. Ce bâtiment emportera des

rails, ciments, machines agricoles et matériel de chemins de ter, consignés à la Maison Delrue. Les navires quitteront Dunkerque tous les mois.

Ils retourneront en Europe avec chargements de nickel, pour Anvers et Rotterdam.

La réinstallation de cette ligne à Dunkerque augmentera sensiblement le tonnage de l'exportation du port.

EN BEGIQUE
Compagnie Navale de l'Océanie
(*Le Nord-Maritime*, 18 décembre 1925)

Anvers, 16 décembre. — Hier, il a été procédé, aux chantiers de l'Antwerp Engineering Co, à Hoboken. au lancement du vapeur *Saint-André* construit pour la Compagnie Navale de l'Océanie, 77, rue de Lille, à Paris. Ce navire, qui est destiné au trafic des îles de l'Océanie, a une longueur de 52 m. 36 et une largeur de 9 m. 50 ; sa portée en lourd est de 800 tonnes. Il est pourvu d'une installation frigorifique.

AEC 1926/935 — Hauts-Fourneaux de Nouméa (H.F.N.),
rue de l'Alma, NOUMEA.
(Comité de Direction : 77, rue de Lille, PARIS. — Tél. : Ségur 47-11, Fleurus 61-07).
Capital. — Société anon., 20 millions de fr. en 40.000 actions de 500 fr. libérées.
Objet. — Traitement et affinage de tous minerais et notamment des minerais de nickel et de cobalt.
Imp. — Mattes de nickel, minerais de chrome et de nickel, cobalt.
Exp. — Gypse, spath, coke, sulfate de soude.
Correspondants. — Établissements Ballande, Bordeaux. — Cie navale de l'Océanie, 77, rue de Lille, Paris. — Usines de nickel de la Nèthe Duffel (Belgique).
Conseil. — MM. A. Ballande, G. Laroque, L[ouis] Chavane, F. Van Brée, M. Berge, A. Rougy, [Paul] Guiraud, Milliard, administrateurs.

Compagnie navale de l'Océanie
(*La Journée industrielle*, 3 juin 1927)
(*Le Courrier maritime nord-africain*, 13 juin 1927)

L'assemblée ordinaire, tenue le 20 mai, a approuvé les comptes de l'exercice 1925-26 clôturé au 30 juin, qui font apparaître un solde bénéficiaire de 952.761 fr. Elle a décidé de porter aux amortissements 455.029 francs 22 ; aux réserves, 124.886 fr. 62 ; au conseil d'administration, 8.642 fr. 28 ; aux actionnaires, 8 % du capital, et de reporter à nouveau un solde de 44.203 fr. 51.

Échos d'Indochine
(*L'Indochine : revue économique d'Extrême-Orient*, 5 juillet 1927)

Au moment où nous mettons sous presse, nous apprenons le naufrage du *Saint-François-Xavier*, le navire de M. Ballande**,** qui transportait les coolies tonkinois d'Haïphong à Nouméa.

Comité de l'Océanie Française*
(*La Dépêche coloniale*, 18 janvier 1928)

Dans sa dernière séance, présidée par le général Messimy, le Comité de l'Océanie Française a examiné la question des relations maritimes entre l'Indochine et la Nouvelle-Calédonie.

Notablement réduites à la suite du naufrage du *Saint-François-Xavier*, de la Compagnie navale de l'Océanie, celle ci n'ayant pu les assurer alors qu'à l'aide de moyens de fortune, ces relations vont se trouver intégralement rétablies, et même améliorées, par la mise en service, d'un nouveau navire, le vapeur *Hermelin*, plus grand que le précédent et qui exécutera ces jours prochains son premier voyage.

Le comité a pris acte de cette situation qui, pour le moment, répond aux besoins des colonies intéressées et les satisfait sans qu'il en coûte à la collectivité aucune subvention.

Enfin, sur l'initiative de son président, le comité a décidé d'intervenir pour que la liaison bilatérale de nos diverses colonies océaniennes avec la métropole par T. S. F., soit activée dans toute la mesure possible.

COMPAGNIE NAVALE DE L'OCÉANIE
Société anonyme au capital de 4.000.000 de francs
Siège social : 77, rue de Lille, Paris.
(*La Dépêche coloniale*, 29 janvier 1928)

MM. les actionnaires sont convoqués en assemblée générale extraordinaire pour le jeudi 16 février 1928, à 10 h. 1/2 du matin, au siège de la Société, 77, rue de Lille, à Paris.

Ordre du jour :

1° Augmentation du capital social ;
2° Changement de dénomination de la Société :
3° Comme conséquence, modification des articles 3 et 6 des statuts.

Tout actionnaire peut prendre part aux délibérations avec un nombre de voix égal â celui des actions qu'il représente.

Nul ne peut être mandataire s'il n'est actionnaire lui-même.

Les propriétaires d'actions au porteur doivent, pour avoir le droit d'assister ou de se faire représenter à l'assemblée générale, déposer leurs titres seize jours au moins avant l'époque fixée pour la réunion, c'est-à-dire le 31 janvier au plus tard, dans les caisses suivantes :

Etablissements Ballande, 15, place Pey-Berland, Bordeaux.
Société Générale de Belgique, 3, Montagne du Parc, Bruxelles, Belgique.
Compagnie Navale de l'Océanie, 77, rue de Lille, Paris.

Il sera remis à chaque déposant ou représentant une carte d'admission nominative et personnelle pour l'assemblée générale.

Le conseil d'administration.

NOUVELLE DÉNOMINATION

COMPAGNIE NAVALE ET COMMERCIALE DE L'OCÉANIE

Cie NAVALE & COMMERCIALE DE L'OCÉANIE

Société Anonyme constituée par actes de Me CHAVANE, Notaire à Paris.

CAPITAL SOCIAL : 10.000.000 DE FRANCS

DIVISÉ EN 20.000 ACTIONS DE 500 FRANCS CHACUNE

Droit de Timbre acquitté par abonnement. Avis d'autorisation inséré au JOURNAL OFFICIEL du 2 et 3 Avril 1928

SIÈGE SOCIAL A PARIS

Action de Cinq Cents Francs au Porteur

ENTIÈREMENT LIBÉRÉE

N° 18,699

Un Administrateur, PARIS, LE 15 AVRIL 1928 Un Administrateur

38.796 — Déposé — Imp. RICHARD, 20, Rue de Pétrograd, Paris

Coll. Jacques Bobée

COMPAGNIE NAVALE ET COMMERCIALE DE L'OCÉANIE

Société anonyme constituée part actes de Me Chavane, notaire à Paris.

Capital social : 10.000.000 de fr.
divisé en 20.000 actions de 500 fr. chacune

Droit de timbre acquitté par abonnement

Avis d'autorisation inséré au *Journal officiel*
du 2 et 3 avril 1928

Siège social à Paris

ACTION DE CINQ CENT FRANCS AU PORTEUR

entièrement libérée

COMPAGNIE NAVALE ET COMMERCIALE DE L'OCÉANIE
en liquidation

PREMIÈRE RÉPARTITION
Remboursement de fr. 90 par action libérée

COMPAGNIE NAVALE ET COMMERCIALE DE L'OCÉANIE
en liquidation

DEUXIÈME RÉPARTITION
Remboursement de fr. 55 par action libérée

COMPAGNIE NAVALE ET COMMERCIALE DE L'OCÉANIE
en liquidation

TROISIÈME RÉPARTITION
Remboursement de fr. 9 par action libérée

Paris, le 15 avril 1928
Un administrateur (à gauche) : Chavane
Un administrateur (à droite) : Pierre Tandonnet

Imprimerie Richard, 20, rue de Petrograd, Paris

Société Navale et Commerciale de l'Océanie
(*La Journée industrielle*, 25 février 1928)

Une assemblée extraordinaire tenue hier a autorisé une émission de 20 millions de francs d'obligations.

Société Navale et Commerciale de l'Océanie
(*La Journée industrielle*, 28 février 1928)

Une assemblée extraordinaire, tenue hier, a ratifié l'augmentation de capital de 4 à 10 millions.

MARINE MARCHANDE
(*La Journée industrielle*, 14 mars 1928)

Compagnie Navale et Commerciale de l'Océanie. — Émission d'un nombre maximum de 20.000 obligations de 500 fr. 7 %.

Publicité
(*La Petite Gironde*, 6 août 1928)

LA COMPAGNIE NAVALE DE L'OCÉANIE ACHÈTE DES NAVIRES
(*La Dépêche coloniale*, 1er novembre 1928, p. 4, col. 2)

Parmi les récentes ventes de navires signalées à Londres, on en trouve une oui intéresse plus particulièrement le pavillon français.

Il s agit de quatre cargos de même type, les Artstan, Bardistan, Kohistan et Registan, de 6.700 tonnes *deadweight*, que la Strick Line vient de vendre à la Compagnie Navale et Commerciale de l'Océanie pour la somme de 200.000 livres, soit 25 millions de francs.

COMPAGNIE NAVALE ET COMMERCIALE DE L'OCÉANIE
77, rue de Lille PARIS VIIe
(*Les Annales coloniales*, 23 novembre 1928)

La Compagnie navale et commerciale de l'Océanie inaugurait, au début des hostilités, la ligne de navigation de Nouvelle-Calédonie en France, via Tahiti et Panama.

Elle possédait alors cinq vapeurs de 8.000 tonnes (dont l'un, le *Saint-André*, a été le premier vapeur français ayant franchi Panama, 26/3/1915) que venaient de lui livrer les Ateliers et Chantiers de la Loire.

Elle fondait, en même temps, des comptoirs à Papeete, à Raiatéa et aux îles Marquises.

La guerre, anéantissant son trafic, privait également la Compagnie de sa flotte.

Force lui a été, pour reprendre ses opérations, de louer des vapeurs, en attendant la construction d'unités particulièrement appropriées et munies des derniers perfectionnements techniques.

Mais la Compagnie des Messageries maritimes (Services Contractuels), ayant abandonné l'itinéraire des conventions de 1914, via Suez et Java, pour desservir le Pacifique, via Tahiti, Panama, Fort-de-France, la C.N.C.O. a elle-même changé de parcours.

Elle dessert toujours la Nouvelle-Calédonie et les Nouvelles-Hébrides, alternativement avec la Compagnie des Messageries maritimes, mais, partant de Dunkerque, Le Havre, Bordeaux, Alger, Marseille, via Suez, elle touche aux ports sur la route, notamment ceux de Java.

Pour le deuxième semestre 1928, les départs de Marseille à destination de la Nouvelle-Calédonie et les Nouvelles-Hébrides, avec escale aux Indes Néerlandaises, ont été et seront assurés par les vapeurs suivants :

Malgache, parti de Marseille le 3/7/28 ;
Alsace, parti de Marseille fin août ;
Capitaine-Maurice-Eugène, quittera Marseille fin octobre ;

Le départ, fin décembre, sera assuré par un des quatre grands vapeurs identiques, âgés de cinq ans, que la Compagnie vient d'acquérir en Angleterre.

Les six départs alternés avec les six départs des Messageries maritimes donnent ainsi exactement aux chargeurs l'occasion d'effectuer chaque mois une expédition.

D'autre part, la Compagnie navale et commerciale de l'Océanie a, sans aucune subvention, assumé la charge d'assurer entre l'Indochine, la Nouvelle-Calédonie et les Nouvelle-Hébrides un service (vapeur *Gia-Long*) grâce auquel nos colonies d'Océanie, végétant depuis une trentaine d'années, ont pu, enfin, prendre leur essor.

Par cette initiative, 2.000 ou 3.000 émigrants, hommes, femmes et enfants, vivant péniblement dans les provinces surpeuplées du Tonkin, ont permis, à leur grand avantage, comme à celui de leurs employeurs, non seulement de mettre en valeur des terres fertiles, jusque-là incultes, mais d'étendre très heureusement, au point de vue

politique, l'emprise française en Océanie, et ce, sans qu'il en coûte rien, tant pour une ligne que pour l'autre, au budget métropolitain ou à celui des Colonies intéressées.

Légendes :
Le *Saint-Marc*, torpillé et coulé en Méditerranée [douteux]
Le vapeur *Gia-Long* (ligne d'Indochine)

Annuaire Desfossés, 1929, p. 472 :
Compagnie navale et commerciale de l'Océanie
Conseil : pas de noms.
Service financier : Banque franco-chinoise, 74, rue Saint-Lazare, à Paris.

Compagnie navale et commerciale de l'Océanie
(*La Journée industrielle*, 22 mars 1929)

L'assemblée ordinaire tenue hier a approuvé lés comptes de l'exercice clos le 30 juin 1928 faisant apparaître un bénéfice net de 1.915.299 francs auquel vient s'ajouter le report antérieur de 33104 fr. Le dividende brut a été fixé à 10 %, soit 50 fr., sur lequel un acompte de 5 % a été versé aux actions anciennes. La mise en paiement du solde aura lieu à partir du 1er mai.

Navale et Commerciale de l'Océanie
(*Le Journal des finances*, 24 et 26 mai 1929)

La Compagnie navale et commerciale de l'Océanie ne porte ce nom que depuis l'an dernier. En 1909, lors de sa constitution, elle prenait la suite d'une entreprise de navigation des Etablissements Ballande, et fut alors dénommée Société des Voiliers dé Nouméa ; elle devint, l'année suivante, la Compagnie navale de l'Océanie.

Pendant fort longtemps, les actions de la Société sont restées à. peu près complètement ignorées au marché de Paris. C'est ce qui explique sans doute que nous ne possédions que fort peu de renseignements sur les exploitations de la Compagnie, On sait seulement que, se livrant à la fois aux opérations d'armement, d'affrètement, de consignation et de commission, elle a établi des agences à Papeete, à Sydney (Australie) et à Port-Villa (Nouvelles-Hébrides).

Les modifications qui ont été apportées à la présentation des comptes au cours de ces dernières années ne permettent d'ailleurs que difficilement de tirer des indications des divers postes du bilan. Jusqu'en 1925, la plus grande partie de l'actif social était bloquée dans un poste « Agences » porté pour 13.623.269 francs en 1924 et 14.896.073 fr. en 1925. À partir de 1925, cet actif fut réparti en un certain nombre de postes qui se présentaient ainsi au dernier bilan publié (1927) : Flotte : 2.672.581 francs ; Agences : 679.546 fr. ; Sociétés affiliées : 2.898.780 fr. ; Débiteurs divers : 10.966.089 fr. ; Marchandises : 10.538.594 francs. Quant à l'actif immédiatement disponible, il ne figurait que pour 224.391 francs, en face desquels on relevait au passif plus de 2% millions d'exigibilités diverses. Le capital était depuis 1919 fixé à 4 millions et divisé en 8.000 actions de 500 francs.

Les quatre derniers bilans publiés faisaient ressortir des chiffres de bénéfices qui paraissaient assez honorables en regard du capital et qui avaient permis la distribution de dividendes intéressants :

Exercices	Bénéfices nets	Divid.
1924	531.042	25
1925	991.643	25
1926	952.761	40
1927	1.481.161	45

Telle se présentait Ja situation à la fin de 1927 : Les actionnaires touchaient une rémunération régulière ; mais l'affaire avait subi d'importantes transformations, et il était évident que son capital n'était plus en harmonie avec ses besoins.

Aussi, dès le mois de février 1928, une première augmentation du fonds social était-elle effectuée qui portait celui-ci de 4 à 10 millions, par la création de 12.000 actions nouvelles de 500 francs. Quelques jours après, une autre assemblée extraordinaire autorisait le conseil à émettre pour 29 millions de francs d'obligations 7 % sur lesquels une première tranche de 10 millions fut peu après émise. Quelques mois après ces émissions, exactement le 6 septembre 1928, les 20.000 actions de 500 fr. qui composaient le capital furent introduites au marché officiel au prix de 650 fr.

Les résultats de l'exercice 1928 de la Compagnie navale et commerciale de l'Océanie viennent d'être publiés Les bénéfices s'élèvent à 1.915.000 francs. Le dividende des 8.000 actions anciennes est porté de 45 à 50 francs ; quant aux actions nouvelles, elles recevront 25 francs. Bien que cet exercice n'ait bénéficié qu'en partie de l'augmentation du capital de 1928, il semble évident que l'opération réalisée l'an dernier n'était pas disproportionnée avec les possibilités de l'affaire. Les répartitions annoncées n'absorberont, en effet, que la moitié environ des bénéfices de l'exercice.

Mais les projets qui ont été révélés au public à la suite de l'assemblée extraordinaire du 13 avril dernier sont d'un ordre de grandeur autrement important. Il ne s'agit de rien moins que .de porter le capital en une ou plusieurs fois de 10 à 40-millions, une première tranche étant immédiatement émise par création de 10.000 actions à vote privilégié, et de créer en outre éventuellement des obligations jusqu'à concurrence de 30 millions. Si le conseil use de ces diverses autorisations, c'est donc 69 nouveaux millions qui seront investis dans l'affaire. Les émissions de l'an dernier ayant dû permettre l'assainissement à à près complet de la situation-financière — le bilan de 1928, qui n'est pas encore publié, nous renseignera d'ailleurs à ce sujet — il est évident que les opérations envisagées ont pour but de permettre la réalisation de vastes projets. La Compagnie n'a encore fourni, à.notre connaissance, aucune indication à ce sujet. Mais il est vraisemblable qu'ils ont quelque rapport avec la constitution, que nous avons annoncé récemment, d'une holding qui, sous l'égide de la Banque de l'Indochine, groupera diverses sociétés françaises d'exploitation aux Nouvelles-Hébrides.

Il est peut-être un peu tôt, dans ces conditions, pour se montrer affirmatif sur le point de prévoir dans quelle mesure les nouvelles charges financières qui vont incomber à la Compagnie lui permettront, au cours des prochaines années, de rémunérer les capitaux qui lui sont confiés dans les mêmes proportions que précédemment. Aussi, les cours actuels de l'action Navale et Commerciale de l'Océanie (701) se contentent-ils d'enregistrer avec satisfaction et, depuis la réaction de ces jours derniers, avec une certaine modération, les résultats obtenus jusqu'à ce jour et d'envisager l'avenir avec une confiance qui trouve sans doute, et jusqu'à plus amples éclaircissements, son principal appui dans le prestige dont jouissent certaines personnalités figurant au conseil d'administration.

REVUE DU MARCHÉ

NAVIGATION
(*Le Journal des finances*, 31 janvier 1930)

D'après le « Journal de la marine marchande », la Compagnie des Messageries Maritimes et la Compagnie navale et commerciale de l'Océanie viennent de s'unir pour assurer l'exécution d'un service combiné de navires mixtes entre l'Europe et certains ports du Pacifique. Cette union met fin à un état de lutte qui, pendant de longues années, avait mis les deux sociétés aux prises.

REVUE DU MARCHÉ

NAVIGATION
(*Le Journal des finances*, 20 juin 1930)

L'action Navale et Commerciale de l'Océanie est faible vers 300 : l'assemblée du 12 juin a approuvé les comptes au 30 juin 1929 se soldant par un déficit de 1.719.631 francs contre un bénéfice de 1.915.300 francs. D'après les indications contenues dans le rapport du conseil, la société a cédé son actif naval aux Messageries Maritimes et tend à devenir une entreprise purement commerciale.

Annuaire Desfossés, 1931, p. 472 :
Compagnie navale et commerciale de l'Océanie
Conseil : L. Chavane, G. Breton, P. Tandonnet, A. Ballande, V. Bouillier [6], F. Van Brée, J. Chenorkian, H. Dewez [7], E. Loste, H. Mallet [8].

Assemblées
Compagnie navale de l'Océanie
(*Les Annales coloniales*, 7 mars 1931)

Extraord. 27 mars, 15 h., 19, rue Blanche ; approbation, en tant que de besoin, des accords passés avec la Société des services contractuels des Messageries maritimes*.

Compagnie navale et commerciale de l'Océanie
(*La Journée industrielle*, 28 mars 1931)

L'assemblée ordinaire, tenue hier, a approuvé les comptes de l'exercice 1929-1930, clos au 30 juin, qui se soldent par une perte de 4.859.901 francs.

[6] Victor Bouillier (1857-1941) : ancien directeur de la succursale de la Banque de l'Indochine à Nouméa (1888-1920). Voir encadré.
[7] Henry Dewez (Mons,1889-Paris, 1964) : président de la Banque française commerciale et financière. Voir encadré.
[8] Henri Mallet : consignataire de la CNO à Bordeaux.

M. Pierre Tandonnet, administrateur sortant, a été réélu.

Une assemblée extraordinaire, tenue ensuite, a ratifié la vente de la flotte et du fonds de commence naval de la société aux Services contractuels des Messageries Maritimes. Cette flotte se composait de quatre vapeurs mixtes de 6.900 tonnes de portée en lourd dénommés *Saint-Éloi*, *Saint-Augustin*, *Saint-Roch* et *Saint-Luc,* et un vapeur de 3.000 tonnes de portée en lourd, le *Gia-Long*.

La Société des Services contractuels des Messageries Maritimes étant liée par une convention qui associe étroitement l'État à son exploitation, cette vente a entraîné diverses servitudes qui ont été approuvées par l'assemblée. D'abord, la Compagnie navale et commerciale de l'Océanie a dû prendre l'engagement de ne pas exploiter, avant vingt années, des services de navigation entre l'Europe et l'Océanie et vice versa et entre l'Océanie et l'Indo-Chine, et vice versa. Elle s'est, en outre, obligée à réserver, au groupe des Messageries Maritimes, l'exclusivité de ses transports entre l'Europe et le Pacifique pendant la même période de vingt ans. En contrepartie, elle a obtenu de ses acheteurs l'engagement de lui accorder, pendant ces vingt années, le traitement du chargeur de marchandises et du passager le plus favorisé.

COMPAGNIE NAVALE ET COMMERCIALE DE L'OCÉANIE

(*L'Information financière, économique et politique*, 29 mars 1931, p. 11, col. 3)

L'assemblée ordinaire, tenue le 27 mars, a approuvé tes comptes de l'exercice clos le 30 juin 1930 faisant apparaître un solde débiteur de 4 millions 859.901 fr. 64.

M. Pierre Tandonnet, administrateur sortant, a été réélu.

Le rapport du conseil rend compte de la vente de la flotte et du fonds de commerce naval de la Société effectuée aux Services contractuels des Messageries Maritimes. La Société s'est obligée, d'une part à ne pas exploiter avant vingt ans des services de navigation entre l'Europe et l'Océanie et entre l'Océanie et l'Indochine ; d'autre part, à réserver au groupe des Messageries Maritimes, pendant cette même période, l'exclusivité de ses transports entre l'Europe et le Pacifique. En outre, la Société a été appelée à donner son aval pour garantir la bonne fin d'un crédit de campagne de 4 millions consenti par la Banque de France, relativement aux engagements aux Établissements Ballande et à la Société Caledonia.

Par ailleurs, en raison de la situation des possessions de la Société en Océanie, le conseil signale qu'il a cru devoir débiter le compte des résultats de l'exercice d'une somme de 5 millions de francs sous la rubrique « Réserve spéciale ».

LA NOUVELLE-CALÉDONIE ET DÉPENDANCES EN 1930

(*Journal officiel de la République française*, 8 décembre 1931, p. 592 s)
(*Bulletin de l'Agence générale des colonies*, mai 1932, p. 866 s)

……

Au cours de l'année 1930, 11 navires sont arrivés en Nouvelle-Calédonie, provenant directement des parts métropolitains par les voies Panama-Tahiti desservies par les services contractuels des Messageries maritimes et Suez-Batavia, itinéraires des navires de la Compagnie navale et commerciale de l'Océanie.

Ces derniers bâtiments ont été acquis au cours de l'année par la compagnie des Messageries maritimes qui les a affectés à sa ligne France-Nouvelle-Calédonie via Panama.

……

La société des services contractuels des Messageries maritimes a aussi acquis au cours de l'année le s/s « Gia-Long » de la C.N.C.O., lequel continue à assurer les relations directes entre la colonie et l'Indochine, sous le nom de « Dumont d'Urville ». Ce navire effectue le transport des coolies tonkinois employés en Nouvelle-Calédonie et aux Nouvelles-Hébrides. Il transporte également d'importantes quantités de riz, de nattes, meubles en rotin, etc.

BRUITS ET NOUVELLES
(*L'Information financière, économique et politique*, 19 février 1932, p. 2, col. 2)

NAVALE ET COMMERCIALE DE L'OCÉANIE. — Les comptes de l'exercice 1930-31 qui seront soumis à l'assemblée du 15 mars se soldent en nouvelle perte, après amortissements. Rappelons que le déficit de l'exercice précédent s'était monté à 4.859.000 francs.

INFORMATIONS FINANCIÈRES

COMPAGNIE NAVALE ET COMMERCIALE DE L'OCÉANIE
(*L'Information financière, économique et politique*, 3 août 1932, p. 11, col. 2)

Les porteurs d'obligations 7 % sont convoques, pour le 19 août, en assemblée générale, à l'effet de délibérer sur l'ordre du jour suivant : examen des propositions de remboursement anticipé des obligations 7 % et de renonciation au coupon n° 9. faites à l'Association par la Compagnie Navale et Commerciale de l'Océanie.

Annuaire Desfossés, 1933, p. 488-489 :
Compagnie navale et commerciale de l'Océanie
Conseil : G. Breton, P. Tandonnet, président ; A. Ballande, V. Bouillier, F. Van Brée, H. Dewez, E. Loste, H. Mallet.

COMPAGNIE NAVALE ET COMMERCIALE DE L'OCÉANIE
(*Le Temps*, 30 mars 1933)

L'assemblée du 29 mars a approuvé les comptes de l'exercice clos le 30 juin 1932 qui ont fait ressortir une nouvelle perte de 664.027 francs. Pour l'exercice 1930-1931, la perte avait été de 5.111.021 fr. Le déficit total se trouve ainsi porté à 10.634.950 francs.

COMPAGNIE NAVALE ET COMMERCIALE DE L'OCÉANIE
(*L'Information financière, économique et politique*, 19 juillet 1934, p. 11, col. 2)

C'est, vraisemblablement le 7 juillet qu'aura lieu l'assemblée extraordinaire — celle du 18 juin n'ayant pu délibérer faute du quorum. — qui devra confirmer et réitérer en tant que de besoin les décisions de l'assemblée du 27 avril, prononcer la dissolution et

donner aux liquidateurs les pouvoirs nécessaires pour réaliser les transactions intervenues avec divers débiteurs.

NAVALE ET COMMERCIALE DE L'OCEANIE
(*Les Annales coloniales*, 21 juillet 1934)

Une assemblée extraordinaire tenue le 30 juillet a confirmé les résolutions de l'assemblée extraordinaire du 27 avril 1933, comportant la dissolution de la Société, la nomination de liquidateurs, l'approbation de la transaction intervenue avec un débiteur de la Société et l'examen des propositions de règlement émanant d'autres débiteurs.

NOUVELLES FINANCIÈRES
(*L'Information financière, économique et politique*, 31 juillet 1936, p. 3, col. 4)

Compagnie Navale et Commerciale de l'Océanie

L'assemblée ordinaire du 21 juillet ayant adopté la proposition des liquidateurs, un premier dividende de liquidation est payable depuis le 27 juillet sur la base de 90 francs net pour les actions nominatives et 79 fr. 93 pour les actions au porteur (déduction faite de la taxe de transmission s'élevant à 10 fr. 07).

AEC 1937 : 0.

NAVALE ET COMMERCIALE DE L'OCEANIE
(*Les Annales coloniales*, 23 juillet 1937)

L'assemblée tenue le 21 juillet a approuvé les comptes de la liquidation arrêtés au 30 juin et a décidé une seconde répartition de 55 francs par action, payable le 1er août.

NOUVELLES FINANCIÈRES
(*L'Information financière, économique et politique*, 24 septembre 1938, p. 2, col. 6)

Compagnie Navale et Commerciale de l'Océanie. — Il sera décidé, à l'assemblée ordinaire qui doit approuver les comptes de liquidation de la période du 1er juillet 1937 au 30 septembre 1938, d'effectuer une troisième répartition. Celle-ci sera de très faible Importance par comparaison aux précédentes qui étaient de 90 fr. et de 55 francs.

Navale et Commerciale de l'Océanie (en liquidat.)
(*Les Annales coloniales*,17 octobre 1938)

L'assemblée ordinaire, convoquée par le liquidateur, a approuvé les comptes de la période 1er juillet 1937-30 septembre 1938, et voté une troisième répartition de 9 fr. brut, payable à partir du 21. octobre.