

Mise en ligne : 28 mars 2018.  
Dernière modification : 11 juin 2022.  
[www.entreprises-coloniales.fr](http://www.entreprises-coloniales.fr)

## SOCIÉTÉ ANONYME DE GÉRANCE ET D'ARMEMENT (SAGA)

S.A., avril 1919.

### Hirsch JOKELSON, directeur général

Né le 2 septembre 1870 à Grobin (Lettonie).

Marié à Lina Goldberg (1870 à Libau, Russie-1933 à Paris). Dont :  
Sonia (M<sup>me</sup> Adrien Boris), Paul (1905-2002) et Renée (M<sup>me</sup> Edmond Kahn).

Naturalisé français le 2 juin 1907.

Chevalier de la Légion d'honneur du 7 mars 1922 (min. TP) : entrepreneur et négociant transitaire à Dunkerque. A contribué, depuis octobre 1895, pour une large part, à l'augmentation du trafic du port. Pendant les hostilités, a assuré, malgré les bombardements, le déchargement rapide des charbons destinés aux Cies de chemins de fer et aux usines à gaz, et du matériel et des munitions pour les armées britanniques.

Administrateur de Société nord-africaine d'entreprises maritimes (1928) :

[www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Nordaf\\_entreprises\\_mmes.pdf](http://www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Nordaf_entreprises_mmes.pdf)

Officier de la Légion d'honneur du 13 août 1930 (min. Intérieur; centenaire de l'Algérie) comme directeur général de la SAGA à Paris.

Chevalier du mérite maritime (1932).

Décédé le 13 décembre 1933, Paris 16<sup>e</sup>.

1920 : SAGA et la Société du Haut-Ogooué achètent à 20/80 % le *Cap-Lopez*.

*Félix Eugène COQUELLE*

Né le 5 juillet 1864 à Dunkerque.  
Fils de Eugène Louis Coquelle, négociant, et de Pauline Gourdin.  
Marié à Léonie Hyacinthe Louise Crepy.  
Directeur de Coquelle, Gourdin et fils,  
agent à Dunkerque de la Navigation mixte et de la SAGA.  
Administrateur de la Compagnie française d'entreprises en Indo-Chine (1919)  
de l'Afrique à Casablanca (1919)  
de Bordeaux-Maroc à Casablanca (1920)  
de la Société de gérance et d'armement SAGA (1920)  
de la Société du Haut-Ogooué (1920)  
[www.entreprises-coloniales.fr/afrique-equatoriale/SHO\\_1893-1947.pdf](http://www.entreprises-coloniales.fr/afrique-equatoriale/SHO_1893-1947.pdf)  
Chevalier de la Légion d'honneur du 14 janvier 1922 (min. Travail) :  
négociant commissionnaire, industriel à Dunkerque. Maire de Rosendaël. Pas de mention  
de ses activités privées.  
Président de la chambre de commerce de Dunkerque  
Ancien président du Tribunal de commerce.  
Administrateur de la Banque de France depuis 1903.  
Consul du Pérou et de Panama.  
Vice-président du conseil général du Nord  
Député du Nord (1926).  
Décédé le 3 août 1928 à Rosendaël.

En l'honneur du maréchal Lyautey  
(*Les Annales coloniales*, 23 février 1922)

Hier mercredi a eu lieu au « Vignon » le déjeuner offert par les *Annales coloniales* au maréchal Lyautey, résident général de France au Maroc.

.....  
Rieter, administrateur de la S. A. G. A. (ligne maritime France-Maroc) ; Quinefaut, administrateur de sociétés marocaines ; Félix Magnier, administrateur de la S. A. G. A. (ligne maritime France-Maroc)

---

AEC 1922. — Sté anonyme de gérance et d'armement [SAGA], 14, r. de Strasbourg, PARIS.

Trafic constant sur les ports du Maroc, assuré par six vapeurs de plus de 1.000 tonnes, au départ de : Dunkerque, Calais, Boulogne, Le Tréport, Le Havre, Bordeaux, Bayonne.

---

Vente de navires  
(*La Journée industrielle*, 17 mars 1923)

Le Havre, 15 mars. — L'ancien cargo Cap-la-Hève, appartenant à la Société anonyme de gérance et d'armement, a été vendu à un armateur suédois. Il a quitté Bordeaux pour Mumbles avec un chargement de poteaux et sous son nouveau nom Carric. Ce navire n'est autre que l'ex-anglais Tragenna qui fut saisi à la suite de son abordage en 1919, dans le bassin de l'Eure, avec le ponton élévateur Tancarville qu'il coula. Après son achat par un armateur français, il fut réparé au Havre.

---

Société anonyme de gérance et d'armement  
(*La Journée industrielle*, 29 avril 1923)

Le vapeur *Cap-d'Alprecht*, de la flotte de cette société, qui est actuellement désarmé à Dunkerque, a été vendu à une maison norvégienne.  
Le *Cap-d'Alprecht* s'appellera désormais *Elsa*.

---

Société anonyme de gérance et d'armement  
(*La Journée industrielle*, 26 mai 1923)

L'assemblée ordinaire, qui s'est tenue récemment au siège social, 14, rue de Strasbourg, à Paris, a approuvé les comptes de l'exercice 1922 se soldant par un bénéfice net de 834.253 fr. et fixé le dividende à 110 fr. 94 par action de priorité et 72 fr. par action ordinaire.

Le conseil rappelle, dans son rapport, la crise générale des affaires maritimes et signale qu'il s'est préoccupé, au cours de l'exercice écoulé, de la question du remplacement des unités en service dans le but d'améliorer le trafic Calais-Douvres ; une solution satisfaisante peut être envisagée dès maintenant.

Les opérations sur le Maroc ayant pris un plus large développement au cours de cette année, la société n'a pu, par ses propres moyens, satisfaire à tous ses engagements et elle a eu recours à l'affrètement et à la location de navires.

L'assemblée a ratifié les nominations de MM. Goldberg et Louis-Adrien Boris, en qualité d'administrateurs.

---

Société anonyme de gérance et d'armement  
(*La Journée industrielle*, 17 juin 1923)

Cette société vient d'acheter deux paquebots modernes à turbines : *Empress* et *Invicta*, pour les affecter au service des passagers entre Calais et Douvres, en remplacement des anciens paquebots à aubes *Le-Nord* et le *Pas-de-Calais*.

Les paquebots *Empress*. et *Invicta*, appartenant à la South-Eastern C<sup>o</sup>, avaient déjà été affectés aux services des passagers de Calais-Douvres et Boulogne-Folkestone.

---

Société anonyme de gérance et d'armement  
(*La Journée industrielle*, 22 septembre 1923)

Nous avons annoncé que les paquebots à aubes *Le-Nord* et le *Pas-de-Calais*, appartenant à cette société, seraient mis en vente le 5 septembre à Londres. Les deux navires devaient être adjugés en un seul lot. Les enchères ont commencé à £ 6.000 et se sont élevées à £ 10.250, mais les navires ont été retirés de la vente, le prix-réservé n'ayant pas été atteint. Ils ont été vendus ces jours derniers de gré à gré à une firme du continent et il est probable qu'ils seront démolis.

---

Informations maritimes  
Nouveau navire  
(*Le Sémaphore algérien*, 19 octobre 1923)

La Société commerciale d'armement\*, dont MM. Thibaut frères sont les administrateurs délégués, vient d'enrichir sa flotte d'une nouvelle unité de 530 tonnes.

Ce navire, qui voyageait sous le nom de *Caen*, a été acheté à la Société de gérance [SAGA]. Il a 68 mètres de long, possède treuil et mâât de charge, 2 chaudières, 2 hélices et file 10 nœuds. Le *Caen*, qui portera désormais le nom de *Ville-de-Cherchell*, sera affecté à la ligne côtière de Mostaganem à Bône.

---

Société anonyme de gérance et d'armement  
(*La Journée industrielle*, 22 février 1924)

Nous avons annoncé que cette société venait d'acquérir les cargos *Ars* et *Labor* à la récente vente aux enchères de la flotte des Vapeurs français.

Après remise en état, ces deux unités entreront en service sous les noms de *Cap-d'Ailly* et *Cap-d'Antifer*, sur la ligne du Maroc.

---

Société anonyme de gérance et d'armement  
(*La Journée industrielle*, 16 mars 1924)

Le vapeur *Cap-Gris-Nez*, de la flotte de cette société, qui vient de subir, à Dunkerque, d'importantes transformations, a effectué avec succès ses essais sur rade, et vient de quitter Dunkerque à destination de Casablanca.

---

Société anonyme de gérance et d'armement  
(*La Journée industrielle*, 20 décembre 1924)

Cette société vient d'inaugurer une nouvelle ligne sur les ports du canal de Bristol: Cardiff, Newport. Swansea, Port-Talbot, etc.

La S.A.G.A. a affecté à ce trafic son cargo *Cap-Blanc-Nez*, de 2.100 tonnes, qui assure un départ de Dunkerque tous les 15 ou 20 jours, et se réserve d'y adjoindre des unités supplémentaires si le besoin s'en faisait sentir.

---

*Annuaire industriel*, 1925 :

ARMEMENT (Soc. an. de Gérance et d'), Siège social : 14, r. de Strasbourg, Paris, 10<sup>e</sup>. T. Nord 33-20, 38-49 et 42-50. Ad. t. Saga-Paris. Codes : Watkins, Scotts. Cap. de 7.000.000 fr. Agents à : Anvers : MM. Gerling et Cie, 9, q. aux Charbons ; Dunkerque : MM. Coquelle-Gourdin et fils, 5, r. du Magasin-Central ; Le Havre : MM. Grosos et fils, 10, r. de Phalsbourg ; Bordeaux : MM. Mory et Cie, 16, r. Ferrière. [Agents généraux au Maroc](#).

Service maritime postal Calais-Douvres. [Lignes régulières de steamers sur Casablanca et Kenitra \(Maroc\)](#) ; au départ (a) d'Anvers et Dunkerque, (b) de Bordeaux et Bayonne. Services d'affrètement et d'achat et vente de navires. (42-40066).

---

*Annuaire industriel, 1925 :*  
ARMEMENT (Soc. an. de Gérance et d'). Siège social : 9, r. de Montchanin, Paris, 17<sup>e</sup>. Galvani 43-22, 66-20, 75-53 et 79-55. Ad. t. Saga-Paris. Codes : Watkins. Scotts. Cap. : 12.000.000 fr.  
Transports maritimes. Affrètements (42.40066).

---

Ateliers et chantiers de France  
(*La Journée industrielle, 27 février 1925*)

Cette société vient de recevoir la commande de deux cargos de 3.500 tonnes pour le compte de la Société anonyme de gérance et d'armement, et qui vont être adjoints aux six vapeurs déjà existants sur la ligne du Maroc.

---

Ateliers et chantiers de France  
(*La Journée industrielle, 1<sup>er</sup> mars 1925*)

Nous avons annoncé que cette société venait de recevoir de la Société anonyme de gérance et d'armement la commande de deux cargos.

Ces nouveaux cargos auront une portée en lourd de 3.600 tonnes et un déplacement de 5.200 tonnes. Leur longueur sera de 91 m. 50 et leur largeur de 14 mètres.

Ils seront actionnés par des moteurs Diesel, dits Burmeister. Ils compléteront la flotte de six navires de la S. A. G. A., qui assurent le transport des marchandises entre les différents ports français et le Maroc.

Leur mise en chantier se fera très prochainement.

---

Société anonyme de gérance et d'armement  
(*La Journée industrielle, 6 décembre 1925*)

Ass. ext., 10 décembre, 14, rue de Strasbourg, à Paris. Lecture du rapport du commissaire sur les apports en nature de la Société Jokelson et Handtsaem et de M. et M<sup>me</sup> Jokelson et sur les attributions et avantages qui en sont la représentation ; vote sur les conclusions dudit rapport.

---

Société anonyme de gérance et d'armement  
(*La Journée industrielle, 9 décembre 1925*)

Une assemblée extraordinaire, tenue récemment, au siège, 14, rue de Strasbourg, à Paris, sous la présidence de M. Peyronnet, a décidé de porter le capital social de 7.500.000 fr. à 12 millions, par la création de 4.500 actions ordinaires de 1.000 fr. chacune, entièrement libérées, attribuées en représentation d'apports en nature effectués par la société en nom collectif Jokelson et Handtsaem et par M. Jokelson. Les articles 6 et 25 des statuts ont été modifiés.

---

Jokelson et Handtsaem  
(*La Journée industrielle*, 21 janvier 1926)

Sous cette dénomination vient d'être formée une société anonyme ayant pour objet l'entreprise maritime, chargement et déchargement de navires, manutention, consignation, transit, agence en douane, ateliers de réparations, exploitation à cet effet d'un établissement situé à Dunkerque, 36 et 33, rue Carnot.

Le siège est à Paris, 9, rue de Montchanin.

Le capital est de 5 millions en actions de 500 francs, sur lesquelles 9.000 ont été attribuées en rémunération d'apport à la Société Anonyme de Gérance et d'Armement, au capital de 12 millions, dont le siège est à Paris, 14, rue de Strasbourg ; le capital pourra être porté à 10 millions.

[Administrateurs :] MM. Adrien-Louis Boris, à Paris, 6, rue Édouard-Fournier ; Hirsch Jokelson, à Paris, 85, avenue Henri-Martin ; Edmond Kahn, à Paris, 53, avenue Henri-Martin ; Charles-Alfred Ivers, à Saint-Cloud, rue du Calvaire ; Albert Peyronnet, à Paris, 168, boulevard Pereire ; et Nicolai Waage [Wange], à Dunkerque, 38, rue Carnot.

---

Société anonyme de gérance et d'armement  
(*La Journée industrielle*, 21 mai 1926)

L'assemblée ordinaire, tenue hier, a approuvé les comptes de l'exercice 1925, qui se soldent par un bénéfice de 8.312.489 fr. Le dividende a été fixé à 165 fr. 60 par action de priorité et à 156 fr. par action ordinaire.

---

Ateliers et chantiers de France  
(*La Journée industrielle*, 29 juillet 1926)

Dunkerque. 27 juillet. — Cette société a procédé, hier, avec succès, dans ses chantiers de Dunkerque, au lancement du cargo *Paul-Émile Javary*<sup>1</sup>, construit pour le compte de la Société anonyme de gérance et d'armement.

Le *Paul-Émile Javary* sera affecté au service entre Dunkerque et le Maroc. Ses caractéristiques sont les suivantes : longueur, 87 m. 27 ; largeur, 13 m. 90 ; creux, 6 m. 40 ; tirant d'eau, 5 m. 40 ; puissance, 1.850 chevaux ; jauge. 3.600 tonnes.

---

COURRIER DU MAROC  
LA VIE ECONOMIQUE  
Boulogne-Casablanca  
(*Les Annales coloniales*, 8 novembre 1926)

La Société anonyme de gérance et d'armement (S.A.G.A.) vient de mettre en service sur la ligne qu'elle exploite entre les ports du Nord de la France et le Maroc, une unité

---

1 Paul-Émile Javary : directeur de l'exploitation du Chemin de fer du Nord.

ultra-moderne de navire à moteur *Paul-Émile Javary*, qui vient d'effectuer la traversée Boulogne-Casablanca en cinq jours et demi.

Le *Paul-Émile Javary*, d'une portée en lourd de 3.600 tonnes, a pour parrain l'éminent directeur de la Compagnie du Chemin de fer du Nord. On sait, en effet, que la S.A.G.A., outre sa ligne sur le Maroc, exploite les paquebots de la ligne Calais-Douvres, en correspondance avec les trains de la Compagnie du Nord.

Construit par les Ateliers et chantiers de France à Dunkerque, le nouveau navire est mû par un moteur Diesel de 1.1150/1.450 CV. Burmeister et Wain.

Tous les appareils auxiliaires fonctionnent à d'électricité.

La S.A.G.A. a mis le navire à moteur *Paul-Émile Javary* sur la ligne reliant les ports du Nord de la France au Maroc, afin d'améliorer à tous points de vue les relations entre ces ports et elle compte que, grâce à sa marche régulière, les marchandises pourront être transportées de Paris à Casablanca dans un délai de huit jours.

Étant donné le développement considérable qu'ont pris les services de la S.A.G.A. sur le Maroc, cette société ouvrira sous peu une agence générale pour le protectorat, dont M. Le Dantec assurerait la direction, tout en laissant à l'Union d'entreprises marocaines les sous-agences de Kénitra, Rabat et Tanger.

---

## COURRIER DU MAROC

Les phosphates\*

(*Les Annales coloniales*, 30 novembre et 1<sup>er</sup> décembre 1926)

Le rendement des gisements de phosphates du Maroc s'accroît de jour en jour.

L'outillage moderne mis à la disposition de exploitation, ainsi que les grandes facilités d'accostage à quai de Casablanca, pour le chargement rapide des navires phosphatiers, contribue amplement à assurer un rendement intensif de ce produit.

Pour ces transports, de nombreux navires ont été affectés.

Pour assurer l'arrivée en France d'une plus grande quantité de phosphates, une première unité, le *Paul-Émile Javary*, mise en service sur la ligne du Maroc [par la SAGA\*], a effectué tout récemment un premier voyage sur Tonnay-Charente, transportant une cargaison de 3.000 tonnes de phosphates .

Cette nouvelle unité, construite pour les besoins du chargement qu'il est destiné à transporter, est un navire à mazout de 3.600 tonnes de portée en lourd.

Les ballasts de ce navire contiennent 200 tonnes de mazout, permettant six semaines de marche sans réapprovisionnement en combustible.

On envisage, pour un avenir très prochain, la mise en service de trois autres unités de ce même type.

---

1926 (fin) : RACHAT DE LA COMPAGNIE DES BATEAUX À VAPEUR DU NORD (CBVN)

[www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Bateaux\\_vapeur\\_Nord.pdf](http://www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Bateaux_vapeur_Nord.pdf)

---

1927 : CRÉATION DE L'ANGLETERRE-LORRAINE-ALSACE (ALA)

Angleterre-Lorraine-Alsace  
Du continent au coeur de l'Angleterre  
L'inauguration de la ligne Tilbury-Dunkerque

(*Le Journal des débats*, 19 mai 1927)

La ligne Tilbury-Dunkerque vient d'être inaugurée, par M. P.-E. Javary, directeur de la compagnie de chemins de fer du Nord ; Sir Josiah Stamp, président du comité exécutif du London Midland and Railway Cy ; le général de la Panouse, président de la société anonyme A.L.A. ; ainsi que les administrateurs et directeurs de cette société : Lecomte et Trystram, vice-présidents de la chambre de commerce de Dunkerque ; le directeur du port de Londres ainsi que les nombreux invités appartenant à la presse et aux agences de tourisme françaises et anglaises.

Le groupe des invités parisiens fut reçu le jeudi 12 sur les quais de la gare du Nord et fut transporté par train spécial jusqu'à Dunkerque-maritime, où il se joignit au groupe de la région du Nord ; ensemble, ils prirent place, à minuit, sur le paquebot « Alsacien » où ils furent logés dans de confortables cabines à un ou deux lits.

Arrivés à Tilbury à 5 heures du matin, un train spécial les a conduits à Liverpool, qui est relié directement au port de Tilbury, ainsi d'ailleurs que les principales villes du centre de l'Angleterre.

Après une visite du port de Liverpool, les invités remontèrent dans le train et arrivèrent à la gare de Londres-St-Pancras à 7 heures du soir.

Là, ils furent reçus par le London Midland and Scottish Railway Cy, qui les réunit en un banquet au Midland Grand Hôtel.

Le lendemain, samedi, les invités, auxquels s'étaient joints les groupes des invités anglais, embarquèrent à 9 h. du matin à Tilbury sur le s/s « Alsacien » et arrivèrent à Dunkerque où ils furent reçus par la chambre de commerce.

Ils étaient de retour à Paris à 17 heures 45. À 21 heures, un banquet les réunissait à l'hôtel des Ambassadeurs.

M. P.-E. Javary, directeur de la Compagnie du Nord, Sir Josiah Stamp, président du London Midland and Scottish Railway Cy, mirent en lumière le but poursuivi par la nouvelle ligne et, au nom de la société A.L.A., le général de la Panouse remercia les deux sociétés de chemins de fer de l'aide qu'elles ont apportée à la naissance de la ligne.

Nous examinerons demain les avantages, et donnerons les horaires de cette nouvelle communication avec la Grande-Bretagne.

---

#### Du Continent au cœur de l'Angleterre par Dunkerque et Tilbury (*Le Journal des débats*, 20 mai 1927)

Les deux buts principaux de la nouvelle ligne de Dunkerque à Tilbury sont : 1° de fournir aux régions industrielles du nord et de l'est de la France et limitrophes une relation rapide, directe et économique avec l'ensemble des Iles britanniques ; 2° de réunir la France aux provinces du centre et du nord de la Grande-Bretagne sans transbordement à Londres.

En partant de Dunkerque vers minuit, le navire relève la correspondance de deux trains principaux :

L'un, parti de Bâle à 12 h. 30 (heure de l'Europe centrale), passe à Strasbourg à 13 h. 54, à Metz à 16 heures, à Sedan à 18 h. 51, à Lille à 23 h. 17 : il trouve les correspondances de Sarrebruck (départ à 12 h. 55), de Belfort (départ à 12 h. 10), de Nancy (départ 15 h. 48), de Luxembourg (départ 15 h. 44), de Bruxelles (départ 8 h. 55). etc.

L'autre, parti de Paris à 10 heures, passe à Longueau (Amiens) à 20 h. 27 et à Arras à 21 h. 19.

À l'arrivée à Tilbury, le navire trouve en correspondance un train pour Londres (Saint-Pancras) avec arrivée à 8 h. 9 et de nombreuses rames qui permettent d'être à Manchester à 12 h. 53, à Liverpool à 12 h. 35, à Leeds à 13 h. 19, à Glasgow à 18 h. 15, à Bradford à 14 h. 14 et à Birmingham à 11 h. 10, etc.

Les voyageurs qui n'ont qu'une journée à passer à Londres auront, d'ailleurs, la faculté de rester à bord jusque vers 8 heures et demie en y prenant leur breakfast, et de laisser leurs bagages dans leur cabine pour les y retrouver le soir. De nombreux trains relient, en effet, dans la matinée, Tilbury à Londres en correspondance avec le métro. Ainsi se trouve pour la première fois réalisé le vœu de tant d'hommes d'affaires : une journée à Londres sans frais d'hôtel

Au retour, on quitte Birmingham à 18 h. 20, Manchester à 17 h. 50, Liverpool à 17 h. 20, Leeds à 17 h. 15, Bradford à 16 h. 33, Glasgow à 12 heures et Londres à 22 h. 30. De toutes ces villes on parvient directement à Tilbury où l'on embarque à 23 h. 30 pour Dunkerque.

De Dunkerque, en correspondance avec le bateau, partent deux trains :

L'un permet d'arriver à Lille à 8 h. 10, à Sedan à 12 h. 9, à Metz à 15 h. 38, à Strasbourg à 17 h. 50, à Bâle à 21 h. 20. à Bruxelles à 10 h. 55, à Luxembourg à 15 h. 20. à Nancy à 15 heures, à Belfort à 17 h. 58, à Sarrebruck à 18 h. 35, etc.

L'autre passe à Arras à 9 heures, à Longueau (Amiens) à 9 h. 51, et arrive à Paris à 11 h. 20.

Les correspondances de trains avec les bateaux sont donc établies de manière à mettre à la disposition des industriels et commerçants une voie rapide, économique et confortable pour traiter leurs affaires.

Il est aussi à prévoir que de nombreux excursionnistes anglais seront séduits à la fois par le prix peu élevé de la traversée et par les relations rapides et économiques que le train Dunkerque-Bâle assure avec la Suisse et l'Italie.

Quant à ceux qui font passer leurs automobiles pour s'en servir sur le continent, ils trouveront les avantages suivants : prix modérés, embarquement rapide et parfaite protection des véhicules.

D'autre part, les cales réservées au transport des autos sont suffisamment vastes pour constituer de véritables garages.

---

Société anonyme de gérance et d'armement  
(*La Journée industrielle*, 20 mai 1927)  
(*Le Courrier maritime nord-africain*, 30 mai 1927)

L'assemblée ordinaire a approuvé les comptes de l'exercice 1926 faisant apparaître un bénéfice net de 16.417.891 fr.

Le dividende a été fixé à 117 fr. 50 par action de priorité et 53 fr. 125 par action ordinaire. Il sera mis en paiement à partir du 30 septembre prochain, sous déduction des impôts et de l'intérêt statutaire mis en distribution en décembre dernier.

L'assemblée a ratifié la nomination en qualité d'administrateur de M. Wange et réélu M. Masset <sup>2</sup>, administrateur sortant.

---

Société anonyme de gérance et d'armement  
(*La Journée industrielle*, 1<sup>er</sup> juin 1928)

---

<sup>2</sup> Eugène Masset (1881-1964) : employé, puis (1924) associé de MM. Mory et Cie, transporteurs à Boulogne-sur-Mer.

L'assemblée ordinaire tenue hier a approuvé les comptes de l'exercice 1927 clos le 31 décembre qui, après amortissements du matériel naval et du mobilier, font ressortir un bénéfice net de 18.288.040 fr., auquel vient s'ajouter le report antérieur, soit 423.264 fr. Déduction faite des réserves, il reste un disponible de 991.948 fr.

L'assemblée a décidé le maintien du dividende brut à 117 fr. 335 pour les actions de priorité et à 63 fr. 125 pour les actions ordinaires, payables à partir du 1<sup>er</sup> juin, sous déduction des impôts. Une somme de 91.948 fr. a été reportée à nouveau.

MM. Peyronnet et Kahn, administrateurs sortants, ont été réélus.

---

## 1928 : CRÉATION DE LA SOCIÉTÉ NORD-AFRICAINE D'ENTREPRISES MARITIMES

[www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Nordaf\\_entreprises\\_mmes.pdf](http://www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Nordaf_entreprises_mmes.pdf)

---

### NÉCROLOGIE

#### *Louis Jean-Baptiste DEMON*

Né le 19 mars 1857 à Moustier (Nord).

Chevalier de la Légion d'honneur du 12 février 1921 (min. TP)(parrainé par Jean Trystram, sénateur du Nord) : ingénieur, exploitant forestier : bois de houillères, bois d'œuvre et d'industrie, importation de bois, 167, bd Haussmann, Paris.

Président de la Cie houillère de Ligny-les-Aires (Pas-de-Calais).

Vice-président de la chambre de commerce d'Armentières (depuis 1896)

Président de sociétés minières et industrielles.

Président du Bureau spécial des charbons

Administrateur de la Caisse d'épargne

de la Société de gérance et d'armement (SAGA)

et de l'Union africaine minière et maritime (Paris-Alger).

Conseiller général du Nord (1910-1919)

Décès : 2 février 1929 à Paris, 105, av. de Malakoff.

## Roger DEMON

Administrateur de la Société de gérance et d'armement (SAGA)(1930)  
et de ses filiales et participations :

Angleterre-Lorraine-Alsace,  
Compagnie des bateaux à vapeur du Nord,  
Société nord-africaine d'entreprises maritimes.  
Société chérifienne des Établissements Mory et Cie.  
C<sup>ie</sup> chérifienne d'armement,  
Chantiers et ateliers du Maroc  
Air Saga,  
Cie orano-marocaine de navigation (Mazella)

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

Né le 30 décembre 1892 à Merville (Nord).

Fils de Louis Demon (ci-dessus) et de Alice Blanche Gabrielle Ernoud.

Marié en 1917 à Anne-Marie Lyon, fille de Gustave Lyon, X-Mines, administrateur des Pianos Pleyel et Wolff, et de Germaine Wolff.

Chevalier de la Légion d'honneur du 16 juin 1920 (min. Guerre) : lieutenant au 89<sup>e</sup> R.I.

Mission en Roumanie (1926).

Administrateur des Chemins de fer et Carrières d'Estrées-Blanche,

et des Mines de Houille de Ligny-les-Aires (Pas-de-Calais),

de Pleyel (liquidation judiciaire en 1933),

de la Banque nationale pour le commerce et l'industrie (BNCI)(1932-1937),

de la Compagnie commerciale des bois à papier (1935)

Officier de la Légion d'honneur du 14 août 1936 (min. Finances) : conseiller municipal de Caumont (Eure).

Juste parmi les Nations (1998) pour avoir hébergé Sonia Boris-Jokelson et son fils cadet François en son château de Montjeu (Saône-et-Loire) de mai à septembre 1944.

Commandeur de la Légion d'honneur du 24 février 1957 (min. agriculture) : président du Syndicat des producteurs de bois de mines, président du Syndicat des bois de papeteries, vice-président de la Confédération nationale des importateurs de bois, conseiller du commerce extérieur, président de la Fédération européenne des Associations de bois de mines. Délégué consultatif à l'OECE à Genève (1949 et suivantes). Conseiller municipal de Écot (Haute-Marne)

94, bd Flandrin, Paris, 16<sup>e</sup>.

Décès : *Le Figaro*, 23 avril 1966.

À propos du voyage projeté de S.S. Pie XI  
(*Le Nord maritime*, 15 mars 1929)

Nous avons reçu de la Compagnie A. L. A.<sup>3</sup> (Malles de Dunkerque-Tilbury) la lettre suivante :

« Paris, le 13 mars 1929,

Monsieur le directeur du « Nord Maritime »,

Je prends connaissance, dans votre numéro portant la date du mercredi 13 mars, de l'article que vous avez publié au sujet d'un bruit suivant lequel le Pape Pie XI passerait à Dunkerque en 1930 pour se rendre en Irlande, via Tilbury.

---

<sup>3</sup> Angleterre-Lorraine-Alsace.

Votre article m'en apporte la première nouvelle. Il m'apprend également à ma vive surprise que ce serait la S. A. G. A. qui serait chargée du transport du Souverain Pontife entre Dunkerque et Tilbury La S. A. G. A. ne sait rien de cette affaire. En tous cas, vous ne devez pas ignorer qu'elle assure le service français entre Calais et Douvres mais non le service entre Dunkerque et Tilbury.

En tant que Dunkerquois vous devez connaître que le service entre Dunkerque et Tilbury est assuré par l'A.L.A.

Veillez agréer, Monsieur le directeur, l'expression de mes sentiments distingués.

Le directeur général adjoint,

François JAVARY <sup>4</sup>. »

Cette lettre contient la revendication légitime, par l'A. L. A. de l'honneur d'avoir à transporter, l'an prochain, le chef suprême de la chrétienté.

Car, bien entendu, nous maintenons notre information.

Nous pouvons même préciser que le négociateur britannique, d'ailleurs très autorisé, de ce voyage, n'est autre que Sir Joseph Stamp. directeur général de la London Midland and Scottish Railway et actuellement l'un des délégués de l'Angleterre à la Conférence des Experts.

---

#### Société anonyme de gérance et d'armement

*(La Journée industrielle, 31 mai 1929)*

L'assemblée ordinaire, tenue hier, a approuvé les comptes de l'exercice 1928, clos le 31 décembre, qui font apparaître un bénéfice net de 13.607.896 fr., auquel s'ajoute le report antérieur, soit 91.948 fr. Après divers prélèvements, il reste un disponible de 1.332.510 francs.

Le dividende a été fixé à 159 fr. 306 brut par action de priorité et à 66 fr. 641 brut par action ordinaire, payable à partir du 1<sup>er</sup> juin.

L'assemblée a ratifié la nomination d'administrateurs de MM. Ernest Mory et Roger-Louis Demon et réélu M. Charles-Alfred Ivers, administrateur sortant.

La société a passé commande aux Forges et Chantiers de la Méditerranée de deux paquebots modernes destinés à la ligne Calais-Douvres.

---

#### La visite du ministre des Travaux publics au port de Dunkerque

*(Le Nord maritime, 17 octobre 1929)*

.....

#### La LIGNE DE TILBURY

Comme nous sommes à la gare maritime, M. Broquaire montre à M. Forgeot les installations de celle-ci.

En face se trouve le « Lorrain » et on signale au ministre que la nouvelle ligne Dunkerque-Tilbury connaît une prospérité sans cesse grandissante. Des chiffres lui sont donnés : les entrées en 1927 ont été de 19.794 voyageurs ; en 1928, de 39.739 voyageurs ; les sorties sont passées de 18.747 en 1927 à 39.484 en 1928. L'année 1929 marquera un trafic total de plus de 100.000 voyageurs.

---

<sup>4</sup> François-Adrien Javary (1898-1959) : X-Ponts, il effectue toute sa carrière à la S.A.G.A. dans le sillage de son père, Paul-Émile Javary, directeur d'exploitation de la Cie du chemin de fer du Nord (ci-dessus). Son mariage en 1928 avec Josette Maurice-Quentin, sœur de M<sup>me</sup> Stéphane Rodrigues-Henriques, nous vaudra de le retrouver vice-président du Dakar-Saint-Louis.

M. P.-E. Javary présente au ministre son fils, M. François Javary, le jeune et actif directeur de la Cie des bateaux de l'A.L.A. M. Forgeot félicite vivement M. François Javary de l'essor exceptionnel qu'il a su donner à la nouvelle ligne. M. Artur reçoit également sa part d'éloges ministériels.

---

Société anonyme de gérance et d'armement  
(*La Journée industrielle*, 13 novembre 1929)

Les actionnaires sont convoqués en assemblée ordinaire pour le 21 novembre, en vue d'une autorisation à donner au conseil d'administration de contracter un emprunt hypothécaire de quarante millions de francs, gagé sur des navires appartenant à la société.

---

Société anonyme de gérance et d'armement  
(*La Journée industrielle*, 22 novembre 1929)

Réunis hier en assemblée ordinaire tenue extraordinairement, les actionnaires ont autorisé le conseil à contracter auprès du Crédit foncier de France, au titre du crédit maritime établi par la loi du 1<sup>er</sup> août 1928, en une ou plusieurs fois, un emprunt de 40 millions de francs, remboursable en un nombre d'annuités et aux charges et conditions à fixer d'accord avec la commission prévue à cette loi et le Crédit Foncier de France. Le conseil pourra affecter et hypothéquer à la garantie du remboursement dudit prêt, en principal, intérêts et accessoires, tout ou partie de deux paquebots en construction, le *Côte-d'Azur* et le *Côte-d'Argent*, et de neuf cargos construits.

Le rapport indique que les fonds à provenir de cet emprunt permettront de faire face aux dépenses de construction de deux paquebots destinés au renouvellement de la société pour la ligne construction aux chantiers Forges et Chantiers de la Méditerranée.

---

Société anonyme de gérance et d'armement  
(*La Journée industrielle*, 4 mai 1930)

Le conseil proposera à l'assemblée ordinaire du 30 mai de répartir un dividende de 159 fr. 77 aux actions de priorité contre 159 fr. 306 et de 66 fr. 79 aux actions ordinaires contre 66 fr. 641.

---

Société anonyme de gérance et d'armement  
(*La Journée industrielle*, 31 mai 1930)

L'assemblée ordinaire tenue hier a approuvé les comptes de l'exercice 1929, clos le 31 décembre, qui font apparaître un bénéfice net de 10.074.629 fr. 40.

Le dividende a été fixé à 159 fr. 77 par action de priorité et 66 fr. 79 par action ordinaire.

Le mandat de M. Jokelson, administrateur, dont les pouvoirs arrivaient à expiration, a été renouvelé.

---

« PARLEMENTAIRES ET FINANCIERS »  
Répertoire des sénateurs et députés, administrateurs, directeurs ou associés de  
sociétés financières, commerciales et industrielles  
et des grandes organisations oligarchiques  
par R. MENNEVÉE  
(*Documents politiques*, avril 1930)  
(*Documents politiques*, mars 1932)  
(*Les Documents politiques*, février 1936)

PEYRONNET, Albert [1862-1958]  
Sénateur de l'Allier [1912-1940] [ministre du travail (1922-1924), vice-président du  
Sénat (1925-1929)]

Adresse : 158, boulevard Pereire, à Paris.

Administrateur : Société [anonyme] de gérance et d'armement, Société Jokelson et  
Handtsaem (1925), [Compagnie de bateaux à vapeur du Nord](#), Société de navigation  
Angleterre-Lorraine-Alsace (1927), [Société nord-africaine d'entreprises maritimes](#)  
(1928), Entreprises transatlantiques, [Société chérifienne des Établissements Mory](#), [Union  
africaine minière et maritime \(1928\)](#), R. E. C. T. A. (Transports internationaux).

[En 1951, Albert Peyronnet, qui avait voté les pleins pouvoirs au maréchal Pétain,  
figurait encore au conseil de la Cie chérifienne d'armement et de la Société navale de  
l'Ouest (filiales de la SAGA depuis 1929 et 1939).]

---

#### LE PAQUEBOT « COTE-D'AZUR » (*Le Temps*, 23 avril 1931)

Calais, 22 avril.

De nombreuses personnalités du monde politique, économique, maritime et les  
représentants de la presse, invités de la Compagnie du chemin de fer du Nord, ont  
quitté Paris ce matin, à 10 h. 45, par train spécial, pour se rendre à Calais, où été  
inauguré, au début de l'après-midi, en présence de M. de Chappedelaine, ministre de  
la marine marchande, le paquebot *Côte-d'Azur*, destiné au service de la ligne Calais-  
Douvres.

Le ministre a prononcé le discours suivant :

J'ai répondu avec empressement à l'invitation qui m'a été adressée par la  
Compagnie des chemins de fer du Nord et la Société anonyme de gérance et  
d'armement, de présider l'inauguration du paquebot *Côte-d'Azur*.

La Compagnie du Nord\*, dont je suis heureux de saluer l'éminent président, M. le  
baron Édouard de Rothschild, et son distingué directeur M. Javary, a étonné le monde  
par la rapidité avec laquelle elle a relevé son réseau, plus qu'à moitié détruit par la  
guerre. Aujourd'hui, grâce à l'impulsion de ses dirigeants, elle a pris parmi les chemins  
de fer du globe une place de premier rang. Avec des têtes de lignes qui sont de grands  
ports, comme Calais, Dunkerque, Boulogne, la Compagnie du Nord se devait d'avoir  
une politique maritime. Ici, elle a été admirablement secondée par la [Société anonyme  
de gérance et d'armement](#), dont je salue le distingué vice-président, M. [Eugène]  
Masset, et dont j'aurais voulu saluer le distingué administrateur directeur général,  
M. [Hirsch] Jokelson, qu'un deuil cruel éloigne aujourd'hui de nous.

Le Côte-d'Azur, paquebot rapide dont les aménagements offriront aux passagers le  
dernier mot du confort, doté des perfectionnements les plus modernes, va contribuer à  
soutenir la réputation de Calais, l'un de nos plus actifs quais maritimes, et aussi l'une

de nos plaques tournantes les plus fameuses, d'où partent les grands, rapides du Vieux continent : Nord-Express, Orient-Express, Simplon-Express, Simplon-Orient-Express, Rome-Express, Bombay-Express, la Flèche d'Or.

Messieurs, permettez-moi de vous dire que le plaisir de cette cérémonie se double pour moi du fait qu'il s'agit d'améliorer nos communications avec la Grande-Bretagne, et ici je me tourne vers les représentants de la Southern-Railway, d'abord son éminent président, M. le brigadier-général honorable Everard Baring, et son distingué directeur, sir Herbert Walker, je le sais, deux grands amis de notre pays. Je tiens à les assurer de toute ma sympathie et de toute celle de mon gouvernement, pour leurs personnes et pour la noble nation britannique.

Puissent vos compatriotes, messieurs, chaque année venir de plus en plus nombreux chercher le soleil et la douceur du climat de notre Midi. Le nom seul de ce bâtiment. le Côte-d'Azur, n'évoque-t-il pas les rives prestigieuses de la Méditerranée ?

---

M. de Chappedelaine, ministre de la marine marchande,  
inaugure à Calais le « Côte-d'Azur »  
(*Le Matin*, 23 avril 1931)

.....  
Les invités furent aimablement reçus par M. Masset, vice-président ; François Javary, Paul Jokelson, Edmond Kahn et Adrien Boris, administrateurs de la Société anonyme de gérance et d'armement.

---

Société anonyme de gérance et d'armement  
(*La Journée industrielle*, 21 mai 1931)

L'assemblée ordinaire tenue hier vous la présidence de M. Masset, vice-président du conseil d'administration, a approuvé les comptes de l'exercice 1930 faisant ressortir un bénéfice net, avant amortissements, de 9.615.175 fr. 47. De ce chiffre, il convient de déduire les amortissements sur le matériel naval et sur le matériel et mobilier de Paris et Dunkerque, soit 3.226.000 fr. 67, ce qui laisse un solde distribuable de 6.389.174 fr. 80.

Une somme de 67.363 fr. a été reportée à nouveau. Le dividende a été fixé à 159 francs 77 brut par action de priorité et 66 fr. 79 par action ordinaire. Il sera mis en paiement à partir du 1<sup>er</sup> juillet, sous déduction des impôts.

MM. Demon et Boris, administrateurs sortants, ont été réélus. L'assemblée a ratifié la nomination faite par le conseil de M. Paul Jokelson en qualité d'administrateur.

Sur le service Calais-Douvres, le nombre des voyageurs transportés a été, en 1930, de 867.250, contre 889.818 en 1929. Le paquebot *Côte-d'Azur*, destiné à ce service, est aujourd'hui terminé ; il a été mis en service en avril 1931.

---

Société anonyme de gérance et d'armement  
(*La Journée industrielle*, 21 juillet 1931)

Les actionnaires, réunis hier en assemblée extraordinaire, ont donné au conseil toutes autorisations en vue de donner la garantie de la société pour le service en

intérêts et amortissements d'un emprunt obligataire à émettre par la Compagnie des bateaux à vapeur du Nord.

---

Société anonyme de gérance et d'armement  
(*La Journée industrielle*, 19 septembre 1931)

Cette société va faire construire deux nouveaux vapeurs de 3.500 tonnes. Ces bâtiments seront affectés à la ligne du Maroc.

---

Les services Calais-Douvres  
(*La Journée industrielle*, 4 février 1932)

Calais, 2 février. — Nous avons annoncé que la Southern Railway, qui exploite le double service quotidien Boulogne-Folkestone, avait l'intention de supprimer un de ses services. La Compagnie du Chemin de fer du Nord et la Société anonyme de gérance et d'armement ayant décidé de se substituer à la Southern et cette décision comportant la suppression du service Calais-Douvres exploité par la S. A. G. A., la Southern Railway vient de renoncer à ses projets et a décidé le maintien de ses deux services quotidiens.

---

Société anonyme de gérance et d'armement  
(*La Journée industrielle*, 25 février 1932)

Une assemblée extraordinaire, tenue hier, a autorisé le conseil à contracter un emprunt hypothécaire pour un montant de 4.285.000 fr., au titre du Crédit maritime. Cet emprunt est destiné à poursuivre la construction de navires actuellement en chantier pour le compte de la société.

---

Worms et Cie  
(*La Journée industrielle*, 23 mars 1932)

Cette société construit actuellement, dans ses chantiers du Trait, les deux vapeurs *Cap-Blanc* et *Cap-Caution*, destinés à la Société Anonyme de Gérance et d'Armement. Ces nouvelles unités sont destinées à remplacer les vapeurs *Cap-d'Alprecht*, *Cap-d'Ailly* et *Cap-La Hève*, vendus récemment.

---

Société anonyme de gérance et d'armement  
(*La Journée industrielle*, 26 mai 1932)

L'assemblée ordinaire tenue hier a approuvé les comptes de l'exercice 1931 faisant ressortir un bénéfice net, avant amortissements, de 7.093.174 fr 30 auquel vient se joindre le report antérieur de 67.363 fr. 50. Les amortissements, tant sur le matériel

naval que sur le matériel et mobilier de bureau, se montant à 5.052 948 fr. 66. le solde bénéficiaire ressort dont à 2.040.225 fr. 64.

Le dividende a été fixé à 153 fr. 765 brut pour les actions de priorité et à 64 francs 856 pour les actions ordinaires. Il sera mis en paiement à partir du 1<sup>er</sup> juillet prochain, sous déduction des impôts.

MM. Ernest Mory et François Javary, administrateurs sortants, ont été réélus.

Le conseil indique dans son rapport que l'exploitation des divers services de la société a été rendue extrêmement difficile au cours de l'exercice par la crise économique qui a frappé si lourdement l'industrie des transports maritimes. Les résultats de l'exploitation s'en sont fortement ressentis et les bénéfices sont en sensible diminution sur ceux des exercices précédents.

Le paquebot *Côte-d'Azur* a assuré le service Calais-Douvres. Le conseil a fait mettre en chantier le deuxième paquebot prévu dans son programme de construction et son contrat, le vapeur *Côte-d'Argent*. Ce navire, en construction aux Forges et Chantiers de la Méditerranée, à Gravelle, a été lancé le 21 avril pour entrer en service dans un an environ.

En raison des restrictions économiques en Angleterre, le nombre des voyageurs n'a été que de 759.410 en 1931. contre 897.250 en 1930. En outre, la baisse de la livre sterling a fortement affecté les recettes sociales. Des mesures ont été prises en accord avec les autres sociétés assurant les services du détroit pour pallier cette baisse de recettes par l'établissement de surtaxes, mais les effets ne s'en sont pas pleinement fait sentir sur les résultats de 1931.

Sur la ligne du Maroc, les caractéristiques ont été la rareté des marchandises et la baisse des taux de fret. Le volume des marchandises à la descente a été assez important, mais les remontées ont été très difficiles, et ce déséquilibre a rendu difficiles les conditions d'exploitation.

Les cargos *Cap-d'Ailly*, *Cap-d'Alprecht* et *Cap-La Hève* ont été vendus en raison de leur âge et de leurs conditions d'exploitation onéreuses. Pour les remplacer, la société a commandé à la société Worms et Cie deux cargos à vapeur de 3.000 tonnes de port en lourd donnant une vitesse de 10 nœuds 5.

---

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

.....  
La Société Worms et Cie procédera demain, à 12 h. 45, dans ses chantiers du Trait, au lancement du cargo *Cap-Blanc*, destiné à la Société Anonyme de Gérance et d'Armement.

---

Le paquebot « Côte-d Argent » est mis en service sur la ligne Calais-Douvres  
(*La Journée industrielle*, 4 mai 1933)

L'inauguration du nouveau paquebot de grand luxe *Côte-d'Argent*, construit pour la Société anonyme de gérance et d'armement pour le service postal et des passagers Calais-Douvres, a eu lieu le 3 mai.

Le *Côte-d'Argent* complète, avec le *Côte-d'Azur*, la flottille des paquebots du détroit. Il a été construit au Havre par les Forges et Chantiers de la Méditerranée.

Sa longueur est de 103 mètres, sa largeur au maître-couple est de 13 m. 70, son tirant d'eau est de 3 m. 70. Les chaudières sont chauffées au mazout, chacune des

deux lignes d'arbres est mue par trois turbines : l'une à haute pression, l'autre à basse pression et la troisième pour la marche arrière. À toute puissance, ces turbines donnent 14.000 chevaux et impriment au navire une vitesse de 23 nœuds.

---

NÉCROLOGIE  
Hirsch Jokelson  
(*Le Temps*, 16 décembre 1933)

On annonce la mort de M. Hirsch Jokelson, officier de la Légion d'honneur, décédé en son domicile, à Paris, 46, rue de la Faisanderie.

De la part de M. et M<sup>me</sup> Adrien-Louis Boris et leurs enfants, M. et M<sup>me</sup> Edmond Kahn <sup>5</sup> et leurs enfants, M. et M<sup>me</sup> Paul Jokelson et leur fille, ses enfants et petits-enfants, et des familles Jokelson.

Les obsèques ont eu lieu dans la plus stricte intimité.

Georges MORY

administrateur délégué de la SAGA (1935-1952) :  
administrateur de la Cie chérifienne d'armement,  
d'Unicomer  
.....

Né le 11 nov. 1903 à Lannoy (Nord).

Fils d'Émile Mory (fils d'Edmond), notaire, et de Mme, née Marthe de Gandt.

Marié en 1929 à M<sup>lle</sup> Marthe Lehembre (7 enf. : Jean-Nicolas, Claude-Noël Christine [M<sup>me</sup> Bernard Pourailly], Philippe, Georges, Paul-Étienne, Élisabeth [M<sup>me</sup> Jean-Pierre Richoillez]).

Études : Collège de Juilly, École Saint-Geneviève à Versailles, École centrale des arts et manufactures.

Entre en 1928 à la Société Mory S.A. (transports internationaux, importation et distribution de combustibles solides et liquides), cogérant (1932-1956), président-directeur général (1956-1969), puis président d'honneur.

Administrateur de la SAGA (1932-1973).

Officier de la Légion d'honneur.

Décédé en 1997.

Société de gérance et d'armement  
(*La Journée industrielle*, 25 mai 1934)

L'assemblée ordinaire, tenue hier, sous la présidence de M. Masset, vice-président du conseil d'administration, a approuvé les comptes et le bilan de l'exercice 1933.

Le compte de résultats fait apparaître un bénéfice brut de 4.003.103 fr. 91 qui, joint au report précédent, forme un total de 4.732.182 fr. 03, Les amortissements pratiques s'élèvent à 5 millions 885.904 fr. 40, en sorte que l'exercice se solde par un déficit de 1 million 133.722 fr. 37, qui a été reporté à nouveau.

MM. A. Peyronnet et E. Kahn, administrateurs sortants, ont été réélus.

---

<sup>5</sup> Edmond Kahn : marié en 1920 à Renée Jokelson, fille de Hirsch Jokelson. Administrateur de la Société nord-africaine d'entreprises maritimes (Algérie).

Dans son rapport, le conseil indique que la situation exposée précédemment ne s'est pas sensiblement modifiée. Si quelques rares éléments de l'activité sociale ont enregistré une légère reprise, la plupart des branches d'exploitation ont souffert plus encore qu'auparavant de la diminution du volume des transports qui, dépassant de beaucoup la proportion de diminution mondiale du tonnage, entraîne une baisse ininterrompue des frets, déjà tombés cependant à des taux qui, bien souvent, ne couvrent même pas les dépenses d'exploitation.

L'aide à l'armement, qui vient d'être votée par la Chambre, pourra pallier dans une certaine mesure les difficultés que rencontre l'industrie maritime française. Cet appui est indispensable, ajoute le conseil, qui met surtout ses espoirs dans le rétablissement de l'équilibre économique et le retour à une juste proportion entre le tonnage disponible et les marchandises à transporter. En attendant, le conseil s'efforce d'obtenir des prix de revient réduits et compatibles avec les frets très bas que l'état du marché le contraint à accepter.

Le service Calais-Douvres a enregistré, en 1933, une sensible reprise du trafic voyageurs, dont le nombre, qui était passé de 759.410 en 1931 à 428.345 en 1932, est remonté à 479.678, Le nouveau paquebot *Côte-d'Argent* a été mis en service en 1933 et l'ancien navire *Empress* a été vendu à la démolition.

Sur la ligne du Maroc, la société a réussi à augmenter sensiblement son tonnage de céréales, qui a atteint 296.228 tonnes contre 258 780 tonnes en 1932 ; une baisse du trafic phosphates a été largement compensée par l'augmentation des marchandises diverses. Un essai de transport de primeurs a amené le conseil à améliorer par une installation de ventilation les deux navires à moteurs et les vapeurs neufs *Cap-Blanc* et *Cap-Cantin*.

---

Société anonyme de gérance et d'armement  
(*La Journée industrielle*, 28 mai 1936)

L'assemblée ordinaire tenue le 26 mai a approuvé les comptes de l'exercice 1935, qui donnent un bénéfice, avant amortissement, de 7.838.554 fr. Les amortissements s'élèvent à 6.771.912 fr. Le bénéfice net ressort ainsi à 1.066.641 francs, qui a été affecté à l'amortissement des pertes antérieures, qui se trouvent ramenées à 401.651 francs.

Le rapport du conseil, qui a été présenté à l'assemblée, indique qu'une courte période de reprise s'est manifestée à la fin de 1935, mais que le niveau des frets du marché mondial est retombé, depuis, à des taux qui ne permettent pas à l'armement français une exploitation rémunératrice ou même équilibrée.

---

SOCIÉTÉ DE GÉRANCE ET ARMEMENT  
(*Le Journal des débats*, 26 septembre 1936)

Les comptes de l'exercice 1935 font ressortir un bénéfice net de 1.066.641 fr. contre une perte de 334.571 fr. en 1934. Ce montant appliqué aux reports débiteurs des exercices antérieurs de 1.468 203 fr., ramène le solde débiteur à 401.655 fr.

---

Société anonyme de gérance et d'armement  
(S. A. G. A.)

(*La Journée industrielle*, 29 mai 1937)

L'assemblée ordinaire, tenue le 27 mai, a approuvé les comptes de l'exercice 1936. Déduction faite du report déficitaire des exercices antérieurs, soit 401.651 francs, le solde bénéficiaire s'établit à 1.255.776 francs. Le dividende a été fixé à 30 francs par action de priorité et 25 francs par action ordinaire. Il sera mis en paiement le 15 juin.

L'assemblée a réélu MM. François Javary et Georges Mory, administrateurs sortants.

Le rapport du conseil signale que la caractéristique de l'exercice 1936 a été une reprise marquée de l'activité des transports maritimes. Un accroissement des tonnages à transporter, correspondant à une diminution du tonnage mondial encouragée dans certains pays par des primes à la démolition, a entraîné une hausse sensible des taux de fret, principalement sur les grands marchés de fret internationaux.

Les lignes régulières, et en particulier celles desservies par la société, ont vu aussi s'accroître leurs recettes, du fait de l'augmentation des taux de fret et du volume de trafic, mais dans une proportion beaucoup moindre que le tramping.

---

#### CASABLANCA

Le général Noguès inaugure le nouvel hôtel  
de la Banque d'État du Maroc  
(*Le Petit Marocain*, 17 octobre 1937)

Dans le hall de la banque se trouvaient tous les invités de la direction de la B.E.M., parmi lesquels nous avons noté :

M. Le Dantec, directeur de la S.A.G.A.

---

#### LA LIGNE S. A. G. A. ROUEN-MAROC

(*La Journée industrielle*, 29 juillet 1938)

Aussitôt après la guerre, l'utilité s'était fait sentir de relier directement le Maroc au Nord de la France et à la région parisienne. Pour l'équipement du Protectorat, il fallait, en effet, des tonnages très importants de ciment, de fer, de machines. Inversement, lorsque le Maroc se mit à exploiter ses richesses naturelles, un nouveau courant d'échanges se constituait, le Maroc exportait ses phosphates, ses minerais, ses céréales vers la région de plus grand peuplement de la France.

C'est ainsi que, depuis plus de quinze ans, existaient des lignes d'une régularité qui allait chaque année en s'améliorant entre Dunkerque et le Maroc d'une part, entre le Maroc et Rouen d'autre part.

Depuis quelques mois, c'est la S. A. G. A. (Société anonyme de gérance et d'armement), qui exploite à la fois les lignes de Rouen, de Dunkerque et d'Anvers.

Le port de Rouen, là encore, profite de sa situation exceptionnelle. Être à Rouen, c'est presque être à Paris et si, pour les marchandises riches, Rouen est à quelques heures de chemin de fer de Paris, pour les marchandises pondéreuses, plus pauvres, la Seine offre un transport par eau, moins rapide mais peu coûteux.

Aujourd'hui, la ligne Rouen-Maroc fonctionne avec régularité ; à la descente, elle emporte des ciments, des bitumes et les produits manufacturés de la région parisienne (automobiles, tissus, papiers, etc.).

Ce service, difficile par le déséquilibre entre l'importation et l'exportation, sera sans doute dorénavant plus facile à exploiter, car la S. A. G. A., groupée avec ses compagnies-sœurs, la Compagnie des bateaux à vapeur du Nord, l'Union maritime, la

Francafrica, est spécialisée dans les relations entre toute l'Afrique du Nord et les ports de la Manche et de la mer du Nord. Vingt-sept navires relient constamment ces ports entre eux ; leurs caractéristiques sont différentes : certains possèdent de larges panneaux et des cales spacieuses pour l'arrimage et l'aération des marchandises diverses ; d'autres sont munis d'engins de levage particulièrement puissants pour la manutention des colis lourds ; d'autres, enfin, d'une vitesse supérieure à quatorze nœuds, sont affectés au transport des primeurs et denrées périssables, tels le s/s « Cap-Sim », ancien bananier qui vient d'être aménagé, et le s/s « Cap-Harlad », construit spécialement pour ce trafic par la S. A. G. A.

---

### 1939 : REPRISE DE LA SOCIÉTÉ NAVALE DE L'OUEST

[www.entreprises-coloniales.fr/empire/Societe\\_navale\\_Ouest.pdf](http://www.entreprises-coloniales.fr/empire/Societe_navale_Ouest.pdf)

---

#### Jacques Bingen (1908-1944)

Directeur de la SAGA depuis 1935, il rejoint la France libre en juillet 1940, dirige sa marine marchande et suit au quotidien, au travers des rapports, l'activité de la Résistance en Métropole. En 1943, il succède à Jean Moulin, comme délégué du Comité français de libération nationale en zone Sud, puis délégué général par intérim. Arrêté le 13 mai 1944 à Clermont-Ferrand, il s'évade, est repris, se suicide. En 1946, la rue Montchanin, siège social de la SAGA, est rebaptisée rue Jacques-Bingen.

---

#### Participation dans les Transports aériens intercontinentaux

[www.entreprises-coloniales.fr/empire/TAI-1946-1963.pdf](http://www.entreprises-coloniales.fr/empire/TAI-1946-1963.pdf)

---

*Annuaire Desfossés, 1948 :*

SAGA

Conseil d'administration : MM. E. Masset, P.-D.-G. ; A. Bourgeois, v.-pdt ; R. Demon, H. Cargardel, F. Javary, G. Kirk, J. Masset, G. Mory, G. de Rothschild.

Commissaires aux comptes : MM. R. Lemoine, L. Retail, J. Thielland.

---

AEC 1951/35 — Société anon. de gérance et d'armement (S.A.G.A.),

9, rue Jacques-Bingen, PARIS (17<sup>e</sup>)

Capital. — Société anon., fondée en avril 1919, 72 millions de fr.

Services maritimes. — 1<sup>o</sup> Service maritime postal et passagers Calais-Douvres par les paquebots « Côte d'Argent » et « Côte d'Azur » ; 2<sup>o</sup> Services réguliers entre Anvers, Dunkerque, Rouen, Brest, Marseille, Sète et l'Afrique du Nord.

Agence générale au Maroc : Cie chérifienne d'armement, 26, boulevard du 4<sup>e</sup> Zouaves, Casablanca.

Conseil. — MM. Eugène Masset [Transp. Mory], présid.-dir. gén.; A[ndré] Bourgeois [Ch. fer Nord] et H[enri] Cargardel [Un. ind. maritime], v.-présid. ; R[oger] Demon [expl.

forest., nég. bois, armateur], A[lfred] Porché, G. Kirk, J[ean] Masset [fils cadet d'Eugène], G[eorges] Mory, G[uy] de Rothschild, admin.

---

AEC 1951

Publicité groupée

Cie des bateaux à vapeur du Nord

SAGA - Sté NAVALE DE L'OUEST

UNION MARITIME - FRANCAFRICA

STÉ NORD-AFRICAINE D'ENTREPRISES MARITIMES : Alger, Oran, Nemours

CIE CHÉRIFIENNE D'ARMEMENT : Casablanca, Port-Lyautey, Mazagan, Safi, Mogador, Agadir

STÉ OUEST-AFRICAINE D'ENTREPRISES MARITIMES : Dakar, Abidjan, Douala, Pointe-Noire

STÉ CONGOLAISE D'ENTREPRISES MARITIMES : Libreville - Port-Gentil.

---

Société anonyme de gérance et d'armement  
(S.A.G.A.)

(*L'Information financière, économique et politique*, 11 juillet 1954)

L'assemblée générale annuelle s'est tenue le 29 juin 1954. Elle a approuvé les comptes de l'exercice 1953 et voté un dividende inchangé brut de : 300 francs par action.

Les recettes de gestion et profits divers ont atteint 1.111.378.711 francs en 1953 contre 1.690.475.671 francs pour l'exercice précédent.

Après déduction des frais d'exploitation de 888.981.200 francs contre 1.373.774.597 fr., des frais généraux et charges, affectation de 51.620.001 fr. contre 85.842.707 fr. aux provisions, et de 62.531.477 fr. c. 185.367.902 fr. aux amortissements, le bénéfice net s'établit pour l'exercice 1953 à 51 millions 621.836 fr. contre 54.214.600 fr.

Au bilan, le matériel naval s'inscrit à 1.229.454.131 fr. à fin décembre 1953 contre 604.092.892 fr., compte tenu de 1.076.392.842 francs contre 1.668.015.592 fr. d'amortissements. La diminution des amortissements s'explique par l'annulation des amortissements sur les navires *Cap Hadid* et *Cap Sim*, vendus en 1953.

Au cours de ce même exercice, la société a pris livraison de deux cargos : le *Souss*, de 1.500 tonnes, et le *Cap Blanc*, de 2.300 tonnes.

Le rapport du conseil d'administration a souligné les difficultés auxquelles les entreprises françaises d'armement maritime avaient eu à faire face tout au long de l'année, en raison du ralentissement économique général et d'une concurrence étrangère dont les frais d'exploitation sont sensiblement inférieurs à ceux du pavillon national.

Disposant d'un matériel naval particulièrement homogène et dont l'âge moyen n'atteint pas sept ans, la S.A.G.A. a connu au cours de cet exercice une large activité s'appuyant sur un réseau d'agences directes et de filiales qui viennent compléter sur les plans de la consignation, de la manutention, du transit ou des ateliers de réparation, son rôle propre de transporteur par mer.

Les tonnages transportés sur les principales lignes qu'elle dessert par ses propres navires ou par ceux de ses filiales maritimes, s'élèvent à 9110.000 tonnes sur l'Afrique du Nord et à 250.000 tonnes sur l'Afrique Noire.

---

## SOCIÉTÉ ANONYME DE GÉRANCE ET D'ARMEMENT (SAGA) [Desfossés 1956/460]

Masset (Eugène)[1881-1964][des Transports Mory, de Boulogne-sur-Mer, établi au Maroc après la GM2, pdt Chantiers et ateliers du Maroc...], 460 (ph SAGA), 462 (Bateaux à vapeur du Nord).

Pasteau (Michel)[1904-2003][Au ch. fer Djibouti-Addis-Abeba, puis Rothschild], 332 (Ch. fer Nord), 364 (Ch. fer Indochine-Yunnan), 460 (pdt SAGA), 462 (Bateaux à vapeur du Nord), 515 (Sté invest. Nord), 1170 (ACEC), 1740 (Unicomer).

Bourgeois (André)[1885-1980][Ép. Jacqueline de Jourdan-Savonnières. Insp. finances][Rothschild][Adm. Ch. de fer du Nord (1930), Nord-Lumière...], 332 (Ch. fer Nord), 364 (Ch. fer Indoch.-Yunnan), 460 (SAGA), 462 (v.-pdt Bateaux à vapeur du Nord), 515 (S.I. Nord), 571 (Belge des mines, minerais et métaux), 620 (Géomines), 653 (collège commissaires Vieille-Montagne), 715 (Antar-Pétroles Atl).

Mory (Georges)[1903-1997][Ing. ECP. Cogérant (1932-1956), puis pdg (1956-1969) des transp. Mory de Boulogne-sur-Mer. Adm. (1932-1973) et adm. dlg (1935-1952) SAGA], 460 (v.-pdt SAGA), 1740 (Unicomer).

Sigmann (P.)(Rothschild), 460 (adg SAGA), 462 (pdg Bateaux à vapeur du Nord).

Demon (Roger)[1892-1966][Fils de Louis, nég. en bois. Marié à Anne-Marie Lyon][Expl. forest., négoc. en bois, armateur, adm. des pianos Pleyel (par son ép.) et de la BNCL (1932-1937)], 460 (SAGA), 462 (Bateaux à vapeur du Nord).

Dupont-Ferrier (Pierre)[Rothschild], 332 (Cie du Nord), 460 (SAGA), 515 (SNI), 571 (Belge Minemet), 986 (Lorraine-Lunéville), 1740 (Unicomer), 1775 (Cie gén. Niger).

Kirk (G.), 460 (SAGA).

Masset (Jean)[fils cadet d'Eugène], 460 (SAGA).

Pompidou (Georges)(ép. Dlle Cahour)(maître des requêtes au Conseil d'État. Rothschild), 332 (dir. Ch. fer Nord), 460 (SAGA), 655 (Peñarroya).

Porché (Alfred)[(Cognac, 1876-St-Mandé, 1964), v.-pdt Conseil État. Frère de François (littérateur), oncle de Wladimir (RTF)], 460 (SAGA), 2203 (Public. périod. Desfossés-Néogravure).

Rothschild (baron Guy de), 332 (pdt Cie ch. fer Nord), 460 (SAGA), 515 (pdg S.I. Nord).

Getten (Jacques)[Né en 1924. Petit-fils de Maxime Gette, n pdt des Ch. de fer de l'Indochine et du Yunnan. Fils de Pierre Getten, administrateur du Ch. de fer du Nord et de la CPDE. Marié à Marie-Marguerite Villoutreys de Brignac. Carrière ds le groupe Rothschild], 460 (secr. gén. SAGA), 462 (secr. gén. Bateaux vapeur Nord).

Lemoine (R.), 460 (comm. cptes SAGA).

Thielland (J.), 460 (comm. cptes SAGA), 714 (comm. cptes Caltex), 1739 (comm. cptes. LUCIA), 1770 (comm. cptes Coloniale de Bambao).

Rétail (L.), 324 (comm. cptes SNCF), 460 (comm. cptes SAGA), 462 (comm. cptes Bateaux à vapeur du Nord), 616 (comm. cptes Mines de Borralha), 822 (comm. cptes Firminy).

Henry (L.), 460 (comm. cptes suppl. SAGA), 462 (comm. cptes Bateaux à vapeur du Nord), 616 (comm. cptes Mines de Borralha), 1733 (comm. cptes suppl. SCOA).

SIÈGE SOCIAL : Paris, 9, rue Jacques-Bingen. Tél. : WAG. : 76-50.

CONSTITUTION : Société anonyme, constituée le 12 avril 1919, pour une durée de 99 ans.

OBJET : Toutes opérations relatives à tout commerce. à toute industrie maritime et plus spécialement la prise en gérance, la construction et l'armement de tous navires, de quelque manière que ce soit. Services réguliers entre les principaux ports français de la mer du Nord et de la Manche et les ports du Maroc.

CAPITAL SOCIAL : 796 millions, divisé en 159.200 actions de 5.000 francs.

OBLIGATIONS : 20.000 de 5.000 fr. 4 1/4 % demi-net, émises à 4.050 fr. en 1944. Amort. de 1945 à 1974. T. ou R.. sauf R.A. à toute époque. Coupon : avril.

EXERCICE SOCIAL : Du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre.

RÉPARTITION DES SERVICES : 5 % à la réserve légale, 5 % de dividende non cumulatif aux actions. Sur le solde : 10 % au conseil, le solde aux actions.

SERVICE FINANCIER : Actions MM. de Rothschild frères. Obligations : siège social, B.N.C.I., Société Générale, Comptoir National d'Escompte. Union Européenne.

TRANSFERTS : Actions : MM. de Rothschild frères. Obligations : siège social.

COTATION : Parquet « Cote Desfossés » actions 43 ; obligations 67. - Notice SEF : TR 40.

COUPONS NETS AU PORTEUR : n° 35 (25 juin 1951), 150 fr. ; 36 (24 juin 1952), 284 fr. ; 37 (30 juin 1953), 299 fr. ; 1 (1<sup>er</sup> octobre 1954), 282 fr. ; 2 (1<sup>er</sup> juillet 1955), 300 fr.

NOTA : Les actions ont été unifiées en 1950.

	Amort.	Provisions	Bénéf. net	Réserves	Divid.+ tant	Divid. brut par act.
	(En 1.000 fr.)					(En fr.)
1945	10.337	17.378	4 566	—	4.514	134 87
1946	—	25.466	5.155	258	4.547	134 37
1947	5.886	29.269	10.322	8.345	5.038	52 34
1948	59.721	194.316	16.752	837	5.468	62 34
1949	216.203	181.010	9.259	463	8.637	64 06
1950	84.4120	59.058	27.132	1.357	25.263	150 00
1951	327.032	117.154	54.006	2.700	47.760	300 00
1952	320.144	85.842	54.214	2.710	47.760	300 00
1953	114.151	51.620	51.622	2.581	47.760	300 00
1954	65.126	30.329	51.622	2.581	48.156	300 00

BILANS AU 31 DECEMBRE (En 1.000 fr.)

	1950	1951	1952	1953	1954
ACTIF					
Immobilisations nettes	340.103	1.370.129	1.001.203	1.397.747	1.444.729
Autres valeurs immobilisées	201.250	233.825	246.918	603.190	617.203
Valeurs d'exploitation	22.725	31.715	42.785	46.247	42.062
Débiteurs	871.963	989.041	662.118	633.725	492.460
Titres de placement	2.323	2.244	4.244	493	—
Disponible	110.673	309.872	409.003	261.968	156.697
	<u>1.549.037</u>	<u>2.936.826</u>	<u>2.366.271</u>	<u>2.843.370</u>	<u>2.753.151</u>
PASSIF					
Capital	238.800	398.000	398.000	796.000	796.000
Réserves	208.012	559.761	840.800	536 560	448.773
Fonds de renouvellement et provisions	367.685	256.416	170.064	130.260	146.463
Dette à long terme	89.140	598.818	176.179	387.885	399 239
Dette à court terme	618.268	1.069.825	727.014	941.043	911.054
Bénéfices	27 132	54.006	54.214	51.622	51.627
	<u>1.549.037</u>	<u>2.936.826</u>	<u>2.366.271</u>	<u>2.843.370</u>	<u>2.753.151</u>

1957 : Société navale de la Sanaga (Cameroun)  
(Saga 48%, Péchiney 40%, Ugine 9%)

---

S. A. G. A.

(*L'Information financière, économique et politique*, 19 juin 1959)

L'assemblée du 17 juin, tenue sous la présidence de M. Michel Pasteau, a approuvé les comptes de l'exercice 1958 se soldant par un bénéfice net de 240.504.032 francs.

Le dividende, fixé à 400 francs net par action, sera mis en paiement le 1<sup>er</sup> juillet, sous déduction des impôts.

Le rapport du conseil indique notamment que les compagnies de navigation du groupe ont connu un trafic assez stable, malgré une conjoncture internationale défavorable, et malgré la répercussion des événements politiques ; l'activité des filiales terrestres, tant métropolitaines qu'africaines, a continué de progresser dans des conditions satisfaisantes. Le chiffre d'affaires des sociétés du groupe se répartit, en effet, à peu près par moitié entre les transports maritimes d'une part, et les opérations de manutention et de stockage d'autre part. Les montants respectifs ont été de 9 milliards et 10 milliards, soit au total environ 19 milliards, contre 17 en 1957 (il est précisé que le chiffre d'affaires retenu correspond au seul montant des produits bruts).

Dans le secteur maritime, il est maintenant avéré que la crise présente de l'armement est extrêmement grave et menace d'être longue ; de multiples études économiques ont été consacrées à ses causes ; elles ne laissent malheureusement pas prévoir de redressement prochain sur le plan mondial.

L'armement français, à cause du handicap de ses prix de revient, n'est pas en bonne position pour affronter la concurrence internationale sur les grands marchés où le taux de fret est l'élément déterminant des affrètements ; c'est pourquoi vos sociétés, comme la plupart de leurs confrères français, se sont consacrées aux lignes régulières pour lesquelles la qualité et l'étendue des services assurés, ainsi que l'efficacité de l'organisation commerciale permettent de compenser dans les périodes de dépression, l'attrait de frets moins élevés.

---

1963 : rachat des 8 navires de la Société nationale d'affrètements.

---

*Documentation africaine, 1963 :*

Saga > 45 % Samma (Acconage et manutention en Mauritanie)  
Saga > 67,5 % Cie transafricaine : 201 camions, autocars et voitures,  
111 tracteurs et 121 remorques.

---

1964 : Consortium européen de transport maritime (CETRAMAR)  
(Union Navale 49,9 %, Louis-Dreyfus 25 %, Chargeurs Réunis 25 %, Cie du Nord  
22,5 %, SAGA 2,5 %, )

---

1965 : Normandy Ferries (avec la General Steam Navigation Company)

Jean Suret-Canale,  
*Afrique et capitaux*,  
Paris, Éditions sociales, 1987, tome 1, p. 170-172

[Au cours des années 1960, le chiffre d'affaires de la SAGA augmente fortement mais sa rentabilité baisse. Au début des années 1970, elle doit se restructurer.]

De 1973 à 1976, un certain redressement se traduit par des exercices bénéficiaires. La SAGA participe à divers consortiums : Transbulk avec Louis-Dreyfus pour le transport des denrées agricoles en vrac ; Multinational Gas and Petrochemical Corporation, où la SAGA est associée minoritaire (32,9%) de Philips Petroleum.

La faillite de ce dernier en 1977 ouvre une nouvelle période de déficit et de difficultés.

.....  
Examinons rapidement la partie africaine des activités de la SAGA, telles qu'elles se présentent au début des années 1970.

Elles sont modestes dans le domaine maritime, sans comparaison avec celles de Delmas-Vieljeux-Chargeurs Réunis. La filiale Société navale de l'Ouest africain a été dissoute en 1964 et la Société navale de l'Ouest exploite directement, en association avec la compagnie de navigation Denis frères (4 cargos), deux lignes avec neuf cargos (Abidjan-Douala d'une part, le Gabon d'autre part). En 1970, six navires seulement sont utilisés. Le tonnage transporté a peu évolué (417.500 t. en 1970 contre 389.000 t. en 1961, avec des pointes de 468.000 t. en 1964 et 517.000 t. en 1969) ; le trafic entre ports africains, modeste, a plutôt baissé (33.000 t. en 1962, 27.700 t. en 1970).

Plus d'un tiers du tonnage transporté représente des exportations de bois tropicaux.

La Société navale de l'Ouest a des participations dans les sociétés locales d'armement naval SINA (Côte-d'Ivoire) et SOCANA (Cameroun). La majorité du capital de la Société navale de l'Ouest (50%) sera cédée en 1971 à l'armement norvégien Leif Hoegh and Co.

La Société navale de la Sanaga, filiale commune de la S.N.O. et de Péchiney, exploite les deux navires aluminiers *Sainte-Claire-Deville* et *Paul-Hérault* (transport d'aluminium du Cameroun vers la France) avec une activité stable mais une tendance à la baisse du tonnage transporté (285.000 t. en 1963 ; 218.000 t. en 1968). La S.O.A.E.M. a des filiales et agences dans tous les ports de l'Afrique francophone, de Nouakchott à Pointe-Noire, à Garoua (Cameroun) (transit pour la voie fluviale nigérienne), aux Canaries, et sa doublure, l'UMARCO, est présente dans la plupart de ces mêmes ports ainsi que dans les « enclaves » anglophones. La Société d'acconage et de manutention en Mauritanie (SAMMA), à Nouadhibou, filiale commune de la SAGA et de la MIFERMA, remplit le même rôle. En liaison avec cette activité de transitaire, la S.O.A.E.M. exploite au Cameroun et en Côte d'Ivoire des usines de conditionnement du café et du cacao (triage, homogénéisation, séchage) pour l'exportation.

#### [Transports routiers]

La Compagnie Transafricaine (SAGA : 67,5% ; participation minoritaire de la SCAC) est devenue un holding représenté par des filiales de droit local (Transafricaine-Côte d'Ivoire, Haute-Volta, Mali, Niger, Dahomey — cette dernière dissoute en 1965), dont certaines constituées par association avec d'autres groupes ou prise de contrôle d'autres sociétés. Unitchadienne (Union tchadienne de transports), UNISTOC (Union de sociétés de transports ouest-centrafricain ex-Oubangui-Cameroun), Société interafricaine de transports (S.I.T.) à Yaoundé, S.A. des Anciens établissements Panayotis à Libreville. Au Niger, la Transafricaine s'est associée à l'État dans la Société nationale des transports nigériens (SNTN) et dans la Société nigérienne des transports urbains (SNTU) — transports urbains à Niamey.

La Transafricaine contrôle accessoirement des filiales spécialisées dans des activités annexes (en 1971 : Société voltaïque de groupage (SOVOG) et Société de représentations industrielles et automobiles au Niger).

Dans l'ensemble, la progression des chiffres d'affaires est médiocre : l'expansion (Gabon) ou la stabilité (Niger) dans certaines zones géographiques ne compense pas des reculs dont le plus spectaculaire est représenté par la perte du monopole des transports cotonniers au Tchad et la liquidation de la filiale Unitchadienne (1972).

D'une manière générale, l'exploitation en Afrique des transports routiers par les grandes sociétés européennes, qui avait joué un rôle important au milieu du siècle, cède la place au petit ou moyen transporteur africain, plus souple et moins coûteux. En 1981, la SAGA-Transports (nouvelle dénomination de la Transafricaine depuis 1978) ne conserve plus que 4 filiales de transports routiers en Afrique : Société nationale de transports nigériens (SNTN, 46,51 %) au Niger, Société ivoirienne de transports publics (S.I.T.P.) (30 %) en Côte d'Ivoire, Société voltaïque de transports routiers (S.V.T.P.) en Haute-Volta, Transafricaine-Togo, auxquelles il faut joindre deux filiales de groupage : SOVOG (Haute-Volta), Transgroup (Côte d'Ivoire). Une seule percée : en Centrafrique, où la SAGA disposait d'une filiale de Travaux publics (S.N.C.T.), elle a créé une filiale nouvelle (1980), la SOCATRAF (Société centrafricaine de transports fluviaux), société d'économie mixte (État : 51 %, SAGA-Transports : 49 %) qui a reçu la concession de l'exploitation du trafic fluvial sur l'Oubangui et le Congo, prenant la succession de l'Office d'État en déconfiture.

Cette orientation nouvelle vers les transports fluviaux s'est traduite, par ailleurs, par la participation à la mise sur pied, au Niger, de la Société nigérienne de transports fluviaux, mais plus encore par la prise de contrôle, en juin 1982, de la Nigerian Benue Transport Corporation (N.B.T.C.), principale entreprise de transports fluviaux au Nigeria et prestataire de services de transports auprès des compagnies pétrolières opérant dans ce pays.

Dans le cadre de la restructuration de 1978, SAGA-Transport regroupe également les activités de services portuaires en Europe (Jokelson et Handtsaem) et en Afrique (« chaînes » S.O.A.E.M. et U.M.A.R.C.O.). Les liens avec la S.C.O.A. (Paribas), qui existaient de longue date à travers ces deux groupes de sociétés de transit, vont se consolider en 1980 par une prise de participation de 20 % de la S.C.O.A. dans SAGA-Transport.

L'aggravation de la crise en Afrique conduit à deux exercices déficitaires (1982 et 1983), le redressement n'étant intervenu qu'en 1984. Entre-temps, (1983) le groupe Rothschild (et son ancienne banque, nationalisée, devenue Européenne de Banque) se sont désengagés de la SAGA au bénéfice de Suez. Au 1<sup>er</sup> janvier 1985, une nouvelle restructuration est opérée avec l'absorption-fusion de SAGA-holding, SAGA-Transports, et C.T.C.-France.

---

WW 1979 :

FIEMEYER (Michel), directeur de sociétés. Né le 25 sept. 1931 à Bréhal (Manche). Fils de Jean Fiemeyer, ingénieur chimiste, et de M<sup>me</sup>, née Marguerite Desire. Mar. le 1<sup>er</sup> juin 1955 à M<sup>lle</sup> Jacqueline Cadoux (1 enf. : Isabelle). Études : Collège Saint-Paul à Lens, Lycée de Douai, Lycée Louis-le-Grand et Faculté de droit de Paris. Dipl. : licencié en droit, breveté de l'École nationale de la France d'outre-mer à Madagascar (1957-1959), chargé de mission au ministère de la Coopération (1960-1965), chef de la mission d'aide de coopération auprès de la République de Haute-Volta (1966-1969), conseiller technique au cabinet du secrétaire d'État aux Affaires étrangères (1969-1972), [directeur général adjoint de S.A.G.A. transports \(depuis 1978\)](#), membre de l'Association française des experts de la coopération technique internationale. Œuvres : Études pour orienter

une politique de développement au Gabon (1961) ; diverses études à caractère économique relatives aux problèmes de la planification et du développement. Décor. : chevalier de l'ordre national du Mérite, commandeur de l'Étoile équatoriale et de l'ordre national voltaïque, officier de l'ordre national togolais, chevalier de l'ordre national du Congo et du Zaïre. Sport : tennis. Adr. : prof., Saga, tour Atlantique 92800 Puteaux ; privée, 25 bd de la Reine, 78000 Versailles.

WW 1979 :

GETTEN (Jacques)(Rothschild frères) > secrétaire général (1950-1956) de la Société anonyme de gérance et d'armement (Saga), administrateur de la Saga (depuis 1968).

WW 1979 :

GILLET (Jacques), secrétaire général de la Société anonyme de gérance et d'armement (Saga)(1957-1965), directeur adjoint chez MM. de Rothschild frères (1966)...

WW 1979 :

LEBOUCQ (Philippe), directeur de société. Né le 31 mai 1923 à Bangkok (Siam). Fils de Félix Leboucq, négociant, et de M<sup>me</sup>, née Maximilienne Bellencourt. Mar. le 29 déc. 1944 à M<sup>lle</sup> Brigitte Chermont (3 enf. : Claire [M<sup>me</sup> Jean Denis], Valérie [journaliste aux *Échos*], Brice). Études : Lycées Condorcet à Paris et Lakanal à Sceaux, Lycée Henri-IV et Faculté de droit de Paris. Dipl. : licencié en droit, breveté de l'École nationale de la France d'outre-mer. Carr. : administrateur de la France d'outre-mer en poste au Cameroun, en Afrique-occidentale française, au commissariat au Plan, puis secrétaire général du Cedimom (1956-1962), [attaché à la Société anonyme de gérance et d'armement \(Saga\)\(1963\)](#), président-directeur général (1964-1974) de Diebold-France (conseils de direction), directeur général adjoint et directeur du département automobile de la Société commerciale de l'Ouest africain [SCOA](1974-1978), directeur de la Cegos (depuis 1979), membre du conseil de surveillance d'Armand Thiéry et Sigrand\* (depuis 1974) et de l'Institut de l'entreprise (depuis 1974). Adr. : prof., 33, quai Gallieni, 92173 Suresnes ; privée, 23, rue Molière, 75001 Paris.

WW 1979 :

SANNER (Robert, Ernest, Charles) ingénieur. Né le 6 mai 1923 à Colmar (Ht-Rhin). Fils d'Alphonse Sanner, officier, et de M<sup>me</sup>, née Renée Hacquard. Mar. le 19 août 1950 à M<sup>lle</sup> Marie-Bernadette de Warren (2 enf. : Ariel, Stéphane). Études : Lycée Louis-le-Grand à Paris. Dipl. : ancien élève de l'École polytechnique, ingénieur de l'École nationale supérieure du génie maritime et de l'École nationale supérieure de l'aéronautique, diplômé de l'American Management Association. Carr. : chef de la mission technique de l'Armement aux États-Unis comme ingénieur en chef de 1<sup>re</sup> classe du génie maritime (1957-1964), vice-président de Canadian Liquid Air (1965-1967), [directeur technique de la Société anonyme de gérance et d'armement \[SAGA\] \(1967-1972\)](#), conseiller d'entreprise et de direction à la Compagnie générale d'organisation (1973-1977), chargé de mission auprès du gouvernement maltais et conseiller industriel du Premier ministre de Malte (1973), directeur des établissements du groupe Lausanne (depuis 1977). Décor. : chevalier de la Légion d'honneur, membre permanent de la Society of Naval Architects and Marine Engineers. Adr. : prof., groupe Lausanne, 78, bd de Sébastopol, 75003 Paris ; privée, 1, rue du Dôme, 75116 Paris.

---

Dafsa, *Liaisons financières*, 1978, p. 569 :  
Société anonyme de gérance et d'armement  
Van Ommeren N.V. (PB) 9,20 %.

---

## SAGA/TRANSAFRICAINE

Les conseils de la Compagnie Transafricaine et de la Société Anonyme de Gérance et d'Armement, à l'issue de leur réunion du 13 septembre 1978, ont décidé de convoquer les assemblées générales extraordinaires qui se tiendront, respectivement, les 20 et 21 novembre 1978, pour soumettre aux actionnaires un projet de restructuration visant à regrouper sur la Compagnie Transafricaine toutes les sociétés participant à l'activité de service au transport.

Dans le cadre de cette restructuration, les conseils proposent un changement de raison sociale de la Compagnie Transafricaine qui prendrait comme nouvelle dénomination « Saga Transport », afin de tenir compte de la diversification et de l'extension géographique des activités de la société.

Le conseil de la Compagnie Transafricaine a accepté la démission de M. Stéphan Redon, président et administrateur, et a appelé M. Éric de Rothschild à le remplacer.

TRANSPORTS MARITIMES

---

### Saga Exercice 1978

Le conseil de la Saga (holding) s'est réuni sous la présidence de M. Éric de Rothschild, le 21 février 1979, pour examiner les comptes provisoires de l'exercice 1978. La société mère du groupe, Saga (holding) présentera en 1978 un résultat légèrement positif, qui ne permettra pas la distribution d'un dividende. Ce résultat bénéficiaire est formé d'un résultat d'exploitation largement positif, ainsi que des plus-values réalisées de par des opérations de restructuration, en contrepartie desquelles d'importantes provisions, liées aux risques des sociétés d'armement, ont été constituées.

Le président a rappelé la nouvelle structure du groupe Saga. La société mère, Saga (holding), après la restructuration effectuée à la fin de 1978, détient un portefeuille très simplifié, représenté par quatre filiales :

- deux dans le domaine armement (Internavis & P O Normandy Ferries Ltd),
- une dans le domaine transport de voyageurs en France (CEA Uniroute),
- et une dans le domaine service (Saga Transport). Cette dernière société, anciennement Transafricaine, a reçu, en apport ou par suite de cessions, l'ensemble des sociétés de service aux transports du groupe, tant en Europe qu'en Afrique.

Ainsi se trouve regroupés dans cette filiale l'ensemble des sociétés du groupe Jokelson & Handtsaem en Europe, du groupe Soaem/Umarco en Afrique, ainsi que Sagatrans.

Le CA contrôlé 1978 de l'ensemble des filiales est en progression sur l'année précédente et représente un montant de l'ordre de 800 MF. C'est à travers Saga Transport que se réalisera l'ensemble du développement du groupe, dans le domaine du service aux transports.

TRANSPORTS MARITIMES

---

### Saga Saga Holding exercice 1981

L'assemblée générale de Saga Holding s'est réunie, sous la présidence de M. Éric de Rothschild, le 23 juin 1982, au siège social de la société.

L'assemblée a approuvé les comptes de l'exercice 1981 qui se soldent par un bénéfice de 5 millions de francs, à comparer à 8 millions de francs l'année précédente et a décidé de la distribution d'un dividende de 2,50 francs auquel s'ajoutera un avoir fiscal de 1,25 franc. La date de distribution de ce dividende a été fixée au 5 juillet 1982. Aucun dividende n'avait été distribué au titre de l'exercice 1980.

L'assemblée a renouvelé le conseil d'administration de la société.

Le président a appelé l'attention de l'assemblée sur les résultats consolidés du groupe qui ont évolué très favorablement, la part du groupe dans le bénéfice net consolidé passant de 5,2 millions de francs en 1980 à 25,2 millions de francs en 1981.

Les résultats des premiers mois de l'exercice en cours et les perspectives pour la fin de l'année sont, en général, favorables.

### SAGA TRANSPORT

L'assemblée générale ordinaire de Saga Transport s'est réunie, sous la présidence de M. Éric de Rothschild, le 23 juin 1982, au siège social de la société.

Le résultat d'exploitation de la société est passé de 25 millions de francs à 34,9 millions de francs. Le résultat net après impôt, amortissements et provisions, est passé de 9,8 millions de francs à 10,5 millions de francs.

Dans cette période de développement, où Saga Transport mobilise ses ressources pour son expansion, l'assemblée a décidé de maintenir la distribution au même niveau que l'année précédente, soit un dividende de 15,40 francs auquel s'ajoute, pour ceux y ayant droit, un crédit d'impôt de 7,70 francs, faisant un montant brut de 23,10 francs. La mise en paiement de ce dividende a été fixée au 5 juillet 1982.

L'année 1981 marque une nouvelle et très générale progression des sociétés qui constituent le groupe Saga Transport et qui exercent des activités diverses dans le domaine du service au transport.

Les comptes consolidés du groupe traduisent cette progression tant de l'activité que des résultats, puisque le chiffre d'affaires de l'ensemble des sociétés consolidées est passé de 1,7 milliard de francs à 2,2 milliards et que la part du groupe dans le bénéfice net après impôt est passée de 17,4 millions de francs à 36,8 millions de francs.

Un ensemble de facteurs favorables a contribué à cette progression qui s'est réalisée tant en Europe qu'en Afrique, aussi bien dans les domaines traditionnels du groupe que sont la manutention et la consignation portuaires, que dans des secteurs relativement plus récents pour la société, tels la commission de transport et le stockage céréalier.

Les perspectives actuelles pour l'exercice en cours sont en général favorables, mais les problèmes liés à la production pétrolière risquent de se répercuter sur certaines opérations en Afrique, de même que les marges d'exploitation dans le secteur des activités portuaires en Europe tendent à diminuer.

L'assemblée générale a renouvelé le mandat de l'ensemble des administrateurs, à l'exclusion de celui de M. Jacques Getten qui, pour des raisons personnelles, a demandé à ne pas voir son mandat prorogé.

Le conseil d'administration qui a suivi l'assemblée a reconduit M. Éric de Rothschild dans ses fonctions de président et décidé, comme il en avait reçu l'autorisation lors de l'assemblée générale extraordinaire du 24 février 1982, d'une augmentation du capital de Saga Transport. Celui-ci sera porté de 59.641.900 de francs à 79.522.500 de francs. Cette émission se fera avec une prime de 60 francs par titre au nominal de 100 francs.

---

Suite :

1983 : reprise par Suez

1991 : reprise par Pierre Haïm

1997 (nov.) : reprise par Bolloré.

---