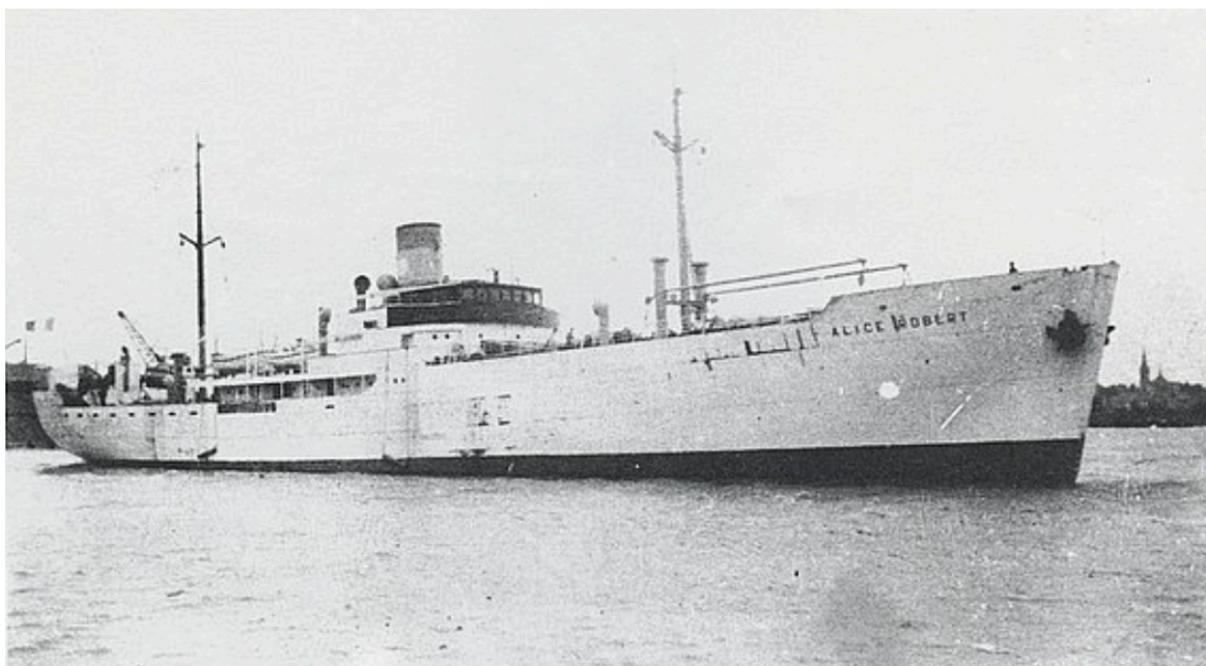


COMPAGNIE FRANCO-COLONIALE DE NAVIGATION



Le bananier *Alice-Robert*
<https://pescadorsaintcyprien.com/epaves/bananier-ou-alice-robot/>

Nouvelles sociétés (*Les Échos*, 19 juillet 1934)

Compagnie franco-coloniale de navigation. Société à resp. lim., exploitation d'un navire en construction dénommé « Alice-Robert » pour le transport de fruits. Siège à Paris, 56, rue de la Victoire. Capital : 1.500.000 fr. Associés : M^{me} veuve Nicolardot, 57, rue des Tilleuls, à Boulogne (Seine) ; MM. Lesage (Henry), 7, cité Paradis ; Michez (Alexandre), à Eaubonne (S.-et-O.), 115, chaussée Jules-César ; Join-Lambert ¹, 5, avenue Élisée-Reclus, Paris ; Thelier (H.) ², 1, avenue de Friedland, Paris ; Bonaparte-Wyse (Napoléon), 76, avenue Marceau, Paris ; Michez (Georges), 2, villa Ornano, Paris ; les Agences maritimes Henry Lesage, 7, cité Paradis, Paris, et la Sté L. Martin, gérante à Paris, 56, rue de la Victoire.

¹ Francis Join-Lambert (1872-1957) : administrateur des Agences maritimes Henry Lesage et administrateur délégué de la Compagnie auxiliaire de navigation. Voir encadré : www.entreprises-coloniales.fr/empire/Auxiliaire_de_Navigation.pdf

² Henri Thelier (1876-1962) : banquier, administrateur des Agences maritimes Henry Lesage à la suite d'Hubert henrotte, président de la Société française des charbonnages du Tonkin (juillet 1930). Voir encadré : www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Charbon._Tonkin_1899-2015.pdf

UN NOUVEAU TRANSPORT DE FRUITS EST EN CONSTRUCTION AU HAVRE
(*L'Ouest-Éclair*, 29 juillet 1934)

Le HAVRE, le 21 juillet. — La Compagnie franco-coloniale de navigation fait construire un cargo qui portera nom *Alice-Robert* et sera affecté au transport des fruits.

LE PORT DE NANTES EST DOTÉ D'UNE NOUVELLE UNITÉ
il s'agit d'un transport bananier, « *Alice-Robert* »
(*L'Ouest-Éclair*, 15 septembre 1934)

Hier, dans la matinée, a eu lieu, quai Wilson, devant le hall de la Compagnie Générale Transatlantique une sorte d'inauguration officielle d'un nouveau cargo mixte *Alice-Robert*, dont le port d'attache est Nantes.

Ce navire de 4.300 tonnes a été construit dans les chantiers de Nakskov (Danemark), spécialisé dans le montage des navires fruitiers. Il est du modèle du *Félix-Henri*, sans être toutefois exactement semblable. Il est le second transport bananier mis en service par les « Agences Maritimes Henry Lesage », et comme le *Félix-Henri*, il est géré par la Société L. Martin S. A. R. L.

Le transport mixte *Alice-Robert* peut recevoir huit passagers jouissant de tout le confort désirable. Il est pourvu de tous les aménagements possibles permettant le transport des bananes de Guinée et, d'une façon générale, de la côte d'Afrique. La température moyenne entretenue dans les cales est de 12 degrés.

La durée des voyages est de 9 jours et le bateau fera escale, en principe, tous les 28 jours, dans notre port. La vitesse horaire est de 14 nœuds.

C'est au commandant Martin qu'a été confiée la direction du navire, dont l'équipage est exclusivement nantais.

Parmi les personnalités qui ont été reçues hier matin à bord, nous avons remarqué : MM. Delafoy, ancien président de la chambre de commerce ; Brossier, vice-président ; Legros, secrétaire général ; Bonneau, directeur du Port de Nantes ; Henry Lesage ; Michaize [Michez], administrateur délégué de la Société ; Nicolas, délégué par le ministère des Colonies ; Maridet, Annet, James Chillou et O'Kuin [O'Quin] ; planteurs africains ; M^{me} Nicorlardo, propriétaire du *Félix-Henri* ; Martin, gérant de la Compagnie franco-coloniale de navigation ; Georges Michez, administrateur de la compagnie « Le Niger Français » ; Lancelot, de la Compagnie Transatlantique, etc.

Un apéritif fut servi à bord vers midi et les invités quittèrent MM. Henry Lesage et Michez en les félicitant de leurs efforts pour faire flotter les couleurs françaises sur des cargos mixtes effectuant le service régulier entre Nantes et la côte africaine.

SOCIÉTÉS COMPAGNIE FRANCO-COLONIALE DE NAVIGATION
Société à responsabilité au capital de 1.675.000 francs
Siège social : 56, rue de la Victoire, Paris
(*La Loi*, 8 février 1935)

D'un acte S. S. P., en date à Paris du vingt-six janvier mil neuf cent trente-cinq, enregistré aux droits de cinq mille deux cent cinquante francs, même ville, 1^{er} Bureau A. S. S. P., le cinq février mil neuf cent trente-cinq, il résulte qu'en vue de porter le capital

de la société de un million cinq cent mille francs à un million six cent soixante-quinze mille francs, les associés suivants ont souscrit à cette augmentation :

Madame Veuve Nicolardot, 57, rue des Tilleuls, à Boulogne-sur-Seine, quatre-vingt-cinq parts, soit quatre-vingt-cinq mille francs 85.000

Monsieur Napoléon Bonaparte-Wyse, 76, avenue Marceau, à Paris, six parts, soit six mille francs 6.000

Monsieur L. Martin, société à responsabilité limitée, 56, rue de la Victoire, à Paris, quatre-vingt-quatre parts, soit quatre-vingt-quatre mille francs 84.000

Ensemble : cent soixante-quinze parts, soit cent soixante-quinze mille francs 175.000

entièrement libérées en espèces.

Tous les autres associés approuvent à l'unanimité cette augmentation de capital.

En conséquence, le premier paragraphe de l'article 6 des statuts est modifié ainsi qu'il suit :

Madame Veuve Nicolardot, Messieurs Henry Lesage, A. Michez, F. Join-Lambert, H. Thelier, Bonaparte-Wyse, G. Michez, L. Martin, société à responsabilité limitée, Agences maritimes Henry Lesage, font apport à la présente société d'une somme de un million six cent soixante-quinze mille francs, fournie à raison de :

Madame Veuve Nicolardot, cinq cent quatre-vingt-cinq mille francs 585.000

Monsieur Henry Lesage, cent mille francs 100.000

Monsieur Alexandre Michez, cent mille francs 100.000

Monsieur F. Join-Lambert, cent mille francs 100.000

Monsieur Henri Thelier, cent mille francs 100.000

Monsieur N. Bonaparte-Wyse, cinquante-six mille francs 56.000

Monsieur Georges Michez, cent cinquante mille francs 150.000

Monsieur L. Martin, société à responsabilité limitée, trois cent trente-quatre mille francs 334.000

Agences Maritimes Henry Lesage, cent cinquante mille francs 150.000

Deux exemplaires dudit acte ont été déposés au greffe du Tribunal de commerce de la Seine et au Greffe de la Justice de Paix du neuvième arrondissement, le six février mil neuf cent trente-cinq.

BORDEAUX

Grave accident

(*Le Patriote des Pyrénées*, 21 janvier 1936)

Le vapeur « Alice-Robert », de la Compagnie franco-coloniale de navigation, achevait d'effectuer son chargement, au quai des Quinconces.

Le matelot R.-F. Goupy, 22 ans, originaire du Morbihan, célibataire, était occupé, samedi, vers 20 heures, à fermer les panneaux, lorsqu'il perdit malencontreusement l'équilibre et tomba, d'une hauteur de sept mètres, au fond de la cale.

Aux cris poussés par le malheureux, ses camarades se précipitèrent à son secours. Mais ils durent prendre d'infinies précautions pour le relever, le blessé étant atteint de nombreuses fractures, dont celles des jambes.

Une voiture d'ambulance le transporta à l'hôpital Saint-André.

AEC 1937/14 bis — Cie franco-coloniale de Navigation,

56, rue de la Victoire, PARIS (9^e).

Tél. : Trinité 35-40, — Télég. : Nautonnier T T. — Code : Boe. — R. C. Seine 263.157

B.

Objet. — Société à responsabilité limitée, constituée en 1934, au capital de 1.650.000 fr. et ayant pour objet l'exploitation d'un navire dénommé *Alice-Robert* pour le transport des fruits (bananes de la Guinée française).

Gérant. — L. Martin. S. A. R. L.

VII^e 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)

.....

Compagnie franco-coloniale de Navigation
Madame Nicolardot.

Les deux navires bananiers le « Félix-Henri », appartenant à madame Nicolardot, et l'« Alice-Robert », appartenant à la Compagnie franco-coloniale de navigation, ont été mis en service respectivement en 1934 et 1935.

Leurs caractéristiques sont les suivantes :

Longueur 91 m 50
Largeur 14 m 17
Creux 7 m 57
Puissance des machines 1.700 ch
Vitesse 13 nœuds
Capacité des cales à fruits
— 3.850 m³ (Alice-Robert).
— 3.580 m³ (Félix-Henri).
Capacité de transport
— 38.500 rég. (Alice-Robert). (régimes emballés).
36.000 rég. (Félix-Henri).

Ils peuvent transporter 8 passagers en cabines à deux couchettes.

Les cales isolées comportent trois compartiments séparés par des plateformes à claire-voie. Dans chaque compartiment, des séparations verticales permettent de diviser les lots de bananes.

La température est maintenue dans les cales au degré requis au moyen d'une ventilation, elle-même tenue à température constante par des groupes réfrigérants ou chauffants, suivant le cas.

En pratique, on n'a presque jamais l'occasion de chauffer, et c'est presque toujours la réfrigération qui fonctionne.

La réfrigération est obtenue sans interposition de saumure, par la détente directe d'ammoniac dans les groupes de serpentins situés dans les chambres de ventilation. L'air est aspiré ou refoulé sur ces serpentins par les ventilateurs, passe par des conduits d'aération qui entourent les cales, puis s'échappe par des ouvertures réglables sur toute la longueur des conduits. Il est refoulé par l'un des côtés du navire et aspiré par l'autre.

De cette manière, l'air isotherme traverse le bâtiment de tribord à babord ou de babord à tribord, à travers la cargaison, et la maintient à la température voulue.

En principe, on change l'air aussi peu souvent que possible, mais, cependant, lorsque l'acide carbonique est dégagé par les fruits, on est obligé de renouveler cet air de temps en temps, à l'aide d'air extérieur et au moyen de manches à vent à débit réglable donnant dans les groupes ventilateurs.

Des appareils de mesure d'acide carbonique, aspirant dans toutes les cales, permettent de connaître la quantité de cet acide qui est développée par les fruits et de renouveler l'air lorsque cette quantité dépasse un pourcentage déterminé.

Les températures des cales peuvent être ainsi maintenues normalement à un degré près.

Les groupes ventilateurs et isothermes sont situés respectivement dans les cales qu'ils doivent desservir.

Les compresseurs sont installés dans une chambre spéciale du compartiment des machines et reliés au groupe isothermique des cales par des tuyaux garnis d'isolants.

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

.....
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.

De 1939 à 1942, l'*Alice-Robert*, armé de deux canons de 90 mm, effectue des liaisons avec Dakar et Casablanca, d'abord à partir des ports de l'Atlantique, puis de Marseille.

Après l'occupation de la zone libre en novembre 1942, l'*Alice-Robert* est transformé par la Kriegsmarine en escorteur rapide, et rebaptisé SG11. Il est doté d'un canon à la proue, deux canons sur tourelles de part et d'autre du mât, un double canon sur tourelle au-dessus du château, et un autre à l'arrière du château — et affecté en 1944 à la 6^e Sicherungsflottille.

Le 2 juin 1944, alors qu'il sort pour une mission de lutte anti sous-marine, il est coupé en deux par une torpille du sous-marin anglais HMS *Ultor* (P53), au large de Port-Vendres.

Le navire contenant une importante quantité de munitions, une première campagne de dépollution pyrotechnique est organisée en juin 2020, suivie d'une deuxième en octobre 2022.

(D'après wikipedia).
