

SERVICES CONTRACTUELS DES MESSAGERIES MARITIMES (1921-1948)

DÉBATS PARLEMENTAIRES

Les relations maritimes avec l'Extrême-Orient
par A. T.
(*Les Annales coloniales*, 25 avril 1921)

Nous avons déjà entretenu les lecteurs des *Annales coloniales* du projet de loi du gouvernement. Nous voulons leur exposer aujourd'hui les grandes lignes du rapport de notre excellent ami M. P. Valude et de l'avis financier de M. Ch. Leboucq.

LE RAPPORT DE M. P. VALUDE

Le rapport de M. Pierre Valude sur l'exploitation des services maritimes postaux et d'intérêt général sur l'Extrême-Orient, l'Australie et la Nouvelle-Calédonie, la côte orientale d'Afrique et la Méditerranée orientale est une profonde et minutieuse analyse de l'accord du 7 août 1919, de la convention et du nouveau cahier des charges. Ce travail de 34 pages fait honneur à son auteur.

En réalité, ces nouveaux contrats forment un ensemble ; ils sont la résultante de deux idées précises : 1° volonté d'assurer les services maritimes postaux en Méditerranée et dans l'océan Indien, les mers de Chine et le Pacifique ;

2° le désir de régler définitivement les difficultés nées entre l'État et la Compagnie des Messageries maritimes de l'application des Conventions de 1911 en même temps que de l'état de guerre.

Il ne faut pas oublier aussi que l'occasion est particulièrement propice pour la France d'y faire une concurrence loyale mais efficace aux lignes italiennes, jadis inquiétantes pour nous, mais actuellement figées par des événements de politique intérieure.

La situation de nos possessions en Extrême-Orient et dans le Pacifique est grave.

Il ne faut pas rogner sans cesse les crédits ; en matière de colonisation, il ne faut pas de méthode étriquée.

Les sacrifices seront grands mais il s'agit pour la France d'une véritable « course au flambeau ».

Divers systèmes peuvent être évoqués. La séparation des lignes postales déficitaires et des lignes de cargos pourrait être souvent une solution avantageuse. On pourrait créer une flotte d'État des lignes de paquebots et une concurrence par cargos aux Compagnies privées.

Le projet du Gouvernement manifeste une fois de plus son intention très nette d'écarter cette méthode déjà abandonnée par lui du jour où il a annoncé la liquidation de la flotte que l'État possède encore aujourd'hui. La base est la régie intéressée.

L'histoire de la gestion des Messageries maritimes sous l'empire des accords de 1911 éclaire d'ailleurs amplement la situation.

Le mécanisme de la convention est résumé en une subvention de base qui varie de 17 fr. 40 à 32 fr. 50 par lieue marine parcourue.

Le distingué rapporteur examine les résultats de la gestion des Messageries maritimes, et les difficultés nées de l'état de guerre.

La nouvelle convention comprend deux éléments : une transaction et un contrat de régie intéressée.

La transaction

En vertu de la transaction, la Compagnie des Messageries maritimes abandonnera ses droits sur les indemnités éventuelles à elle dues pour réparation de ses dommages de guerre, et en compensation des difficultés nées à propos de la convention de 1911, telles que nous venons de les relater.

Une remarque s'impose : du fait de cette résiliation, l'État ne renonce-t-il pas à un avantage trop grand ?

Le premier document qui nous éclaire sur la transaction est l'annexe III. Aux termes de l'article premier de cette annexe, les Messageries maritimes s'engagent à ne pas réclamer sur le compte d'attente, à ne rien réclamer des 14 millions 890. 931 francs qu'il représente à ce jour ; elles se désistent en faveur de la nouvelle société de leurs droits sur la construction de deux paquebots destinés à remplacer les navires *Polynésien* et *Australien* torpillés sous le régime de la réquisition générale et qui devaient être remplacés en nature à leur profit.

L'article 2 mentionne, par contre, certains abandonnements transactionnels consentis par l'État ; ce sont d'abord des pénalités qui pourraient être réclamées pour insuffisance en vitesse. C'est surtout l'engagement par l'État de ne point défalquer de l'emprunt 5 %, dont il doit désormais assurer les intérêts, la portion de cet emprunt représentative de la valeur de construction du navire *Athos*, dont la valeur (environ 7.000.000 fr.) a été versée à la compagnie à la suite de son torpillage.

La transaction dont nous venons de dégager les termes est une des parties essentielles du projet actuel.

La convention

En ce qui concerne, la formation et l'administration, la Compagnie des Messageries maritimes cessera d'être une société subventionnée par l'État ; c'est une organisation nouvelle fondée sur le système de la régie intéressée qui sera chargée d'assurer les services des lignes d'intérêt public ; dans les six mois, la compagnie constituera une société spéciale [la Société des services contractuels des Messageries maritimes] au capital de 60 millions ; le conseil d'administration, entièrement français, touchera 30.000 francs et 10 % des bénéfices nets ; il comprendra neuf membres dont trois désignés par l'État, et les six autres par les Messageries maritimes et un consortium d'armateurs différents.

L'affectation du capital social, les emprunts et les obligations sont fixés à l'article 4.

Les apports des Messageries maritimes sont arrêtés par les articles 5, 6, 7 et 8. Elle cède son ancienne et sa nouvelle flotte.

La cession des anciens contrats est prévue à l'article 9 (chantiers de La Ciotat).

L'organisation financière est réglementée par les articles 10, 11 et 12.

L'article 10 règle les modalités du compte d'exploitation ; il détermine la vie financière de la société.

Aux recettes doit figurer l'intégralité des sommes perçues par la Société de quelque nature qu'elles soient.

Par contre, il sera tenu deux sortes de comptes de dépenses.

A. — Dans la première catégorie (catégorie A) seront inscrites les dépenses afférentes à l'exploitation proprement dite, c'est-à-dire en fait les frais des voyages effectués. On y

mettra également toutes les primes d'assurance, car la Compagnie devra obligatoirement, assurer sa flotte.

- B. 1. Comprendra l'amortissement de la flotte.
2. Les annuités d'intérêts et d'amortissements des emprunts.
3. Une somme pour garantir un intérêt annuel de 6 % du capital libéré.
4. Un fonds de grosses réparations.
5. Des annuités fixes portées au crédit des Messageries maritimes.
20.415.147 francs par an jusqu'au 31 décembre 1936.
16.337.601 francs par an jusqu'au 31 décembre 1946.
13.910.040 francs par an pour la dernière année.

Les articles 11 et 12 règlent la répartition des pertes et des bénéfices.

La durée de la convention, la résiliation, sont inscrites aux articles 13, 14 et 15. On prévoit la date du 31 décembre 1947.

Un compte de prêt commun aux deux compagnies sera tenu pour elles deux.

Pour diminuer l'intérêt de cette concurrence, la part contributive de chacun des fonds communs a définitivement été fixée à 75 %.

Le cahier des charges

Pour les itinéraires, les escales sont rendues facultatives. Le réseau de l'Extrême-Orient pourrait être fondu en 2 lignes :

Marseille-Shanghai-Yokohama

Marseille-Haïphong

Ses deux lignes seraient remplacées par une unique et Shanghai et le Japon seraient desservis par une ligne annexe.

Les bateaux de la ligne de Yokohama ne s'arrêteront plus à Aden, mais à Penang et facultativement à Fou-Tchéou.

Pour Haïphong, l'escale de Singapour est facultative.

Les bateaux partiront désormais de Sydney et non plus de Nouméa. Les escales aux Nouvelles-Hébrides ne sont plus fixées par le cahier des charges, elles le seront ultérieurement d'un commun accord entre l'Administration locale et les représentants de la Société.

Il est stipulé. en outre, qu'au retour, les bateaux du service annexe doivent être en correspondance avec le bateau rentrant en France.

Le cahier des charges prévoit aussi le cas où les circonstances justifieraient la création d'un service entre la métropole et la colonie française de Tahiti.

Sur la ligne d'Australie, partant de Dunkerque, l'escale de Bordeaux est rétablie.

La ligne nouvelle ne dessert plus. les Seychelles ; pour les desservir, elle serait obligée de s'écarter considérablement de sa route. A la place, elle passe par les ports de Tanga (facultatif), Dar-es-Salam, Kiloa (facultatif), ports où règne une très grande activité commerciale et par où s'effectuait tout le trafic de l'Afrique orientale allemande. L'escale à Mayotte n'est plus mentionnée au nombre des escales fixes. Il y a à cela une raison tirée du tonnage des nouveaux paquebots en construction

Un service de luxe est établi en outre pour l'Égypte et la Syrie.

La validité des billets d'aller et retour pour les fonctionnaires sera de 4 ans. la réduction sera répartie par moitié sur le billet d'aller et sur celui de retour ; le quart des places leur sera réservé sur toutes les têtes de lignes.

En cas de guerre, l'État se porte garant des risques, mais pourra modifier tout le service.

L'AVIS FINANCIER DE M. CH. LÉBOUCQ

La commission des Finances a déposé son avis, rédigé par M. Ch. Leboucq, député de la Seine.

La convention de 1911 ne comportait ni le forfait dont la Compagnie ne voulait pas ni la garantie d'intérêts dont le Parlement redoutait les risques indéfinis. Ce fut la motion de 1908 Legrand-Bouisson-Carnout, qui fut la base en imposant au régime futur le double principe du contrôle de l'État, du partage des bénéfices entre l'État et la Compagnie, et la révisabilité de la subvention.

La situation juridique créée par le premier exercice (1^{er} décembre 1912 au 30 novembre 1913) était telle que M. Noulens, ministre des Finances, disait à la Chambre, le 11 juillet 1914 qu'il se livrait à une enquête et que : « le Gouvernement aurait à proposer le vote de crédits ou à rechercher les moyens d'assurer l'exécution des services ». Alternatives prévues à l'article 9.

La période de guerre arrivait, la Compagnie disait que l'État l'autorisait à suspendre ses services, le Conseil d'État décidant négativement :

Il y a eu 21 navires sur 60 et 14 paquebots torpillés sur 37, environ le tiers, et l'État a versé 19 millions d'indemnités. La demande s'élevait à un chiffre supérieur de 70 millions. Une Commission officielle a évalué les compensations spéciales à 9 millions. Le compte d'attente ouvert en 1917 porte en outre au crédit de la Compagnie une créance de près de 15 millions.

Comme il n'y avait eu que suspension, par la réquisition générale de 1918 de la convention de 1911, le cahier des litiges à régler s'éleva en 1919 à un total de :

$70 + 9 + 14,9 = 94$ millions

C'est alors qu'est intervenu l'accord provisoire du 2 août 1919, que M. P. Valude a développé dans son rapport.

La convention projetée

Elle est l'application de l'article 9 de la convention du 11 juillet 1911. Il s'agit de faire maintenant quelque chose de durable.

En 1911, la garantie était limitée ; dans le projet actuel, l'État fournit une garantie d'intérêts illimitée, c'est-à-dire que l'on ne peut pas supporter la dépense, le crédit à inscrire au budget. L'État supporte 80 % des pertes sur un compte d'exploitation établi dans certaines conditions, cela peut représenter quatre-vingt cent millions ? Quant à la convention de 1911, elle n'était pas viable, elle est morte dès les premiers pas.

Si on calcule la moyenne de l'insuffisance actuelle des recettes, on trouve : 84 francs par lieue marine. Comme en 1919, il y a eu 90.000 lieues marines parcourues, la somme nécessaire est de 7 millions et demi de francs. Avec des services exécutés complètement, la subvention se fut élevée à 51 millions de francs.

Notre ami M. P. Valude a donné une excellente analyse du nouveau contrat ; rappelons les paroles du sous-secrétaire d'État de la Marine marchande, prononcées devant la Commission :

« La convention proposée n'est pas excellente. mais je n'en ai pas trouvé de meilleure ».

C'est la vérité.

La Commission des Finances a ramené à 6 le nombre des membres du conseil d'administration. pour établir l'égalité entre les représentants de l'État et ceux de la Compagnie, d'accord d'ailleurs avec la Compagnie. Le commissaire du Gouvernement aura un droit de veto.

L'État va se dégager des litiges passés — créance possible de 94 millions — mais il assumera le poids du déficit du compte d'exploitation de la Société. Il faut assurer notre influence et notre trafic commercial en Extrême-Orient et en Méditerranée Orientale.

Il y a un contrat de 70 ans avec la Société provençale, dont l'État prend la suite.

Les bénéfices et les pertes seront partagés. La faculté laissée par le droit de résiliation constitue une sauvegarde pour l'État, qui pourra rompre le lien entre l'exploitation d'hier et celle de demain, faire de la Société nouvelle un organisme autonome, etc.

La lettre du 28 décembre 1920 précise certains engagements : pas de cession de paquebots pouvant faire concurrence aux services concédés.

La part de fret que chaque navire soustrait au fonds commun du pool est de 25 % — et non de 75 % — du montant du fret brut perçu.

Les conditions d'exploitation du cargo et du paquebot montrent que l'État doit prendre à sa charge le déficit des services des paquebots qui font l'objet du contrat. A noter qu'à dimensions égales, le prix du paquebot est actuellement sept fois celui du cargo. L'armateur dispose, avec le cargo de nombreux moyens pour réaliser le maximum de recettes (déroutages, désarmements, etc.).

Avec le paquebot, il y a de mode-saison [*sic : la morte-saison*].

Conclusion

Le projet de convention va représenter une charge pour les finances publiques. Mais il faut, à moins d'abdication dans notre rayonnement économique, que ces services soient assurés.

La régie directe de l'État est écartée, et on ne trouve plus d'armateur pour assurer, même avec un subside forfaitaire, les services de paquebots.

La hausse, par rapport à 1914 est, pour le charbon de 542 %, pour le personnel navigant de 450 %. Il faut donc une aide financière importante de l'État.

La Commission des Finances, comme celle de la Marine marchande, approuve le projet de loi : elle a étendu aux « fonctions rétribuées » de la Société l'interdiction de haute moralité que s'imposent les membres du Parlement. En outre, les dispositions de l'article 175 du Code pénal seront applicables aux divers fonctionnaires de la Compagnie et de la Société concessionnaire.

AU SÉNAT DÉBATS

Les services maritimes avec l'Extrême-Orient (*Les Annales coloniales*, 13 juillet 1921)

Le Sénat a adopté dans sa 2^e séance du 11 juillet 1921, le projet de loi adopté par la Chambre des députés, concernant l'exploitation des services maritimes postaux et d'intérêt général sur l'Extrême-Orient, l'Australie et la Nouvelle-Calédonie, la Côte orientale d'Afrique et la Méditerranée orientale.

M. Brindeau, rapporteur, réclame l'urgence.

Dès le début, on entend M. Schrameck — ce préfet honoraire qui, un beau jour, devenu impossible comme préfet à Marseille, alla faire un petit tour à Tananarive pour arrondir sa retraite. Grâce à l'influence de certains amis que son passage à la préfecture des Bouches-du-Rhône n'a pas précisément ruinés, il réussit à entrer au Sénat —, *Schra*, puisqu'il faut l'appeler par son nom, fit un discours violent, se souciant peu de l'intérêt général et de l'intérêt des colonies, sa diatribe, inspirée de on ne sait quels intérêts privés, s'efforce de faire échec de biais au projet. Il veut suspendre les relations maritimes entre la métropole et les colonies.

M. Brindeau, rapporteur de la Marine. — La Commission de la Marine, estimant qu'il s'agissait d'une affaire d'une extrême importance, en avait entamé l'examen dès que les documents de la Chambre lui avaient été communiqués. Ces documents, qui sont au nombre de deux — ce sont les rapports très étudiés de MM. Valude et Leboucq — ont été distribués à tous les membres de cette assemblée en même temps qu'aux membres de la Commission de la Marine.

Par conséquent, il était loisible à ceux d'entre nous qui s'intéressent plus particulièrement à ces questions d'en prendre connaissance ; d'autre part, la

Commission de la Marine n'a rien négligé, bien que cela lui ait demandé un effort assez considérable, pour nous présenter à temps un rapport aussi complet et aussi documenté que possible. (Très bien ! très bien !)

Depuis le 12 avril, les services dont il s'agit, qui sont, en quelque sorte primordiaux, autant pour les intérêts maritimes et commerciaux du pays que pour ses intérêts coloniaux, fonctionnent sans aucune réglementation.

M. Pelisse, rapporteur de la Commission des Finances, réfute les arguments de M. Schrameck et demande aussi l'urgence.

M. Rio, sous-secrétaire d'État. — Les accords provisoires signés avec la Compagnie des Messageries maritimes, au mois de juillet 1919, sont venus à expiration le 1^{er} avril.

Depuis lors, cette Compagnie n'a plus de contrat avec l'État.

M. Guilloteaux, sénateur du Morbihan. — C'est intolérable.

M. Rio ajoute, au milieu de l'émotion du Sénat, que nos relations coloniales ne seront plus assurées si le projet n'est pas voté.

M. Jules Delahaye. — Qui donc a créé cette situation si extraordinaire ?

M. Auber. — Je m'associe complètement aux observations de M. Schrameck.

M. Milliès-Lacroix, président de la Commission des Finances, se joint au Gouvernement pour réclamer l'urgence. L'urgence est déclarée par le Sénat.

La discussion générale

M. Brindeau fait l'historique de la convention et développe les grandes lignes de son rapport.

La Société nouvelle cédera toute sa flotte, c'est-à-dire toute la flotte antérieurement affectée aux services contractuels.

M. Schrameck. — Elle ne la cède pas, elle la partage.

M. Brindeau, rapporteur. — Elle cède les navires affectés aux services contractuels.

M. Gaston Doumergue, président de la Commission de la Marine. — C'est une répartition.

M. Schrameck, très déchaîné, et dont l'attitude fait la plus pénible impression sur l'assemblée, insiste :

Si un particulier prétendait, pour assurer la bonne marche d'une industrie ou d'un commerce quelconque, s'unir à un de ses concurrents ou à un de ses collègues pour mettre en commun leur activité et si les personnes intéressées à sa situation savaient qu'il traite ainsi, si sa famille s'apercevait qu'il défendait de pareille sorte les intérêts dont il a la charge, je suis convaincu qu'un tribunal aurait bientôt fait de l'interdire ou de lui imposer un conseil judiciaire. (Très bien ! très bien !)

Comment ! nous allons traiter pour quarante et quelques années, en principe, ou tout au moins pour dix ans.

M. le rapporteur. — Sept ans.

M. Schrameck. — Sept ans, si la Compagnie le veut, mais non pas vous, car elle peut vous dire au bout de sept ans : « J'en ai assez ! »

M. le sous-secrétaire de la Marine marchande. — C'est réciproque.

Et M. Rio réplique : Vous avez, tout à l'heure, exposé que, nos colonies, et spécialement Madagascar, étaient perdues s'il fallait trente-cinq jours pour y aller. Mais c'est nous qui déciderons de la vitesse, c'est nous qui dirons s'il faut marcher à 10, 12 ou 15 nœuds, ce n'est qu'une question d'argent ; c'est le Conseil d'administration qui décidera s'il faut faire quelques sacrifices pécuniaires pour aller plus vite ou si, au contraire, par raison d'économie, il faut aller moins vite.

La Compagnie n'est plus maîtresse de décider ce qu'il y a à faire, nous réglerons tout dans les détails au conseil d'administration ; nous ferons de la société ce que nous voudrons qu'elle soit — c'est-à-dire une société dépensant de l'argent et allant rapidement ou, au contraire, une société allant prudemment, parce que nous allons, je

l'espère, renoncer à cette folie de la vitesse, qui rendait presque impossible l'exploitation des sociétés de navigation.

Il y a une seconde raison : M. Schrameck nous a déclaré que son amendement ne pouvait pas apporter une modification à l'article 35 de la convention. Le résultat est le même si on modifie la loi. La loi, en effet, porte approbation de la convention : en modifiant la loi, on modifie en même temps la convention. C'est un pacte passé entre deux parties. À l'heure où nous sommes, je ne me vois pas discutant avec la Compagnie des Messageries maritimes pour qu'elle accepte de limiter les dépenses à un minimum, d'autant plus que cette société n'existe plus, c'est une société nouvelle.

Après les interventions de MM. Pasquet, Stuhl et Mauger, on passe à la discussion des articles.

Il y a une rédaction de l'article 4 de M. Schrameck :

« La convention pourra être résiliée si les conséquences financières dépassent de façon excessive les prévisions établies dans l'étude de la convention et atteignent, pour un exercice annuel, le montant de 100 millions à la charge de l'État. »

Le sous-secrétaire d'État, les commissions des Finances et de la Marine repoussent l'amendement qui est rejeté par le Sénat. M. Schrameck ne joua-t-il pas la journée des dupes avant-hier ?

L'ensemble du projet de loi, mis aux voix, est adopté.

CONSTITUTION

FÉLIX ROUSSEL, PRÉSIDENT

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

Nous apprenons la constitution des « Services contractuels des Messageries maritimes », société anonyme au capital de soixante millions de francs, intervenue le lundi 21 novembre 1921, en exécution de l'article 3 de la Convention passée le 29 décembre 1920 entre la Compagnie des Messageries maritimes et l'État pour l'exploitation des services maritimes postaux et d'intérêt général, sur l'Extrême-Orient, l'Australie et la Nouvelle-Calédonie, la Côte orientale d'Afrique et la Méditerranée orientale.

On se rappelle que cette Convention a été approuvée par une loi en date du 28 juillet dernier qui a été promulguée au *Journal officiel* le 5 août suivant.

La nouvelle société a son siège social 8, rue Vignon, dans les bureaux de la Compagnie des Messageries maritimes.

Elle assurera, conformément aux stipulations de la Convention susvisée et du cahier des charges y annexé, les services de paquebots qui, jusqu'à présent, étaient assurés par la Compagnie des Messageries maritimes.

Son conseil d'administration est composé de la façon suivante :

MM. Félix Roussel, président de la Compagnie des Messageries maritimes, président ; Commandant Battelet ; Alfred Fraissinet, président-directeur de la

Compagnie marseillaise de navigation à vapeur (Compagnie Fraissinet) ; Le Gallen ¹, ancien résident supérieur en Cochinchine ; Paul Imbert ², ingénieur des Manufactures de l'État, administrateur de la Compagnie havraise péninsulaire de navigation à vapeur et de la Société de navigation transocéanique [et (juin 1922) des Messageries maritimes] ; René Julien-Labruyère ³, contrôleur de 1^{re} classe de la Marine en retraite ; André Lebon ⁴, administrateur de la Compagnie universelle du canal de Suez et de la Compagnie des chemins de fer P.-L.-M. ; François Mas, capitaine au long cours ; Nicolas B. Paquet, administrateur délégué de la Compagnie de navigation Paquet ; Georges Philippar, administrateur-directeur général de la Compagnie des Messageries maritimes ; B. Le Prado, inspecteur des Finances ; Stanislas Simon, vice-président administrateur délégué de la Banque de l'Indo-Chine.

L'assemblée générale a désigné comme commissaires aux comptes de la société :

MM. Rouchon-Mazerat, commissaire général de 1^{re} classe de la Marine, conseiller d'État ; [Alfred] Barriol, ancien élève de l'École polytechnique, vice-président de la Compagnie des experts comptables de Paris.

MARINE MARCHANDE
LANCEMENT d'un PAQUEBOT
(*Le Temps*, 31 mars 1922)

La Société des chantiers et ateliers de la Gironde vient de procéder avec succès, dans ses chantiers de Bordeaux, au lancement du paquebot *Aramis*, qu'elle construit pour le compte de la Société des services contractuels des Messageries maritimes.

GRÈVE
L'incident du paquebot « Angers »
(*Le Temps*, 31 mars 1922)

Marseille, 14 avril.

L'« Angers » ne partira pas aujourd'hui.

¹ Maurice Le Gallen (1873-1955) : ancien gouverneur de la Cochinchine reconverti dans les affaires. Voir son [portrait](#).

² Paul Imbert (12 octobre 1872, Salon-de-Provence-26 avril 1945, Paris, 16^e) : frère de René, mpf 1917. Marié en 1918 à M^{me} Jeanne-Albertine Roche, née Avenier. Ingénieur des Manufactures de l'État (régie des tabacs), docteur en droit (1902), auteur d'ouvrages remarquables : Des rapports entre patrons et ouvriers dans la grande industrie (1902), les Retraites ouvrières (1905), La Rénovation de l'Empire ottoman (1909). Chef de cabinet de Paul Deschanel à la présidence de la Chambre (1912-1920), puis à la présidence de la République (février-septembre 1920). Président de la Société de navigation transocéanique fondée en 1919 en vue de prendre le contrôle de la Havraise Péninsulaire. Coopté en 1922 au conseil des Messageries maritimes et des Services contractuels afin de coordonner l'effort avec la Havraise. Président du Wharf de Tamatave et administrateur de la Cie de l'océan Indien. Débarqué en 1930 après la prise de contrôle de la Havraise par Worms. Administrateur du *Figaro* (1922-1927). Président de l'Alliance démocratique. Chevalier (1913), puis officier (1919) de la Légion d'honneur.

³ René Julien-Labruyère (1875-1951) : chroniqueur maritime aux *Journal des débats* sous le pseudonyme de René La Bruyère, administrateur de l'Union foncière d'Égypte (jusqu'en juin 1930), de la Caisse hypothécaire fluviale et maritime (1932), de la Land Bank of Egypt (ou Banque foncière d'Égypte), président de Fulmen (batteries, accumulateurs), commissaire aux comptes des Chantiers et ateliers de Saint-Nazaire (Penhoët) et de la Banque transatlantique...

⁴ André Lebon (1859-1938) : ancien ministre du commerce et des colonies, ancien président des Messageries maritimes (1902-1914), président du Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie. Voir [encadré](#).

Il pourrait représenter ici les Chemins de fer du Maroc, client de l'EEM.

M. Rio, sous-secrétaire d'État de la marine marchande, n'a pu accepter le rôle d'arbitre. L'acceptation de l'arbitrage supposait, en effet, la renonciation individuelle des commandants des navires des messageries au choix de leurs équipages, d'après les termes de l'article 223 du Code de commerce. La renonciation collective de la fédération est sans valeur.

La société des services contractuels examine actuellement, d'urgence, les dossiers des anciens marins de l'*Amazone*, en vue des réembarquements immédiats qu'elle jugera possibles. Aucune solution n'est donc encore intervenue. Les 400 passagers de l'*Angers* ont été invités, par une note affichée à la compagnie, à donner leur adresse à Marseille. Ils seront avisés dès qu'une solution apparaîtra prochaine.

Les inscrits déclarent, d'autre part, que si satisfaction ne leur est pas donnée à bref délai, les départs des autres navires des services contractuels des Messageries maritimes ne pourront avoir lieu.

1^{er} AVRIL 1922 : DÉBUT DE L'EXPLOITATION

MARINE MARCHANDE
UN PAQUEBOT IMMOBILISÉ
(*Le Temps*, 17 avril 1922)

En présence de la prolongation de l'immobilisation de l'*Angers*, immobilisation qui, on le sait, est en rapport direct avec les incidents de l'*Amazone*, la Compagnie des Messageries maritimes, gérante des services contractuels, communique ce qui suit :

« Par l'immobilisation de l'*Angers*, qui devait partir le 7 avril, on veut imposer à la Compagnie l'obligation d'embarquer sans distinction tous les anciens marins de l'*Amazone*, alors que la Compagnie a déjà déclaré et conformé ses actes à ses engagements que le seul fait d'avoir été embarqué sur ce navire ne serait pas une cause de non-embarquement ultérieur.

À cette pression, la Compagnie répond en maintenant son point de vue qui, elle le rappelle, est basé purement et simplement sur le respect de la légalité. L'article 223 du Code de commerce est, en effet, ainsi conçu : « Il appartient au capitaine de former l'équipage d'un vaisseau et de choisir et louer les matelots et autres gens de l'équipage; ce qu'il fera néanmoins de concert avec les propriétaires lorsqu'il sera dans le lieu de leur demeure. »

En maintenant son point de vue, la Compagnie estime remplir strictement son devoir tant à l'égard de l'État qu'à l'égard des passagers. »

D'autre part, on mande de Marseille que M. Mattei, au nom du syndicat des marins du commerce, et M. Pasquini, au nom du syndicat des agents du service général à bord, ont adressé hier à M. Thibon, préfet, au sujet des incidents de l'*Angers*, une lettre où ils disent notamment :

« Nous avons l'honneur de vous informer que l'incident de l'*Angers* semble prendre un caractère d'intransigeance. Nous vous prions de vouloir bien user de votre autorité afin de mettre un terme à ce conflit qui lèse les intérêts particuliers des passagers et les intérêts généraux puisque le retard apporté au départ du navire provoque des dépenses supportées par l'État. »

Le personnel restreint qui se trouvait encore à bord du paquebot est descendu à terre hier matin, à 11 heures ; le navire est donc complètement abandonné par son équipage.

COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES
Assemblée générale ordinaire du 30 juin 1922.
EXERCICE 1921
(*Le Recueil des assemblées générales*, juillet 1922)

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

La Société des Services contractuels, dont la constitution est prévue à l'article premier de la Convention du 29 décembre 1920, a été constituée le 21 novembre 1921.

Votre compagnie a souscrit la presque totalité de son capital. L'exploitation de cette société, comme nous vous l'avons indiqué en débutant, a, toujours en vertu de l'article 1^{er} de la Convention, pris effet à partir du 1^{er} avril 1921.

A la flotte de paquebots cédés par la Compagnie des Messageries maritimes, sont venus s'ajouter douze navires provenant du Transit maritime, un navire allemand acheté en Angleterre et deux navires achetés à une Compagnie russe. Ces paquebots, dont la plupart sont actuellement pris en charge par la Société nouvelle et en cours soit d'exploitation, soit de transformation, ont demandé à nos services un effort considérable pour leur réception, leur visite, leur mise au point, et la surveillance des travaux qu'il a été nécessaire d'effectuer à bord de la plupart d'entre eux.

L'appoint de cette flotte nouvelle permettra aux Services contractuels de reprendre progressivement la cadence prévue par la Convention pour les services postaux. Pendant l'exercice 1921, les services ont été assurés au mieux, selon les disponibilités des navires.

ALLOCUTION DE M. LE PRÉSIDENT

[...] Je voudrais maintenant passer à un autre ordre d'idées, et vous dire un mot des services contractuels. Nous ne pouvons pas ici nous en désintéresser, d'abord parce que la Compagnie en a eu encore la charge pendant quatre mois de l'exercice qui nous occupe, ensuite, parce que les services contractuels sont intimement liés aux Messageries Maritimes, qui ont conservé dans leur exploitation, avec un intérêt, moral de premier ordre, un rôle et des intérêts matériels multiples, sur lesquels j'insisterai tout à l'heure ; enfin, parce que la Compagnie possède la presque totalité du capital des services contractuels. Je n'aurais garde d'omettre de mentionner le fait tout naturel que, quand on a, pendant tant d'années, assuré, dans des conditions souvent si difficiles, une exploitation de cette sorte, on ne saurait, du jour au lendemain, n'avoir plus qu'indifférence à son égard.

La substitution des services contractuels au service des Messageries maritimes fut une opération complexe, délicate. Elle s'est effectuée de la façon la plus heureuse, sans même, je puis le dire, que la clientèle s'en soit aperçue. Il y a là, comme vous l'indiquait le rapport du conseil, un bel effort d'organisation, qui fait réellement le plus grand honneur à nos collaborateurs.

Le matériel des services contractuels s'est considérablement augmenté, et ceci a une très grande importance au point de vue général, même pour nous. Aux seize navires apportés par les Messageries maritimes, qui représentaient 118.681 tonnes de jauge brute, sont venus s'en ajouter treize. Dix ont été acquis sur la flotte d'État ; ils représentent 86.000 tonnes. Trois autres ont été acquis à l'étranger. Cet ensemble fait un total de trente et un navires, représentant un tonnage de 219.000 tonnes. Il me faut ajouter à ce qui précède que deux unités sont actuellement en construction pour le

compte des services contractuels, l'une à Bordeaux, l'autre à La Ciotat. Il s'agit de deux navires du type *Porthos* amélioré, commandés par l'État en remplacement de deux paquebots de notre Compagnie, torpillés sous le régime de la réquisition générale, l'*Australien* et le *Polynésien*.

En quelques mois, tous les services ont été rétablis, presque complètement avec la fréquence d'avant-guerre, et la Société nouvelle a pu ainsi reprendre la part qui lui revenait dans notre trafic qui, notamment dans la Méditerranée-Nord, avait été, si ce n'est perdu, du moins complètement abandonné du fait de la guerre et de l'après-guerre.

Par les renseignements que vous trouverez dans la brochure qui vous sera adressée à la suite de la présente assemblée, brochure qui contiendra à la fois le compte rendu de cette réunion, celui de l'assemblée générale des Services contractuels et le texte de la Convention, que certains d'entre vous nous ont exprimé le désir de posséder, vous pourrez voir quels sont les noms qui ont été donnés aux nouvelles unités des services contractuels et vous comprendrez très certainement les idées qui ont présidé au choix de ces noms.

Enfin, pour parer aux premières dépenses de réfection, de réorganisation et de constitution de la flotte, un emprunt obligataire a été émis, emprunt de cent millions, qui n'est qu'une première tranche, car d'autres emprunts seront émis ultérieurement avec la garantie de l'État. Cet emprunt a eu un succès complet, extrêmement rapide, qui est tout à fait à l'honneur du crédit des services contractuels et surtout de la bonne renommée de notre compagnie au sujet du sérieux de sa gestion financière.

L'exploitation, charges financières comprises, laisse un découvert de 20.800.000 francs. Si on y ajoute environ douze millions de déficit d'exploitation pour les quatre mois pendant lesquels la Compagnie des Messageries maritimes a eu à effectuer les services, c'est, pour une période de treize mois il est vrai, une perte d'environ trente-trois millions. Ce chiffre ne diffère pas beaucoup de celui que nous vous indiquions l'année dernière. Nous sommes loin, vous le voyez, du gouffre dont on parlait lors de la discussion de la nouvelle convention.

Je ne puis que vous rappeler cette année ce que je vous disais il y a un an. Nous avons la ferme volonté de gérer au mieux les intérêts des Services contractuels.

Ce qui est maintenant bien acquis, c'est, que l'État paiera le prix réel du service que nous lui rendons et le contrôle qu'il a établi lui permettra de vérifier avec certitude qu'il ne paie que ce qu'il doit. La nouveauté, fort appréciable pour vous, c'est que vous n'aurez plus à supporter le déficit d'exploitation.

Ceci m'amène à préciser les conséquences, pour la compagnie, de l'application de la nouvelle convention.

Il y a d'abord un avantage moral que, pour ma part, je considère comme fort intéressant. Il résulte du fait de la reprise générale des services avec la périodicité d'avant-guerre. Le pavillon des Messageries maritimes, qui avait disparu dans bien des directions, ou, du moins, ne paraissait qu'à de trop grands intervalles, a reparu partout, et, je n'ai pas besoin d'insister sur l'impression qu'à produite sur la clientèle, sur notre clientèle, qui risquait de nous échapper, la réapparition, avec l'ancienne fréquence d'unités nouvelles, qui ne sont pas toutes parfaites mais ont été revues et améliorées dans toutes la mesure du possible et dont beaucoup sont très honorables et peuvent subir la comparaison avec n'importe quelle unité concurrente. De la sorte, pendant cette crise, où l'on risquait de voir s'évaporer, si je puis m'exprimer ainsi, le trafic et la clientèle, une certitude qui n'est pas dénuée d'importance nous est acquise. Nos positions sont et seront maintenues et, quand le trafic reprendra, les Messageries maritimes proprement dites, pour leurs services libres, retrouveront leur situation, non seulement conservée, mais accrue, du fait de l'exploitation des Services contractuels, et notre flotte commerciale bénéficiera précisément de ce maintien de nos positions, qui aurait été impossible, étant donnée la crise, si la convention nouvelle n'avait pas existé.

J'arrive maintenant aux conséquences matérielles.

Je vous demande pardon d'abuser de vos instants, mais, enfin, il est intéressant de vous renseigner exactement sur cette convention en vous en montrant le fonctionnement et l'application.

Aux termes de l'article premier de la convention, il est dit que l'entreprise confiée aux Services contractuels prend effet à partir du 1^{er} avril ; c'est donc huit mois pendant lesquels la convention a joué. Un des principaux effets du régime nouveau

est le versement garanti par l'État, à la Compagnie des messageries Maritimes proprement dite, du forfait prévu au paragraphe 5 de l'article 10, qui, pour la période, envisagée, représente une somme de 13.509.000 francs, qui se décompose ainsi :

Participation aux frais généraux	7.800.000 00
Participation au service des obligations 3 1/2 % intérêts et amortissement	1.600.000 00
Participation au service des obligations 5 %, intérêts et amortissement	2.718.000 00
Rémunération de partie du capital des Messageries maritimes	1.296.000 00

En outre, par le jeu normal de l'annexe 2 de la Convention, la contribution des Services contractuels aux frais généraux, celle-ci ayant été révisée, se trouve augmentée de 4 millions 156.000 francs, ce qui porte à 17 millions le montant total du forfait revenant, à la Compagnie pour la période envisagée.

Le forfait, n'étant dû à la Compagnie que pour la période allant du 1^{er} avril au 30 novembre, il en est résulté que toutes les dépenses entrant dans le calcul de la somme revenant à la Compagnie et afférentes à la période du 1^{er} décembre au 31 mars sont restées à sa charge. C'est ce qui fait que, pour les obligations 5 %; l'intégralité n'a pas été prise en charge par les Services contractuels. Il n'en sera pas de même pour l'exercice 1922, qui sera un exercice normal de douze mois.

Pour cet, exercice, les Services contractuels paieront à la Compagnie des Messageries maritimes la totalité du forfait de 20.415.000 francs, plus le produit de la révision, s'il y a lieu.

Enfin, il faut noter que la Compagnie a droit, à une somme de 46.250 francs, représentant l'intérêt calculé à 4 %, du montant de sa participation dans le capital des Services contractuels pour la période prenant fin le 31 décembre 1921.

Eh bien, Mesdames, Messieurs, vous voyez donc que, en somme, nous devons nous féliciter que, dans la crise actuelle, avec l'insuffisance de trafic, avec l'insuffisance de fret, notre Convention soit intervenue. [...]

COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES
(*Les Annales coloniales*, 7 juillet 1922)

[...] La Société des services contractuels, dont la constitution est prévue par la convention du 29 décembre 1920, a été constituée le 29 novembre 1921. La Compagnie a souscrit la presque totalité de son capital. L'exploitation de cette société a pris effet à partir du 1^{er} avril 1921. À la flotte de paquebots cédés par la Compagnie, sont venus s'ajouter treize navires provenant du transit maritime, un navire allemand acheté en Angleterre, et deux navires achetés à une compagnie russe. [...]

DANS LA LÉGION D'HONNEUR

MINISTÈRE DES COLONIES
(*Les Annales coloniales*, 11 janvier 1923)

Officiers

Le Gallen (M.-J.), vice-président du conseil d'administration des Services contractuels de la Compagnie des Messageries maritimes.

Les services contractuels des Messageries maritimes
(*Les Annales coloniales*, 26 février 1923)

Les services maritimes postaux et d'intérêt général sur l'Extrême-Orient, l'Australie et la Nouvelle-Calédonie, la côte orientale d'Afrique et la Méditerranée orientale, sont assurés actuellement, en vertu de la convention passée le 29 décembre 1920 entre l'État et la Compagnie des Messageries maritimes, par la Société des services contractuels des Messageries maritimes.

Au début de leur exploitation, les services contractuels des Messageries maritimes disposaient de 16 paquebots que la Compagnie des Messageries maritimes leur cédait en exécution de la convention. Quelques mois plus tard, 15 paquebots étaient achetés par la Société ou mis à sa disposition par l'État français et la flotte qu'elle possède aujourd'hui atteint 31 unités représentant 375.900 tonnes de déplacement.

L'augmentation du nombre des navires dont elle dispose, tout en permettant à la société d'améliorer les relations maritimes qu'elle est chargée d'assurer, ne peut cependant suffire à l'exécution intégrale des services prévus par la convention. Un gros effort de construction s'imposait. Les Services contractuels l'ont poursuivi inlassablement. Deux paquebots, l'un de 20.200 tonnes, l'*Aramis*, l'autre de 15.100 tonnes, le *Leconte-de-Lisle*, ont été lancés, le premier en avril 1922, le second le 29 octobre 1922 ; leur achèvement se poursuit aussi rapidement que possible et la Société escompte leur entrée en service respectivement au début et au milieu de l'année 1923.

En dehors de ces deux unités, quatre paquebots sont actuellement en construction dans divers chantiers : deux de ces navires seront du type *Aramis* (plus spécialement affectés à la ligne d'Indochine, de Chine et du Japon), un autre sera du type *Leconte-de-Lisle* (destiné en principe aux lignes de l'océan Indien), et le quatrième sera un *sistership* du *Sphinx*, le magnifique paquebot actuellement affecté à la ligne d'Égypte.

Autrement dit, il est permis de prévoir dans un délai relativement bref l'entrée en service de six nouveaux navires représentant au total 116.000 tonnes.

Cette première tranche de constructions neuves aura pour effet d'améliorer considérablement les services assurés par la Société et nous ne pouvons, au point de vue national, que nous en féliciter.

L'effort sera, du reste, continué sans interruption : les 37 navires, représentant près de 500.000 tonnes, qui composeront dans un avenir rapproché la flotte des services contractuels, ne pourront encore suffire à assurer strictement et régulièrement tous les départs prévus par la convention sur les différentes lignes. D'autre part, il faut d'ores et déjà se préoccuper des navires de remplacement nécessaires à toute exploitation bien comprise et c'est autant pour accélérer les constructions en cours que pour permettre l'exécution d'un programme de constructions nouvelles qui donnera à la société l'ensemble des moyens indispensables à son exploitation, que cette dernière procède actuellement à une émission d'obligations destinée à lui permettre de disposer des ressources financières nécessaires à la réalisation de ses plans.

LE TOUR DU MONDE SOUS PAVILLON FRANÇAIS

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

L'ITINÉRAIRE SUIVI

(*La Dépêche coloniale*, 4 avril 1923)

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

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

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

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

Les inconvénients de cette situation, spécialement au point de vue des conditions d'approvisionnement de la colonie, singulièrement aggravés par la crise des changes, avaient depuis longtemps préoccupé M. Albert Sarraut.

Dès la refonte des lignes de navigation d'Extrême-Orient, de l'océan Indien et de la Nouvelle-Calédonie, qui ont fait l'objet de la concession accordée par la loi du 26 juillet 1921 à la Compagnie Contractuelle des Messageries Maritimes, le ministre des colonies avait fait stipuler à la charge de cette compagnie, l'obligation éventuelle de la création d'un service sur Tahiti.

*
* *

L'étude des conditions d'établissement de cette ligne fut poursuivie par les services techniques du ministère des colonies, en liaison étroite avec le sous-secrétariat d'État de la marine marchande et la Compagnie Contractuelle des Messageries Maritimes.

Une mission d'inspection, dirigée par M. l'inspecteur général des colonies Revel, fut envoyée à Tahiti et à Nouméa pour examiner sur place les diverses solutions envisagées. Elle en revint avec une documentation particulièrement intéressante et complète et de nature à permettre aux services techniques du département des colonies et du sous-secrétariat de la marine marchande d'arrêter à coup sûr les modalités les plus favorables.

Le résultat de ces efforts combinés sous l'impulsion énergique de M. Albert Sarraut vient d'aboutir.

Le nouveau service touchera, toutes les douze semaines, Dunkerque, Le Havre, Bordeaux, Marseille, les Antilles (Guadeloupe et Martinique), puis relèvera directement sur Papeete par Panama, et ensuite sur Nouméa, avec escale à Suva, pour desservir les Wallis.

Par Nouméa, cette ligne correspondra avec l'Australie et les Nouvelles-Hébrides au moyen du paquebot annexe qui assure normalement cette liaison et dont les itinéraires seront établis en vue d'assurer une perte de temps aussi que possible à la soudure.

Même itinéraire au retour.

*
* *

Ainsi nos colonies du Pacifique se trouveront en lien étroit, non seulement entre elles-mêmes ou avec la métropole, mais encore avec nos Antilles où elles pourront s'approvisionner de produits tels que le sucre et le rhum.

La ligne sera desservie par des vapeurs mixtes de la Compagnie contractuelle des Messageries du type l' « El-Kantara ». Les passagers y trouveront donc, quand l'organisation sera complète, des possibilités intéressantes à des prix moins onéreux sans doute que la voie en partie transcontinentale France, New-York, San-Francisco et Papeete.

Sauf imprévu, les dispositions actuellement arrêtées par la Compagnie Contractuelle comportent un premier départ de Dunkerque le 26 avril, de Marseille le 14 mai après escales au Havre et à Bordeaux, escales aux Antilles au début de juin, arrivée à Tahiti dans les premiers jours de juillet, à Nouméa à la fin de juillet.

Départ de Nouméa au début d'août avec le même itinéraire au retour ; arrivée à Marseille dans les premiers jours d'octobre et à Dunkerque vers le 30 octobre.

Une conséquence particulièrement intéressante de cette nouvelle organisation est l'allègement qu'elle apportera à la ligne de la Compagnie Contractuelle des Messageries Maritimes sur l'Australie par Suez.

Les transactions si importantes entre nos ports du Nord (notamment Dunkerque) et l'Australie, pour le trafic des laines, en seront singulièrement facilités et régularisés.

Enfin, au point de vue touristique, il peut être intéressant de constater que la Compagnie contractuelle des Messageries a étudié ses horaires de telle sorte qu'en combinant l'itinéraire de la ligne de Chine, d'une part, et avec l'itinéraire des Nouvelles-Hébrides d'autre part — et en combinant, à son tour, l'itinéraire de la ligne des Nouvelles-Hébrides avec celle de la ligne Dunkerque-Tahiti-Nouméa — elle parvient à faire effectuer, sur des navires, à un voyageur partant de France le tour du monde, par vapeurs réguliers et sous pavillon français, dans le minimum de temps.

Service de la navigation
MESSAGERIES MARITIMES
(*Les Annales coloniales*, 12 avril 1923)

Ligne de l'Indochine

[...] Prochainement partira de Bordeaux pour ses essais et ralliera ensuite le port de Marseille d'où il effectuera son premier départ sur la Chine et le Japon, le paquebot *Aramis*, construit par les Chantiers de la Gironde pour les Services contractuels des Messageries maritimes.

Ce navire, d'une longueur de 165 mètres et de 20.320 tonnes de déplacement, a été aménagé pour recevoir au total 327 passagers, soit 101 de première classe, 116 4^e seconde et 110 de troisième classe.

Non seulement rien n'a été négligé à bord pour que le confort, aussi bien dans les cabines que dans les locaux de réunion, fumoirs, etc., ne laisse rien à désirer mais les Messageries maritimes, rompant avec une tradition qui subordonnait l'aménagement des paquebots à des décorations d'ancien style, ont conçu et essayé de réaliser, pour cette première de leurs nouvelles constructions, un intérieur de navire vraiment moderne uniquement dû aux moyens artistiques contemporains. [...]

Des bateaux pour l'Indochine
(*Les Annales coloniales*, 11 mai 1923)

La [Société] des services contractuels des Messageries maritimes, qui assure le service postal sur l'Indochine, Madagascar et la Nouvelle-Calédonie, procède à la reconstitution de sa flotte. Elle a été invitée par M. Rio, sous-secrétaire d'État à la Marine marchande, sur les instances de M. de Lasteyrie, ministre des Finances — on sait que le gouvernement a voix au chapitre dans toutes les opérations de la Compagnie, en vertu de la convention de 1921 — d'acheter trois navires en construction commandés par une autre compagnie pour d'autres lignes dans des conditions qui ont été l'objet d'une question écrite de M. H. Masson, député du Finistère, membre de la commission de la Marine marchande à la Chambre, et de vives protestations de M. Henry Bérenger, rapporteur général du budget au Sénat.

M. Charles Guernier, ancien sous-secrétaire d'État à la Marine marchande, qui préside avec un soin vigilant la Commission de la Marine marchande de la Chambre, et auquel l'affaire n'avait pas échappé, a décidé de convoquer la semaine prochaine la Commission de la Marine marchande pour entendre le sous-secrétaire d'État, M. Rio.

Indochine
[Concurrence]
(*Les Annales coloniales*, 18 mai 1923)

Devant la décision prise par la Société des services contractuels d'assurer un départ de Marseille pour Haïphong toutes les huit semaines et par vapeurs âgés, la Compagnie des Chargeurs [d'Extrême-Orient], à Saïgon, a adressé une note contenant des propositions très intéressantes qui méritent de retenir l'attention du gouverneur général, des chambres de commerce, des commerçants et des industries. Cette note définit clairement le concours que les Chargeurs pourraient apporter pour l'amélioration des relations postales avec la Métropole en établissant une ligne qui permettrait un service direct par courrier de Marseille à Haïphong toutes les quatre semaines, par des paquebots du type *Kerguelen*, déplaçant seize mille tonnes, mieux aménagés que la *Formose* ou l'*Aurigny*.

DES BATEAUX POUR L'EXTRÊME-ORIENT
(*Les Annales coloniales*, 28 mai 1923)

La Commission de la Marine marchande, que préside avec un soin vigilant M. Charles Guernier, député d'Ille-et-Vilaine, ancien sous-secrétaire d'État à la Marine marchande, a convoqué pour cette semaine M. Rio, sous-secrétaire d'État. Elle a exprimé le désir de l'entendre sur les tractations en cours, entreprises par ses soins et ceux de M. Ch. de Lasteyrie, ministre des Finances, en vue de faire racheter pour ses lignes d'Extrême-Orient, par la [Société] des Services contractuels des Messageries maritimes, un certain nombre de bateaux en construction pour une autre société [les Chargeurs réunis], et destinés à d'autres lignes. Déjà, une question écrite avait été posée à ce sujet, il y a six semaines, au ministre des Travaux publics, par M. H. Masson, député du Finistère.

D'autres membres de la Commission se sont émus de ces négociations, et c'est autant pour déférer à leur désir qu'au sien propre que M. Charles Guernier a convoqué le sous-secrétaire d'État à la Marine marchande. Des objections importantes auraient

été formulées. Nous tiendrons au courant nos lecteurs des délibérations de la Commission et des décisions qu'elle prendra.

COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES
Société anonyme au capital de 75.000.000 de francs
(*Les Annales coloniales*, 22 juin 1923)

[...] À la date du 11 juin avait eu lieu, d'autre part, l'assemblée générale des actionnaires des Services contractuels des Messageries maritimes, Le dividende distribué est de 4 %, conformément aux termes des articles 10 et 11 de la convention du 29 décembre 1921.

MM. Rouchon-Mazerat et Alfred Barriol ont été nommés commissaires aux comptes pour l'exercice 1923.

TONKIN
La vie économique
Haïphong
(*Les Annales coloniales*, 22 juin 1923)

La Chambre de commerce de Haïphong prend connaissance d'une lettre de M. l'agent général des M. M. faisant connaître que la Société des services contractuels des M. M. vient d'acquérir des Chargeurs réunis, trois paquebots neufs destinés à remplacer progressivement les navires actuellement en service entre Marseille et Haïphong, et que le premier départ à effectuer par ces navires était prévu pour commencement octobre de cette année

Elle décide de demander à nouveau que la touchée à Haïphong des courriers de Chine soit maintenue jusqu'à cette époque pour éviter les retards dont se plaint à juste raison le commerce, dans le transbordement des marchandises à Saïgon.

Le mécontentement est grand devant la décision prise de ne plus faire faire escale à Haïphong aux grands courriers et devant la mauvaise volonté dont font preuve les Services de navigation. C'est ainsi que, fin avril, l'*Orénoque* a quitté Saïgon pour Haïphong, quelques heures après l'arrivée de l'*Ambroise*, emportant les passagers et le courrier de ce bateau, mais laissant les marchandises qu'il prendra à son prochain voyage. Elles mettront donc presque autant de temps pour aller de Saïgon à Hanoï que pour aller de Paris à Saïgon. On comprend pourquoi les commerçants d'Indo-Chine demandent à leurs correspondants de France de ne plus rien charger sur les bateaux des Services contractuels.

BANQUE DE L'INDOCHINE
(*Les Annales coloniales*, 22 juin 1923)

[...] Le désir, manifesté depuis de longues années par [Tahiti] de voir s'établir des communications directes avec la Métropole vient enfin d'être réalisé, grâce à l'établissement par les Services contractuels des Messageries maritimes d'une ligne directe de Dunkerque-Bordeaux-Marseille à Papeete via Panama avec prolongement sur Nouméa dont le service vient d'être inauguré. [...]

SERVICES CONTRACTUELS DES MESSAGERIES MARITIMES
(*Les Annales coloniales*, 29 septembre 1923)

Les services contractuels des Messageries maritimes ont récemment acheté aux Chargeurs réunis, trois paquebots neufs pour desservir la ligne Marseille-Haïphong. Ces paquebots, qui porteront les noms de *Chantilly*, *Compiègne* et *Fontainebleau*, ont une largeur de 146 mètres, un tonnage brut de 10.000 et 6.700 HP de force motrice.

Le *Chantilly*, dont les essais sont terminés, va entrer en service en octobre prochain. Il prendra rang. pour le départ, après le *Jérusalem*. Le *Compiègne* sera prêt dans trois mois et le *Fontainebleau* dans six.

LÉGION D'HONNEUR
Ministère du commerce
(*Le Journal des débats*, 9 novembre 1923)

On sait que le commandant, l'état-major et l'équipage du paquebot *André-Lebon*, des services contractuels des Messageries maritimes, se sont particulièrement distingués lors du tremblement de terre de Yokohama.

M. Rio a décidé de promouvoir le commandant Cousin au grade d'officier de la Légion d'honneur et de nommer chevalier de la Légion d'honneur le chef mécanicien Sentout.

LE LANCEMENT DU D'« ARTAGNAN »
(*L'Information financière, économique et politique*, 25 avril 1924)

(De notre envoyé spécial)

Bordeaux, 23 avril. — Le lancement du paquebot de 20.300 tonnes d'*Artagnan*, construit par la Société des Chantiers et Ateliers de la Gironde* et destiné à la Société des Services contractuels des Messageries maritimes, a eu lieu le 23 avril, à Bordeaux, à 10 heures du matin sous la présidence de M. Bokanowski, ministre de la Marine, accompagné de son chef de cabinet militaire, le contre-amiral Durand-Viel, au milieu d'une très nombreuse assistance dans laquelle figuraient notamment, M. Leroy, attaché au cabinet du Ministre des Travaux publics et de la Marine marchande, représentant M. Le Trocquer ; M. L. Brindeau, sénateur, président de la Commission extraparlamentaire de la Marine marchande ; M. l'amiral Lacaze, ancien ministre, vice-président des Messageries maritimes ; M. Ogier, ancien ministre, administrateur des Services contractuels des Messageries maritimes ; M. l'amiral Violette, préfet maritime du 4^e arrondissement ; M. Huyard, président de la chambre de commerce de Bordeaux ; M. René Fould, administrateur de la Compagnie générale transatlantique ; M. Cassignol, commissaire du gouvernement auprès des compagnies de navigation ; M. A. Dormoy, administrateur de la Compagnie Sud-Atlantique ; M. Aubrun, directeur général des Établissements Schneider ; MM. Buhan, Chastenot, Calmels, sénateurs de la Gironde ; MM. Glotin, colonel Picot, Calmès, députés de la Gironde.

Les invités étaient reçus à leur arrivée par M. Noulens, président du conseil d'administration des chantiers de la Gironde, assisté des administrateurs de la Société.

.....

COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES
(*Les Annales coloniales*, 27 juin 1924)

[...] À la date du 16 juin avait eu lieu, d'autre part, l'assemblée générale des actionnaires des Services contractuels des Messageries maritimes. Le dividende distribué est de 4 %, conformément aux termes des articles 10 et 11 de la Convention du 29 décembre 1921.

MM. Rouchon-Mazerat et Alfred Barriol ont été nommés commissaires aux comptes pour l'exercice 1924.

UNE CROISIÈRE EN MÉDITERRANÉE
Naples : Les nouvelles fouilles de Pompei
par René LA BRUYÈRE
(*Le Journal des débats*, 20 novembre 1924)

Nous quittons Marseille par un temps radieux, à bord du *Lamartine*, des services contractuels des Messageries maritimes. Aucun navire n'est mieux approprié que celui-là à une croisière en Méditerranée orientale, qui comporte des relâches à Naples, Malte, Athènes, Constantinople, Smyrne, Chypre, Beyrouth, d'où l'on rayonne à Damas, Jérusalem avec retour par l'Égypte.

Le *Lamartine*, de 9.500 tonnes, est d'un tonnage suffisant pour la mer que l'on rencontre généralement en Méditerranée, et c'est plus qu'un paquebot, c'est un joli yacht, confortable, dont tous les détails ont été admirablement soignés et qui est d'une propreté raffinée. Rien, en effet, n'a été négligé pour le bien-être des passagers.

Après avoir longé les côtes de Corse, nous arrivâmes à Naples par une matinée idéale. Dans le jour qui se lève, le Vésuve crache une fumée noire, dont la longue traînée, tachant les cieux couleur brique, se perd à l'horizon. Tant et tant d'auteurs ont décrit et chanté la ville de Naples qu'il serait vain, après eux, d'essayer de donner une impression de cette cité merveilleuse, l'une des plus colorées qui soient. Une chose nous est signalée comme particulièrement intéressante : les nouvelles fouilles de Pompéi. Mais le sympathique commandant Lapousse, qui préside aux destinées du paquebot *Lamartine* nous a dit quelles difficultés on rencontrait pour obtenir l'autorisation de visiter cette partie encore inexplorée de la Pompéi antique. La femme d'un haut fonctionnaire de la République s'est vu récemment refuser cette faveur, bien qu'elle s'y fût prise suffisamment à l'avance. Néanmoins, j'ai tenté la chance. Le commandant a bien voulu expédier un sans-fil à l'agent des Messageries maritimes, en lui demandant de m'obtenir la précieuse permission. [...]

Lancement de l'*Explorateur-Grandidier*
(*Le Journal des débats*, 29 novembre 1924)

Le 26 novembre dernier a été lancé avec un plein succès, par la Société des chantiers et ateliers de Saint-Nazaire, pour le compte des services contractuels des Messageries maritimes, le paquebot *Explorateur-Grandidier*.

Ce navire assurera le service postal sur l'océan Indien.

Long de 138 mètres et déplaçant 15.100 tonnes, l'*Explorateur-Grandidier* sera aménagé pour recevoir 140 passagers de première classe, 90 passagers de 2^e classe, 68 passagers de 3^e classe et 380 émigrants ou soldats rationnaires.

L'équipage comprendra 270 personnes.

Toutes les cabines de première et de 2^e classes et la plupart des cabines de 3^e classe prendront jour directement sur l'extérieur.

Les locaux de réunion prévus seront vastes et bien aérés ; leur décoration, des plus soignées, sera traitée dans le style moderne.

L'*Explorateur-Grandidier* enrichira d'une remarquable unité la flotte des Messageries maritimes.

L'inauguration du « Champollion »
(*Le Journal des débats*, 27 mai 1925)

Le *Champollion*, le dernier paquebot des Messageries maritimes, a été inauguré par de brillantes fêtes données à son bord samedi et dimanche, derniers, à Alexandrie.

Le dîner, présidé par M. Gaillard, ministre de France, réunissait les officiels français : personnel diplomatique et consulaire, députés de la nation, délégués des institutions et groupements nationaux du Caire et d'Alexandrie, ainsi que de hauts fonctionnaires de l'administration des douanes, le sous-gouverneur d'Alexandrie et les agents des compagnies de navigation italiennes et des représentants de la presse française d'Égypte.

Dans la luxueuse salle à manger du *Champollion*, l'assistance était des plus brillantes. Au dessert, M. Gaudaire, agent général des Messageries maritimes en Égypte, a pris la parole.

Après avoir rappelé que l'inauguration du nouveau paquebot avait été retardée de deux mois en raison de la mort du président de la Compagnie, M. Félix Roussel, à la mémoire de qui il adressa un souvenir ému, il retraça les progrès accomplis par les Messageries depuis soixante-quinze ans. Que de chemin parcouru, depuis le *Périclès*, avec ses 46 mètres et ses 350 tonnes de déplacement, jusqu'au *Champollion*, qui mesure 157 mètres et déplace 16.000 tonnes !

Combien aussi paraîtrait lent ce petit navire, qui n'avait que 120 chevaux de force et mettait huit à neuf jours pour aller à Marseille, comparé au *Champollion*, dont la puissance des machines dépasse 10.000 chevaux, et qui ne met guère plus de quatre-vingt-dix heures pour accomplir la traversée !

M. René La Bruyère, administrateur des services contractuels des Messageries maritimes, a répondu à M. Gaudaire. Après avoir regretté l'absence du président, M. Georges Philippart, il parla de la décoration du *Champollion*

Que de chemin parcouru depuis quelques années dans l'art décoratif naval. Une révolution s'est faite depuis la guerre dans l'aménagement des paquebots. Tous maintenant sont décorés en style moderne, lequel tire ses effets principaux des jeux de lumière et, surtout, de l'assemblage des bois rares de différentes nuances assemblées en panneaux décoratifs. Rien n'est plus gai, plus chaud, plus net, plus propre à bord des navires que les revêtements muraux de bois naturels.

Mais ce qui fait le mérite unique du *Champollion*, c'est l'utilisation de ce style moderne et de ses procédés les plus particuliers dans le traitement des sujets et des pièces architecturales pharaoniques. Nul ne pouvait s'imaginer que les colonnes papyrifères que nous avons vues taillées dans la pierre massive de Karnak, dans des temples écrasants de majesté, donneraient cet effet d'élégance et que les attributs royaux en marqueterie d'érable gris, de citronnier, de loupe d'orme ou de bois

d'amarante, auraient cette chaleur toute moderne alliée à la stylisation hiéراتique. C'est là une des grandes innovations du *Champollion*.

En terminant, M. René La Bruyère a salué et complimenté, comme l'avait fait M. Gaudaire, le commandant Angelvin, commandant du *Champollion*.

Ces deux discours ont été vivement applaudis par les convives qui ont, avant de quitter la table, levé leurs verres à Sa Majesté Fouad, roi d'Égypte, au gouvernement égyptien, à la terre d'Égypte.

La Société des services contractuels des Messageries maritimes
et la liaison avec nos colonies
(*Les Annales coloniales*, 18 juin 1925)

La Société des services contractuels des Messageries maritimes a tenu, le 13 courant, son assemblée générale sous la présidence de M. Félix Roussel.

Cette société, nos lecteurs le savent, est concessionnaire des Services assurant les relations entre la France et certaines des plus importantes de ses colonies : l'Indochine, Madagascar et La Réunion, la Nouvelle-Calédonie. Elle exploite en vertu d'un contrat de régie, aux termes duquel le déficit éventuel est supporté par l'État.

À tous égards, il est donc intéressant de se rendre compte des résultats de son exploitation.

Le rapport du conseil expose qu'après trois exercices entièrement remplis par l'organisation des services et la reconstitution du matériel détruit pendant la guerre, l'année 1924 est caractérisée par l'effort particulier fait en vue de développer le trafic en fonction des moyens plus complets dont a disposé la Société.

Cet effort, pleinement couronné de succès, il faut le reconnaître, se traduit, dans les chiffres présentés aux actionnaires, par des résultats d'exploitation présentant une différence de plus de 25.000.000 de francs en faveur du dernier exercice, l'année 1924 donnant 12.000.000 de bénéfices. alors que l'année 1923 avait laissé 13.000.000 de pertes.

Les charges de capital et autres appliquées, l'État se trouve néanmoins avoir encore à couvrir un déficit de 69.099.404 fr. 45.

Mais, comme l'établit, chiffres à l'appui, le rapport du conseil, c'est là, pour l'État, un sacrifice moins important que celui que s'imposent les autres États pour leurs services maritimes subventionnés et un concours pleinement justifié si l'on considère l'intérêt colonial et national des services en cause.

Au surplus, fait encore remarquer le rapport, le concours de l'État reste à l'intérieur des chiffres indiqués au Parlement lorsqu'il a voté la Convention de 1920. Ce concours, ajouta M. Félix Roussel, dans son allocution aux actionnaires des Messageries maritimes, est, du reste, en réalité, inférieur aux 69.000.000 de francs qui apparaissent au bilan. En effet, de ces 69.000.000, il faut défalquer près de 12 millions représentant des sommes versées par la Société à l'État (paiements de navires, taxes et impôts), ce qui réduit à 57.000.000 de francs la charge réelle du Trésor. Si l'on tient compte de la dépréciation du franc, il s'agit là d'un concours d'un ordre de grandeur comparable à celui que représentait la subvention d'avant-guerre payée en francs-or. En outre, les charges de capital de la Société se ressentent lourdement de la nécessité en présence de laquelle elle s'est trouvée de faire reconstruire, dans un temps très court, à des prix cinq et six fois plus élevés que ceux d'avant-guerre, une partie importante de sa flotte, à la suite des pertes subies par les Messageries maritimes durant les hostilités.

De beaux navires
(*Les Annales coloniales*, 26 juin 1925)

Pour la ligne d'Extrême-Orient

Le grand paquebot neuf *D'Artagnan*, construit par les Chantiers et ateliers de la Gironde, pour le compte des Services contractuels des Messageries maritimes, vient de quitter Bordeaux pour procéder, sous Belle-Île, à des essais officiels, puis rallier Marseille, d'où il partira, le 30 juillet, pour effectuer son premier voyage.

Le *D'Artagnan* est destiné à la ligne d'Extrême-Orient (Indochine, Chine, Japon).

Il a été mis sur cale le 5 février 1923 et lancé le 23 avril 1924.

Nous avons donné à plusieurs reprises les principales caractéristiques de cette unité.

Nous les rappelons brièvement : longueur, 165 mètres; largeur, 19 m.80 ; creux, 13 m.65.

Il est pourvu de dix cloisons étanches, lui permettant de flotter avec un compartiment quelconque envahi par l'eau. Ses deux machines à triple expansion développent une puissance de 5.250 CV. chacune et auront une vitesse de 16 nœuds 1/2.

Le volume de ses cales et entrepont en marchandises est de 13.000 mètres cubes ; elles permettent le transport de 7.530 tonnes de fret. Les cales sont desservies par cinq écoutilles de chargement et vingt-six treuils électriques pour l'embarquement et le débarquement des marchandises. Enfin, le navire chauffe au mazout, mode de chauffe particulièrement apprécié des passagers.

Ajoutons que le paquebot comporte sept ponts et qu'il peut recevoir 166 passagers de première classe, 152 de deuxième et 95 de troisième.

Dans la Légion d'honneur
MINISTÈRES DES COLONIES
(*Les Annales coloniales*, 6 août 1925)

Sont promus officiers (au titre civil)

MM. de Saboulin-Bollena (Marie-Joseph-Pierre), directeur des Services contractuels des Messageries maritimes.

NÉCROLOGIE
Félix Roussel
par M. R. [Marcel RUEDEL]
(*Les Annales coloniales*, 10 septembre 1925)

[...] C'est sous sa présidence qu'une convention passée avec l'État a, enfin, établi, sur des bases rationnelles, l'exploitation des services maritimes postaux d'intérêt général. La flotte de la Société des Services contractuels, chargée de ces services, a été rénovée et complétée par l'adjonction de nouveaux et beaux paquebots. La flotte des navires de charge des Messageries maritimes a, elle aussi, été complètement réorganisée. M. Félix Roussel aura ainsi laissé, en mourant, ces deux sociétés puissamment outillées et à même de répondre à toutes les nécessités de l'heure quelles qu'elles puissent être. [...]

GEORGES PHILIPPAR, PRÉSIDENT

AUX MESSAGERIES MARITIMES
par R.L. [René La Bruyère]
(*Le Journal des débats*, 26 septembre 1925)

Le conseil d'administration de la Compagnie des Messageries maritimes a, au cours de sa séance du 23 courant, appelé à sa présidence, en remplacement de M. Félix Roussel, décédé, M. Georges Philippar [...]. La nomination de M. Georges Philippar paraît impliquer une prochaine nomination à la présidence du conseil d'administration des services contractuels des Messageries maritimes.

Lettre de Marseille
(*Les Annales coloniales*, 10 décembre 1925)

[...] Les paquebots *Aviateur-Roland-Garros* et *Maréchal-Galliéni* sont attendus incessamment. Cette importante ligne de l'océan Pacifique va être augmentée de deux belles unités de 20.000 tonnes chacune. En effet, les chantiers Wesen, de Brême, viennent de lancer deux magnifiques paquebots, le *Bernardin-de-Saint-Pierre* et l'*Athos II*, qui seront affectés, au titre des réparations, aux Services contractuels des Messageries maritimes, qui les emploieront sur la ligne de Madagascar. [...]

NÉCROLOGIE
† Gabriel Daygrand
(*Les Annales coloniales*, 9 février 1926)

[...] Le lieutenant Daygrand était le gendre de M. Maurice Le Gallen, gouverneur général honoraire des colonies, vice-président du conseil d'administration de la Société des services contractuels des Messageries maritimes. [...]

Compagnie des Messageries maritimes
Soc. anon., capital de 75.000.000 de fr.
(*Les Annales coloniales*, 15 juin 1926)

[...] Parlant d'abord des Services contractuels, dont la Compagnie assure la gérance, [le président Philippar] a insisté sur l'accroissement des recettes dont le montant, au cours de l'exercice écoulé, a balancé avec un léger excédent, les dépenses d'exploitation et les frais généraux, cet excédent n'ayant d'ailleurs pas été suffisant pour faire face aux charges de capital. Le président a fait remarquer que l'importance de celles-ci tenait essentiellement à l'effort considérable réalisé depuis la guerre pour la reconstitution de la flotte de paquebots et pour son adaptation aux services à assurer. Le président a souligné, d'autre part, les dispositions prises pour développer le mouvement touristique sur les lignes des Messageries maritimes ainsi que les résultats obtenus. [...]

MARINE MARCHANDE
(*Le Journal des débats*, 20 juin 1926)

Le grand paquebot *Mariette-Pacha*, des services contractuels des Messageries maritimes, parti des chantiers de La Ciotat, où il a été construit, et ayant effectué des essais préliminaires sur les bases des îles d'Hyères, est arrivé hier à Marseille. Le *Mariette-Pacha*, en tous points semblables au *Champollion*, mis en service l'an dernier, est un navire de 15.000 tonnes, long de 157 mètres, large de 19 m. 17 et ayant 13 m. 36 de creux. Il est muni de deux machines développant 10.000 chevaux. Il sera, après les essais officiels de réception, affecté à la ligné d'Égypte et de Syrie.

Les essais du « Mariette-Pacha »
(*Le Journal des débats*, 26 juillet 1926)

Ayant quitté Marseille le 16 courant, pour effectuer ses essais officiels, le paquebot *Mariette-Pacha*, des Messageries maritimes, est rentré hier matin au port.

Les essais de vitesse sur les bases d'Hyères ont donné toute satisfaction à la commission présidée par M. Ménager, administrateur, chef de l'inscription maritime.

La vitesse de 16 nœuds a été atteinte. Jusqu'à Malaga, les essais de consommation, pendant quarante-huit heures, ont été également satisfaisants. La présence à Malaga d'un paquebot de 15.100 tonnes a provoqué un vif mouvement de curiosité. Plus de 6.000 personnes sont venues le visiter. Un grand dîner officiel a été donné à bord, auquel assistaient toutes les autorités et la presse espagnole.

Les invités se sont rendus en excursion à Grenade, où l'arrivée de cette caravane française, la première depuis 1914, a provoqué une réelle sensation.

Pendant le voyage de retour, la présence à bord, entre autres personnalités, de M. Maurice Maeterlinck a permis de célébrer la fête nationale belge.

Vendredi soir, au dîner, M. Georges Philippar, président du conseil d'administration des Messageries maritimes, a remercié tous ceux qui avaient contribué à la construction du *Mariette Pacha*, ainsi que les invités, parmi lesquels se trouvaient MM. Mario Roustan, Pelisse, Auber, sénateurs ; Barthe, Nicolle, députés ; Maurice Maeterlinck, M^{me} Marcelle Tinayre, MM. Tharaud, Lichtenberger.

Le navire *Mariette-Pacha*, affecté à la ligne rapide d'Égypte, entrera en service fin août.

LA COLLABORATION ENTRE L'ÉTAT ET LES ENTREPRISES PRIVÉES POUR
L'EXÉCUTION DES SERVICES D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

Un grand réseau maritime colonial

par Ernest Haudos,

sénateur de la Marne,

vice-président de la Commission des Douanes

(*Les Annales coloniales*, 9 juin 1927)

[...] La convention qui existe entre l'État et les Messageries maritimes affecte le type d'un contrat de régie intéressée. La Société des services contractuels des Messageries maritimes, qui fut créée en application de cette convention, assure les services maritimes postaux entre la France et ses colonies d'au-delà de Suez (Établissements français de l'Inde, Indochine, Madagascar, Établissements français du Pacifique) et dessert également plusieurs lignes de paquebots dans la Méditerranée orientale.

La Société des services contractuels des Messageries maritimes partage ses bénéfices et ses pertes avec l'État sans que, toutefois, sa part dans les pertes puisse excéder le montant de la prime de gestion qui lui est attribuée en fonction des résultats qu'elle obtient dans son exploitation.

La Société des services contractuels des Messageries maritimes, dont l'assemblée générale relative à l'exercice 1926 s'est tenue le 30 mai, vient d'obtenir des résultats présentant une amélioration sensible par rapport aux exercices antérieurs dont les *Annales coloniales* ont entretenu leurs lecteurs.

Avant d'examiner ces résultats, il convient, pour permettre d'en apprécier exactement l'intérêt, de rappeler que lorsque la Société des services contractuels des Messageries maritimes fut constituée, au lendemain de la guerre, elle entra en possession de la flotte de paquebots de la Compagnie des Messageries maritimes, flotte considérablement réduite à la suite des événements dus aux hostilités, dont elle avait eu à souffrir gravement, puisque cette Compagnie perdit par faits de guerre, 22 unités sur les 60 navires que sa flotte comprenait au 1^{er} août 1914.

Cette flotte, ainsi décimée, se trouvait manifestement insuffisante pour permettre de desservir, dans des conditions normales, les diverses régions sur lesquelles la Société des services contractuels des Messageries maritimes devait assurer des services, en vertu de la convention passée avec l'État et c'est pour cette raison que cette société fut conduite à entreprendre, dès 1921, le renforcement de la flotte de paquebots qui lui avait été cédée.

Ce renforcement fut effectué, au mieux des circonstances, en procédant, soit à des achats de navires, soit à la construction d'unités nouvelles. C'est dans ces conditions que la Société des services contractuels des Messageries maritimes fut amenée à faire construire une vingtaine de navires et à en faire transformer autant. La flotte des Services contractuels représente, aujourd'hui, un tonnage de 552.000 tonnes au total.

Cette réorganisation, achevée à l'heure actuelle, et qui constituait, comme on le voit, un très important programme, a permis à la Société des services contractuels des Messageries maritimes d'assurer, conformément aux clauses de la convention, les services maritimes prévus au cahier des charges de la convention précitée.

Il est facile de concevoir que la reconstitution de la flotte de la Société des services contractuels des Messageries maritimes n'a pu se réaliser que grâce à de puissants moyens financiers. Les ressources indispensables à l'exécution du programme dont nous venons d'esquisser les grandes lignes ont été obtenues au moyen d'emprunts obligataires, dont l'importance fut d'autant plus grande que la reconstitution de la flotte de cette société a dû s'effectuer à une époque où le prix de la construction des navires était fort élevé.

Il en résulte que la Société des services contractuels des Messageries maritimes se trouve avoir contracté des engagements dont le montant global est important. Ces emprunts exigent, pour le service de leurs annuités, des décaissements annuels qui constituent pour la Société des services contractuels des Messageries maritimes des charges financières relativement élevées.

Bien que cette société, en raison de la nécessité dans laquelle elle se trouvait de réaliser la réorganisation de sa flotte, ait dû, au cours de ces dernières années, se procurer, à cet effet, des ressources croissantes, elle a réussi, grâce au développement et à l'amélioration de son exploitation, à diminuer, durant cette période, d'une manière constante et dans des proportions sensibles, le solde débiteur de son compte d'exploitation.

C'est ainsi que la partie de ce solde débiteur qui, déduction faite des impôts payés par la société à l'État, reste finalement à la charge de ce dernier, s'élève, pour l'exercice 1926, à quelque 22 millions de francs⁵.

Mais dira-t-on, après avoir annoncé des résultats satisfaisants, on signale un déficit.

Il convient ici de bien remarquer que l'exploitation des Services de paquebots, par suite des règles auxquelles sont assujetties ces lignes régulières, a toujours, dans tous les pays, été considérée comme nécessitant une aide financière de l'État. Or, le compte d'exploitation des Services contractuels ne comporte pas en recettes de subvention de l'État. S'il en avait été inscrit une, elle se serait certainement élevée à un montant supérieur à 22 millions de francs, compte tenu de ce que l'État consacrait avant la guerre en francs-or, comme subvention, aux services maritimes postaux dont il s'agit. La solde du compte d'exploitation eut été bénéficiaire, mais ce bénéfice aurait profité à la Société seule, tandis que, grâce à la régie intéressée, l'État a bénéficié de l'amélioration du trafic qui lui a permis de réduire sa participation financière.

Remarquons, en outre, que cette somme de 22 millions dont la dépense incombe à l'État est très sensiblement inférieure aux charges financières que la Société assume, du fait de la reconstitution de sa flotte, charges financières qui se sont élevées, pour l'exercice 1926, à une somme représentant plus du double du déficit.

Les résultats qui ont pu être ainsi obtenus, grâce à l'application de méthodes qui sont le fruit d'une expérience réfléchie et de la connaissance approfondie de l'industrie complexe qui est celle des transports maritimes, font le plus grand honneur aux dirigeants de la Société des services contractuels des Messageries maritimes. L'on peut constater combien on est loin des déficits catastrophiques annoncés par certains, au moment du vote de la loi ratifiant la Convention.

S'il ressort de l'exemple qui vient d'être cité que la collaboration de l'État et de l'industrie privée est susceptible de donner des résultats intéressants, encore ne faut-il pas oublier que la formule destinée à régler les modalités de cette collaboration doit être déterminées avec le plus grand soin.

Il va de soi que les dispositions spéciales commandées par la nature particulière des entreprises, en faveur desquelles se manifeste la collaboration dont il s'agit, doivent être l'objet d'une étude approfondie. Lors de l'élaboration de ces contrats, on se trouvera ainsi en présence de cas d'espèces pour la solution desquels il conviendra de s'inspirer de l'avis de spécialistes. Toutefois, il est une règle générale qui doit s'appliquer à tous les contrats de collaboration entre l'État et les particuliers si l'on veut que ces contrats puissent jouer au mieux des intérêts des deux parties en cause. Cette règle générale exige que, d'une part, ces contrats respectent l'unité de direction de l'entreprise confiée à l'initiative privée, et que, d'autre part, le rôle de l'État, en la matière, se borne à un contrôle qui devra, il va de soi, être vigilant et bien assuré.

Ce sont là des conditions que doit nécessairement remplir toute formule de collaboration des Pouvoirs publics et de l'industrie privée, collaboration qui, nous venons de le voir, est susceptible de donner des résultats dont on peut se déclarer satisfait.

Un nouveau paquebot des Messageries maritimes
(*Le Courrier maritime nord-africain*, 13 juin 1927)

⁵ Le solde débiteur du compte d'exploitation de l'exercice 1926 s'élève à 34.449.586 fr., mais la Société participe à la liquidation du compte en rapportant la prime de gestion (5.200.219 fr.), qui figure en dépenses, ce qui réduit la somme à verser par l'État à 20 millions 249.307 fr. En outre, au cours de l'exercice considéré, la société a payé plus de 7 millions d'impôts. La charge qu'entraînent, pour l'État, les services maritimes postaux assurés par la société se trouve donc limitée à 22 millions de francs.

On sait que les Messageries maritimes ont pris, en 1921, la décision de donner, aux navires destinés à assurer les relations entre la France, l'Australie et la Nouvelle-Calédonie, des noms de constellations.

C'est en application de ce principe que trois navires de la Société des Services contractuels ont pris les noms respectifs de *Céphée*, *Andromède* et *Antinous*.

Dans le même ordre d'idées, le conseil d'administration de cette société a, au cours de sa réunion du 14 mars 1927, décidé de donner le nom de *Eridan* à un navire actuellement en construction dans les chantiers de la Société provençale de constructions navales de La Ciotat et destiné à être utilisé sur la ligne sur l'Australie (via Suez).

Ce nom avait déjà été porté, d'ailleurs, par un navire de la même compagnie, construit et mis en service en 1866.

Les caractéristiques du nouveau navire sont les suivantes : longueur entre perpendiculaires, 135 mètres ; largeur au fort hors membrures, 18 m. 60 ; creux au livet du pont supérieur, 11 m. 50 ; port en lourd, 7.070 tonneaux ; déplacement prévu, 13.800 tonneaux. Volume approximatif : des cales, 7.310 mètres cubes ; des entreponts, 8.760 mètres cubes. Capacité en passagers : 1^{re} classe, 60 ; 2^e classe, 86 ; entreponts, 438.

Deux moteurs Sulzer d'une force totale de 6.000 CV.

UN EMPRUNT QUI FERA COULER BEAUCOUP D'ENCRE

(*Le Temps*, 29 juin 1927)

On annonce qu'un groupe de banques canadiennes va émettre un emprunt de 11 millions de dollars à 6 % pour le compte de la Société des services contractuels des Messageries maritimes à 92,5 % remboursable en vingt-cinq ans. Cet emprunt est garanti par le gouvernement français.

Emprunt canadien 6 % 1927 des services contractuels des Messageries maritimes
Messageries maritimes

(*Le Journal des débats*, 1^{er} juillet 1927)

Le prospectus de l'emprunt 6 % de 1 million 1/2 de dollars canadiens, dont l'émission, à 92 1/2 % a lieu aujourd'hui sur le marché d'Amsterdam, fait ressortir que les services contractuels possèdent une flotte de 39 bateaux d'un tonnage total de 542.468 tonneaux, portée au bilan pour 618.470.000 fr.

SERVICES CONTRACTUELS DES MESSAGERIES MARITIMES

(*Le Temps*, 5 septembre 1927)

L'action ordinaire des Messageries maritimes a valu 218, contre 204. À signaler que les recettes des lignes des Services contractuels des Messageries maritimes se sont élevées en 1926 à 525.440.941 francs et les dépenses à 425.193.845 francs ; le bénéfice d'exploitation est donc ressorti à 97.246.096 francs ; il n'avait été que de 35.478.277 francs en 1925.

Services contractuels des Messageries maritimes
(*Courrier maritime nord-africain*, 12 septembre 1927)

L'assemblée ordinaire, tenue récemment, a approuvé les comptes de l'exercice 1926, faisant apparaître un bénéfice d'exploitation de 97.246.637 fr. 02 contre 35.478.277 fr. 17 l'an dernier. La prime de gestion s'élève à 5 millions 200.219 fr. 23. À ces résultats d'exploitation, il doit être fait application des charges prévues par la convention. Compte tenu de ces charges, l'excédent de dépenses atteint 34.449.586 fr. 28, dont la société doit prendre sa part jusqu'à concurrence de la prime de gestion dont l'État doit la couvrir pour le surplus, soit 29.249.367 fr. 05 contre 65 millions 143.214 f r. 77 en 1925.

L'assemblée a maintenu le dividende brut à 20 fr. par titre complètement libéré.

Elle a nommé administrateurs : MM. Batellet, Jules Corréard, Jean Fraissinet, Paul Imbert, Julien-René Labruyère, vice-amiral Lacaze, André Lebon, Maurice Le Gallen, Émile Ogier, Georges Philippar, Maurice Pilliard ⁶, Stanislas Simon.

Le rapport du conseil mentionne que le programme d'équipement des lignes s'est continué pendant l'exercice 1926, au cours duquel quatre nouvelles unités sont entrées en service.

C'est pour la ligne de l'océan Indien que le plus gros effort a été réalisé : en effet, trois grands paquebots neufs, l'*Explorateur-Grandidier*, le *Leconte-de-l'Isle* et le *Bernardin-de-Saint-Pierre*, ce dernier construit en Allemagne au titre des réparations, sont entrés en service.

Le *Mariette-Pacha*, d'autre part, assure maintenant, entre la France, l'Égypte et la Syrie, avec le *Champollion*, un service homogène de grand luxe.

Le *Sphinx*, après avoir subi les quelques modifications nécessitées par sa nouvelle affectation, est attaché maintenant à la ligne de Chine. Ce navire remplace en nombre, sur les lignes d'Extrême-Orient, le *Fontainebleau*, perdu dans des conditions relatées plus loin.

L'*André-Lebon*, ayant dû être arrêté en vue d'une refonte complète de ses chaudières, la société en a profité pour faire installer sur ce paquebot la chauffe au mazout. Les travaux, commencés fin 1926, ne seront terminés que dans quelques mois.

Enfin, bien que la prise en charge par la société du *Théophile-Gautier* et de l'*Athos-II* — celui-ci, comme le *Bernardin-de-Saint-Pierre*, construit en Allemagne, au titre des réparations — se rapporte à l'exercice 1927, le rapport signale que ces deux navires sont maintenant en service.

En regard de cette augmentation d'actif, le rapport enregistre ensuite deux sorties, celles du *Maréchal-Galliéni* et de l'*El-Kantara*, qui, arrivés au terme de leur carrière, ont été vendus pour être démolis.

Enfin, il y a lieu de déplorer un sinistre, qui n'a fait heureusement aucune victime, mais qui a privé la société d'une unité presque neuve : il s'agit du *Fontainebleau*, qui a coulé en rade de Djibouti à la suite d'un incendie survenu dans son chargement de coton.

Le *Trouvor*, navire affrété, précédemment utilisé sur la ligne annexe de Syrie et de Caramanie, qui avait cessé momentanément son service, a repris sa place sur cette ligne après renouvellement de sa cote.

En ce qui concerne l'exécution des voyages, les lignes de Méditerranée ont fonctionné suivant le nouveau régime, donnant des résultats qui semblent justifier, jusqu'à présent, les mesures adoptées.

⁶ Maurice Pilliard (1877-1961) : administrateur des Messageries maritimes depuis 1918. Voir [encadré](#).

D'autre part, un changement d'une certaine importance est intervenu, au cours de l'exercice, dans les itinéraires de la ligne de l'Indo-Chine, les deux escales de Pondichéry et de Madras y ayant été définitivement introduites.

Comme en 1925, des paquebots des services réguliers ont été, en 1926, déroutés, dans diverses occasions, à la demande de l'administration et en plein accord avec la marine marchande, pour assurer des transports de troupes.

Enfin, le rapport évoque un accident de navigation dont les conséquences ont occupé quelque temps l'opinion publique et motivé l'intervention du gouvernement français : l'abordage du navire *Baz-Kourdt* par le paquebot *Lotus*.

Une mesure, dont la préparation s'était faite graduellement depuis quelque temps déjà, a été complètement réalisée en 1926 : le service de l'hôtel et du restaurant à bord de tous les paquebots, service jusqu'ici assuré directement par la société, a été confié à la Société [hôtelière] de ravitaillement maritime [SHRM] ; le nouveau régime fonctionne depuis le 1^{er} janvier. Ainsi se trouve réglée, pour le moment du moins, dans le sens des désirs manifestés par l'administration, une question très délicate.

La société a pris une participation d'intérêt dans une nouvelle compagnie, la Nairn Eastern Transport C^o, qui exécute des services réguliers par automobiles entre Beyrouth, Bagdad et Téhéran. Le rapport indique encore qu'un procès a été intenté, en Egypte, à la Compagnie des Messageries maritimes par un groupe de porteurs d'obligations 3 1/2 % qui prétendent obtenir que le service de ces titres soit fait en or. Comme la Société des Services Contractuels assure le service des obligations, elle se trouve, en définitive, intéressée par le procès dont le conseil espère une issue heureuse pour elle.

Le nombre des voyages effectués a été de 183 ; le tonnage transporté s'est élevé à 605.421 tonnes ; le nombre des passagers, à 138.466.

ÉTUDES FINANCIÈRES
Messageries maritimes
(*Le Temps*, 12 septembre 1927)

[...] La situation de la Société des services contractuels, dont la compagnie des Messageries assure la gérance, s'est elle-même améliorée. Le chiffre de la prime de gestion, dont l'élément principal est représenté par une allocation fixée à 10 % de l'excédent des recettes sur les dépenses d'exploitation augmentées de la somme représentant les frais généraux, est passé de 541.277 fr. à 5.200.219 fr. Le montant de la prime est venu en amortissement du déficit d'exploitation à la charge de l'État, qui s'est trouvé ramené de 65 à 29 millions de francs.

Nous ne reviendrons pas sur les avantages résultant pour la compagnie des Messageries de la mise à la charge d'une société distincte en même temps que des frais de la plus grosse partie de sa dette obligataire, des aléas et des risques des lignes postales. Cette organisation, à l'abri de laquelle la compagnie espère reconstituer une clientèle commerciale et fortifier et amplifier sa situation de marchande de fret; a commencé à produire ses fruits et le développement du trafic au cours de l'exercice 1926 constitue, à cet égard, une indication encourageante.

LE VOYAGE DU MARÉCHAL PÉTAÏN
(*Le Temps*, 29 avril 1928)

Le maréchal Pétain, qui a assisté à Toulon aux exercices d'aviation de l'armée navale, s'est rendu à La Ciotat et à Marseille pour visiter les chantiers de constructions navales et aéronautiques.

À La Ciotat, il a été reçu par M. Philippar, président des Messageries maritimes, et ses collaborateurs ; le maréchal s'est intéressé aux travaux du paquebot *Eridan*, en chantier pour la ligne d'Australie, qui sera lancé fin mai. Il a examiné les différents appareils d'hydraviation actuellement en construction.

Lancement d'un paquebot
(*Le Temps*, 4 juin 1928)

Les chantiers de La Ciotat ont procédé, à 10 heures, au lancement de l'*Eridan*, paquebot de 11.000 tonnes, destiné à la Compagnie des Messageries maritimes. L'opération s'est effectuée sans aucun incident. M. Philippar, président des Messageries maritimes, et le haut personnel de la compagnie, les autorités maritimes, militaires et civiles assistaient à la cérémonie.

SERVICES CONTRACTUELS DES MESSAGERIES MARITIMES
(*Le Journal des débats*, 10 août 1928)

Les recettes des lignes ont atteint, en 1927, 525 millions 258.768 francs, contre 525.440.492 francs en 1926, ce qui forme, avec les profits divers, un total de 536.619.837 francs, au lieu de 536.619.837 francs précédemment. Les dépenses d'exploitation et charges financières se sont élevées à 620.675.403 francs contre 571.069.424 francs, ce qui fait apparaître un déficit de 84.525.502 francs contre 34 millions 449.586 francs pour l'exercice précédent.

La prime de gestion de la société qui s'élevait, l'année dernière, à 5.200.219 francs, n'a été que de 1.107.808 francs cette année et ne profite pas à la société, puisque le déficit est assez important pour que son cinquième (20 %) soit supérieur à cette prime. Le dividende a été maintenu, ainsi que précédemment, au minimum garanti, c'est-à-dire 4 %.

Le rapport du conseil relate la mise en ligne du *Théophile-Gautier*, de l'*Athos*, du *Chenonceaux* et du *Commissaire-Ramel*. D'autre part, la société s'est rendue acquéreur de trois vapeurs : *Ville-d'Amiens*, *Ville-de-Verdun* et *Ville-de-Strasbourg*. L'*Amédée-Lebon* [*sic* : l'*André-Lebon*], maintenant muni de la chauffe au mazout, a repris ses voyages réguliers. Enfin, la société a commandé à la Société provençale de constructions navales l'*Eridan* et le *Jean-Laborde* et aux chantiers de la Loire le *Felix-Roussel*, qui prendra la place du Fontainebleau La société a vendu, par contre, le *Chili*, à la démolition.

Les réclamations des inscrits maritimes
(*Le Temps*, 19 octobre 1928)

(Dépêche de notre correspondant particulier)

Marseille, 18 octobre.

En présence de l'attitude des inscrits maritimes, la Compagnie des [Services contractuels] Messageries maritimes vient de décider le désarmement de trois nouveaux

paquebots : le *Chenonceaux*, courrier de la Chine et du Japon, dont le départ devait avoir lieu demain 19 octobre, à 16 heures ; l'*Angkor*, courrier d'Égypte, de Syrie et du Levant, qui devait partir le 23 octobre, et le *Porthos*, courrier d'Indochine, qui devait appareiller prochainement. De ce fait, un grand nombre de passagers qui avaient pris leurs dispositions de départ se trouvent en panne.

L'incendie du *Paul-Lecat*
(*Les Annales coloniales*, 2 février 1929)

Afin de préparer sa réponse aux interpellations de MM. Tasso, député, et de Kerguézec, sénateur, sur l'incendie dans le port de Marseille du paquebot *Paul-Lecat*, M. Forgeot, ministre des Travaux publics, avait envoyé à Marseille deux hauts fonctionnaires de son département, MM. Wattier, directeur des ports, et Baudoin, administrateur de l'Inspection maritime.

Tous deux ont consacré trois journées à une minutieuse inspection du port au point de vue de la défense contre l'incendie. Ils ont eu des conférences avec l'ingénieur en chef Bézault, directeur du port, et se sont fait expliquer en détail ce qui existe à terre et à bord des navires, et comment peuvent se conjuguer les deux systèmes de protection contre le feu.

MM. Wattier et Baudoin se sont ensuite rendus à bord de l'épave du *Paul-Lecat*.

Là, ils ont entendu les officiers de pont, ainsi que le représentant de la Société des services contractuels des Messageries maritimes.

Avant de regagner Paris, les deux enquêteurs n'ont fait aucune déclaration. Toutefois, il est permis de dire que MM. Wattier et Baudoin estiment que la défense des navires et des ports contre l'incendie existe réellement, mais que des perfectionnements doivent être envisagés.

SERVICES CONTRACTUELS DES MESSAGERIES MARITIMES
(*Le Journal des débats*, 12 juillet 1929)

La Société procède actuellement au placement de 165.000 obligations 5 1/2 % de 1.000 francs nominal, net de tous impôts présents et futurs, à l'exception de la taxe de transmission et amortissables au pair en 20 ans, à partir de 1934.

Le prix de placement est fixé à 960 francs par titre, payables immédiatement; la jouissance court du 1^{er} juillet 1929 et les coupons de 27 fr. 90 chacun mis en paiement les 1^{er} mars et 1^{er} septembre. Le premier coupon, qui sera mis en paiement le 1^{er} mars 1930, sera exceptionnellement de 36 fr. 69.

Cet emprunt jouit de la garantie de l'État.

Les demandes seront servies au fur et à mesure de leur arrivée, jusqu'à concurrence du disponible, à chacun des guichets des établissements chargés du placement.

SERVICES CONTRACTUELS DES MESSAGERIES MARITIMES
(*Le Journal des débats*, 6 août 1929)

L'exercice 1928 laisse un total de recettes et de produits divers de 524.062.030 francs. Les dépenses d'exploitation et les charges ayant atteint 642.672.679 francs,

l'excédent des dépenses est donc de 118.600.749 francs. Le dividende statutaire de 20 francs par action entièrement libérée a été réparti.

ÉTUDES FINANCIÈRES ET INDUSTRIELLES
MESSAGERIES MARITIMES
(*Le Temps*, 24 septembre 1929)

[...] L'exploitation des services contractuels, dont la compagnie assure la gérance, s'est poursuivie dans des conditions normales. Nous ne rappellerons pas les avantages résultant pour les Messageries maritimes de la mise à la charge d'une société distincte, en même temps que de la plus grosse partie de sa dette obligataire, des aléas et des risques des lignes postales. La Compagnie reçoit un forfait en représentation du capital qu'elle a versé dans les Services contractuels équivalant à 4 %, en même temps qu'une prime de gestion fixée à 10 % de l'excédent des recettes sur les dépenses d'exploitation augmentées de la somme représentant, les frais généraux. Cette prime, qui s'était élevée à 5.200.219 fr. en 1926, s'est trouvée réduite à 1.107.808 fr. pour 1927.

L'excédent des recettes a été, en 1927, de 63 millions 503.308 contre 97.246,637 pour 1926, ce qui explique la diminution de la prime de gestion.

Le déficit qui incombe à l'État s'est trouvé porté à 84.525.501 contre 34.449.586. La Compagnie des Messageries doit supporter sur ce déficit une part égale au montant de la prime de gestion.

Les résultats, bien que peu brillants, sont relativement satisfaisants. « On peut estimer que, compte tenu de la place qu'occupent les services gérés par les Messageries maritimes dans le monde et spécialement dans l'empire colonial français, et compte tenu du chiffre d'affaires réalisé par les services contractuels (en fait 534 millions de recettes), la charge supportée par l'État, en ce qui les concerne, est comparable à celle qu'entraîne l'application des contrats passés par lui avec d'autres armements ».

MARINE
Le lancement du paquebot « Jean-Laborde »
(*Le Temps*, 7 octobre 1929)

La Société provençale de constructions navales a procédé le 29 septembre au lancement du paquebot *Jean-Laborde*, destiné à la ligne de Madagascar des [S.C. des] Messageries maritimes.

A ce lancement, qui fut parfaitement réussi, le ministre des travaux publics s'était fait représenter par son directeur de cabinet, M. Vigouroux, et le ministre de la marine, par le colonel Eveillard ; y assistaient également MM. F. Bouisson, président de la Chambre des députés ; Eugène Schneider ; de Saboulin-Bollena, directeur général de la Compagnie des Messageries Maritimes; des délégués du ministère de l'air et de nombreuses personnalité de la finance, du commerce, de l'industrie et de la presse.

L'amiral Lacaze, vice-président des Messageries Maritimes, administrateur de la Société provençale de constructions navales, présida cette mise à l'eau en l'absence du distingué président de ces sociétés, M. G. Philippar, empêché par un deuil récent.

Sous la conduite de M. Chaudru, directeur général de la Société provençale de constructions navales et administrateur délégué de la Société provençale de constructions aéronautiques, eut lieu le lendemain une visite des ateliers de Marseille de ces deux sociétés, par une centaine d'invités amenés de La Ciotat par le nouveau paquebot *Eridan* de la Compagnie des [S.C. des] Messageries maritimes.

Les visiteurs purent se rendre compte de l'activité de ces ateliers et s'intéressèrent vivement notamment aux grands avions et hydravions métalliques en construction.

L'opportunité de semblables visites collectives est évidente. Mieux que des renseignements, même très complets, donnés à distance, elles montrent lumineusement les possibilités de production et favorisent des courants commerciaux aussi nécessaires à l'intérêt général qu'aux intérêts particuliers.

MARINE

La nouveau paquebot « Félix-Roussel »
(*Le Temps*, 6 janvier 1930)

Le *Félix-Roussel*, construit par les Ateliers et chantiers de la Loire*, pour le compte des services contractuels des Messageries maritimes, a été lancé, avec plein succès, le 17 décembre, à Saint-Nazaire.

Les caractéristiques principales du *Félix-Roussel* sont les suivantes : longueur 172 mètres, largeur 20 m. 80, creux 14 m. 38, tirant d'eau en charge 8 m. 50, déplacement 21.000 tonnes.

Le navire est prévu pour transporter 196 passagers 1^{re} première classe, 110 passagers de seconde classe, 89 passagers de troisième classe et 670 rationnaires. L'effectif de l'équipage et des officiers sera de 253 personnes.

Le paquebot sera muni de deux moteurs Diesel développant 5.500 CV.

Mémento de l'actionnaire
Services contractuels des Messageries maritimes
(*Le Journal des débats*, 18 février 1930)

Émission de 175.000 obligations de 1.000 francs 4 1/2 %, demi-net, remboursables à partir du 15 décembre 1930. Le service des intérêts et de l'amortissement sera porté au débit du compte d'exploitation dont le solde, s'il est débiteur, est pris en charge par l'État.

M. RIO
Sous-secrétaire d'État à la Marine
(*Les Annales coloniales*, 3 mars 1930)

Né à Carnac le 28 octobre 1873, M. Rio, ancien capitaine au long cours, a été chargé de mission aux États-Unis en 1917 pour collaborer à l'organisation de la flotte de ravitaillement. Il fut élu député du Morbihan en 1919.

Il a occupé le sous-secrétariat à la Marine dans les cabinets Briand et Poincaré, de 1921 à 1924. Cette même année, il est entré au Sénat où il siège dans le groupe de la gauche démocratique radicale et radicale-socialiste, dont le président est M. Bienvenu-Martin.

C'est M. Rio qui a mené habilement les négociations pour la création de la Société des Services contractuels de la Compagnie des Messageries maritimes, qui assure la liaison de la Métropole avec Madagascar, l'Indochine et nos possessions du Pacifique.

Nouveaux paquebots français
(*Le Temps*, 19 mars 1930)

La flotte française de paquebots s'enrichit de nouvelles unités, pour la plupart dotées de moteurs à combustion interne. Les services contractuels des Messageries maritimes construisent ou mettent en service *l'Eridan*, sur la ligne d'Australie ; le *Jean-Laborde*, destiné à l'océan Indien ; le *Félix-Roussel*, à la ligne de Chine, et le *Georges-Philippar*. Deux autres paquebots à moteurs à combustion interne ont été commandés : l'*Aramis* et le *Maréchal-Joffre*.

L'*Aramis* sera en service sur la ligne de Chine. Il aura 172 m. 30 de longueur hors bout, un déplacement de 20.945 tonneaux, et pourra recevoir 1.070 passagers, dont 193 de 1^{re} classe, et 640 d'entrepont. Il sera doté d'un tennis, d'une piscine et d'un garage spécial pour automobiles non emballées. Le *Maréchal-Joffre*, déplacera 14.450 tonneaux. La compagnie a actuellement en service 37 paquebots, d'un tonnage moyen de 14.234 tonneaux, qui s'élèvera à 19.349 tonneaux, quand les cinq paquebots en construction entreront en service.

Treize unités ont la chauffe au mazout. La flotte des Messageries maritimes est passée de 60 navires, représentant 284.000 tonnes, en 1914, à 61 navires, déplaçant 804.033 tonnes, en décembre 1929. Ces navires ont parcouru 624.000 lieues marines en 1919, et 959.260 en 1929.

ENTREPRISES COLONIALES
Services contractuels des Messageries maritimes
(*Les Annales coloniales*, 11 septembre 1930)

Oblig. 5 %, 1929. Le coupon n° 2 à échéance du 1^{er} septembre est mis en paiement depuis cette date aux taux nets de 27 francs 50 au nominatif et 25 fr. 30 au porteur à la B. N. C. ; Banque de Paris ; Union Parisienne ; Comptoir national d'escompte ; Crédit Lyonnais ; Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie.

LE LANCEMENT DU « GEORGES-PHILIPPAR »
(*Le Temps*, 8 novembre 1930)

M. Louis Rollin, ministre de la marine marchande, a présidé hier, à Saint-Nazaire, le lancement du paquebot *Georges-Philippar*, construit par les Chantiers et ateliers de la Loire [*sic : Ateliers et chantiers de la Loire**], pour les Messageries maritimes, qui le destinent au service des lignes d'Extrême-Orient.

Notons que c'est sur un vœu qui lui était présenté par l'ensemble du personnel des Messageries maritimes que le conseil d'administration de cette société prit la décision, en avril 1929, de donner le nom de *Georges-Philippar* au paquebot qui allait être construit. Le navire, un « nautonaphte », déplacera en charge 21.000 tonnes, possède une puissance de 11.600 CV et réalisera une vitesse de 17 nœuds. Il a 165 m. 40 de long, 20 m. 80 de large, 8 m. 50 de tirant d'eau. Il pourra transporter plus de 1.000 passagers.

Le lancement a eu lieu sans incidents. Le *Georges-Philippar* a été béni par le clergé de Saint-Nazaire, puis la marraine, M^{lle} Porche, fille d'un agent de la Compagnie des Messageries maritimes, a brisé sur son étrave la bouteille de champagne traditionnelle, et la lourde et haute coque, libérée de ses entraves, a glissé vers la mer.

Le ministre et les personnalités officielles ont ensuite quitté Saint-Nazaire pour Nantes où un banquet était offert par la Société des chantiers de la Loire. M. Georges Philippar, président du conseil d'administration des Messageries maritimes, a évoqué la mémoire de son prédécesseur, M. Félix Roussel, et a indiqué le programme de la compagnie. M. Le Gallen, administrateur des services contractuels de cette société, a rappelé les services rendus par M. Philippar à l'armement français.

Enfin, M. Louis Rollin a assuré les compagnies de navigation et les chantiers de la sollicitude active du gouvernement. [...]

Parlant ensuite du *Georges-Philippar* et du *Félix-Roussel*, qui sera lancé aujourd'hui, le ministre a poursuivi :

Ce ne sont pas là seulement, en effet, des unités confortables et luxueuses, bien propres à soutenir sur les mers le prestige du pavillon français ; ce sont aussi, par leur technique, des navires essentiellement modernes, notamment par l'adoption de moteurs Diesel. Vous vous êtes résolument engagés dans la voie de la motorisation et il convient de vous en féliciter.

Le sort de certaines compagnies, a conclu M. Rollin, est lié à l'intérêt national.

Tel est bien le cas des Messageries maritimes.

Elles sont le lien vital de la mère patrie avec ses possessions d'Asie, de l'océan Indien et du Pacifique, l'indispensable véhicule de la pensée, de la culture et du génie français dans cet Extrême-Orient, où il apparaît plus que jamais nécessaire que les lumières de l'Occident ne s'éteignent pas. Ses navires sont, suivant votre heureuse expression, mon cher président, « les ambassadeurs de la patrie ».

Le trafic commercial ne peut suffire à assurer leur existence. L'État doit donc y pourvoir. Il n'y manque pas, d'où l'étroite collaboration de votre compagnie avec les pouvoirs publics, naturellement enclins, bien entendu, à vouloir que tout aille pour le mieux aux moindres frais possibles.

Et quand, par malheur, le ministre de la marine marchande est un originaire du Massif Central, plus ou moins auvergnat, son goût ancestral pour l'économie l'inciterait volontiers à en faire une doctrine d'État.

Mais, quel que soit son souci de ménager les finances publiques, il ne songera jamais à le faire au détriment de cette incomparable richesse qu'est le prestige et le rayonnement de la France dans le monde.

Aussi bien, il considère aujourd'hui avec joie et avec fierté, dans leur puissance et leur magnificence, ces deux nouveaux ambassadeurs de la patrie, le *Félix-Roussel* et le *Georges-Philippar*.

À leur tour, ils vont bientôt porter au monde le message de la France, cette grande nation pacifique, qui ne donne pas de leçons, mais qui n'en reçoit pas, et qui trouve dans son glorieux passé, dans sa raison, dans son labeur, dans l'équilibre de son droit et de sa force, le secret de son calme et de sa sérénité.

Courrier de Madagascar
On a inauguré le « Jean-Laborde »
(*Les Annales coloniales*, 26 janvier 1931)

Avant de faire parcourir pour la première fois au *Jean-Laborde* le trajet de Madagascar et de l'île Maurice, la Compagnie des Messageries maritimes a fait visiter à quelques invités son nouveau paquebot de 15.000 tonnes.

C'est avec un constant souci de confort que l'on a été aménagé ce long-courrier.

Voici, dans le salon de première classe, le portrait de Laborde dans la force de l'âge, à l'époque des honneurs et de la réussite : son visage est celui d'un Gascon énergique de pure race et il porte noblement le grand costume d'apparat de consul de France du

Second Empire. Voici le fumoir et le bar, au style gascon, puisque la Gascogne était la province natale de Jean Laborde. Voici en fin la grande descente de première classe, nouvelle évocation de la Gascogne, avec des frises où se détachent les paysans du Gers, retour du marché.

Voici la puissante évocation des pays chauds que le nouveau paquebot doit desservir : silhouettes de fétiches malgaches, sculptées en plein bois ; tableaux représentant des fruits exotiques et les animaux de l'océan Indien ; reproduction du temple du Bénarès, de la mosquée de Delhi, du temple de Venus à Baalbeck.

Les installations commerciales et techniques n'ont pas été moins soigneusement poussées. Le paquebot possède quatre cales et neuf entreponts, des monte-charge électriques, un hôpital, douze chambres frigorifiques. et même une prison et une cabine d'aliénés. Sa longueur est de 148 m. 80, sa largeur de 18 m. 80, son tirant d'eau moyen de 7 m. 90 en charge, correspondant à un déplacement de 14.450 tonnes dont 6.000 tonnes de port en lourd. Son équipage est de 200 hommes et il pourra recevoir : 9 passagers en cabines de luxe, 136 passagers de première classe, 90 passagers de deuxième classe, 72 passagers de troisième classe, 600 passagers de quatrième classe.

L'appareil moteur de propulsion se compose de deux moteurs réversibles à 8 cylindres et à 4 temps, d'une puissance unitaire normale de 3.200 chevaux effectifs à 110 tours.

Le courant électrique nécessaire au fonctionnement des divers auxiliaires est fourni par 4 moteurs à 4 temps, à injection par insufflation d'air comprimé actionnant chacun une génératrice de 300 kilowatts à 220 volts.

Les essais de l'appareil moteur ont donné des résultats brillants, puisque le navire, prévu pour une vitesse garantie de 15 nœuds, a atteint 16 nœuds 4. La puissance garantie de 6.400 CV s'est élevée à 7.200. À la vitesse de route, la puissance réalisée a été de 4.850 CV au lieu de 5.700 prévus.

À l'issue de la visite, un banquet a été servi. M. Saboulin-Bollena, directeur général des M. M., dit quelles améliorations avaient été faites sur la ligne de l'océan Indien. Puis M. Georges Philippar, président, souligna les heureux effets de la collaboration des industries de constructions navales et des sociétés de navigation.

À LA CHAMBRE
VOTE DU BUDGET DE LA MARINE MARCHANDE

Séance du matin du 13 février 1931
PRÉSIDENCE DE M. BOUISSON, PRÉSIDENT
(*Le Journal des débats*, 14 février 1931)

Ce matin, la marine marchande allait tout doucement : allure d'un bateau à voile par calme plat. Heureusement, après les invocations de M. Bouisson, une brise bien légère s'est élevée qui nous a conduits au port. M. de Chappedelaine, le ministre, avait fait hier, à tous les orateurs, des signes prometteurs. Il les traduit ce matin dans un discours. [Il trouve singulier que les services contractuels n'aient pas encore achevé le versement de leur capital initial : « Certains de leurs paquebots sont trop luxueux ; pour les filiales des sociétés subventionnées, il y aurait lieu d'établir un régime nouveau. »](#) Il fera voter, au plus tôt, par le Sénat, le projet portant organisation, de son ministère ; il répartira équitablement les secours entre les victimes des sinistres maritimes. Il détruira les belugas. Il remédiera à « l'insuffisance inique des retraites des inscrits ». Il démocratisera les navires en faisant disparaître « le contraste choquant entre le luxe parfois excessif des cabines des passagers et le caractère trop rudimentaire des locaux où sont confinés les équipages ..».. Peut-être avec cela, arrivera-t-on à n'avoir plus de voyageurs. On sait

que les navires sont faits pour les équipages et non pour les voyageurs. Le rapporteur, M. Candace, est un de nos bouillants orateurs. S'il ne dépendait que de lui, notre flotte serait la plus belle du monde. En attendant, l'Allemagne possède quatre millions de tonnes, en avance d'un million sur la nôtre. Il est vrai que, depuis 1930, nous avons augmenté notre tonnage de 200.000 tonnes. C'est quelque chose. Mais nous pourrions faire mieux. Les chantiers anglais produisent dix tonnes par ouvrier et par an. Nous, quatre seulement. M. Candace ne partage pas l'opinion de M. de Chappedelaine sur le luxe des paquebots. C'est ce luxe qui attire les riches passagers étrangers. Nous réarmons contre les marsouins et les belugas qui n'ont qu'à bien se tenir. Les petits ports reçoivent des promesses, et s'enrichissent de nouveaux discours. Les chapitres concernant les sociétés subventionnées sont renvoyés à la commission à la demande même de M. Candace. Mais M. Lamoureux, le rapporteur général, explique qu'on n'y peut rien changer : ce renvoi n'a qu'un sens, celui d'un vœu pour que le gouvernement surveille et contrôle mieux l'exécution des contrats. [M. Pietri convient qu'il y a un gros déficit dans les services contractuels. Le gouvernement ne s'en désintéresse pas. On s'en prend surtout aux « Messageries maritimes » qui représentent notre plus grande flotte marchande. La masse du déficit — les quatre cinquièmes — provient non d'erreurs, mais de certaines lignes impériales imposées à la Compagnie et nécessaires à notre prestige.](#) On se demande à quoi sert ce renvoi. Encore un geste symbolique. Et c'est le dernier pour ce budget.

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

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

NAVALE ET COMMERCIALE DE L'OCÉANIE
(*Le Journal des débats*, 29 mars 1931)

L'assemblée ordinaire, tenue le 27 mars, a approuvé les comptes de l'exercice 1929-1930, qui se soldent par une perte de 4.859.001 francs.

Une assemblée extraordinaire, tenue ensuite, a ratifié la vente de la flotte et du fonds de commerce naval de la société aux Services contractuels des Messageries maritimes.

Celle-ci étant liée par une convention qui associe étroitement l'État à son exploitation, cette vente a entraîné diverses servitudes qui ont été approuvées par l'assemblée.

NOUVELLE-CALÉDONIE
LA VIE ECONOMIQUE
Visite du haut commissaire à Port-Vila
(*Les Annales coloniales*, 13 août 1931)

M. le gouverneur Guyon, accompagné du chef du bureau des Hébrides à Nouméa, M. Courtot, est arrivé à Port-Vila, le 18 mai, par le paquebot *Lapérouse*. Il y a séjourné jusqu'au 22, date à laquelle il s'est embarqué pour les îles sur le vapeur *Bucéphale* (ex-

Saint-André) de la Compagnie des Messageries maritimes (Services contractuels). Ce navire a été mis à la disposition du haut commissaire de la France aux Nouvelles-Hébrides, par la direction des Messageries maritimes à Paris, pour lui permettre de faire la tournée complète de nos îles et d'approcher d'aussi près que possible tous les colons.

M. Cremasy, agent des Messageries maritimes à Nouméa, et M. Tronet, commissaire-résident de France p. i., ont fait le voyage des îles avec le haut commissaire. [...]

Suppression de la ligne des Services contractuels des Messageries maritimes qui relie
directement Tahiti à la France
(*Les Annales coloniales*, 10 octobre 1931)

Devant la suppression envisagée de la ligne des Services contractuels des Messageries maritimes reliant Marseille à Nouméa et son remplacement par une ligne annexe faisant le service entre ce port et Nouméa, le gouverneur des Établissements français de l'Océanie a demandé à la Chambre d'agriculture de la colonie de lui faire connaître d'urgence son sentiment au sujet de ce projet.

Il importerait, a écrit le gouverneur au Président de la Chambre d'agriculture, que votre compagnie fit ressortir, avec les précisions nécessaires, les répercussions que cette modification aux relations maritimes de la colonie avec la France aura sur le commerce local. Il conviendra, en particulier, de détailler les raisons qui s'opposeraient au transbordement de certaines marchandises à Nouméa dans un sens et dans l'autre.

Dans le télégramme traitant de la question qui fait l'objet de la présente lettre, M. le ministre des Colonies précise que la durée du voyage entre la Métropole et Papeete ne serait augmentée que d'une dizaine de jours.

Consultée sur l'opportunité de cette suppression la Chambre a été unanimement opposée et, dans sa séance du 4 juin 1931, elle a adopté la motion suivante à l'unanimité :

« La Chambre d'agriculture des Établissements français de l'Océanie proteste énergiquement contre la suppression envisagée de la ligne des Messageries maritimes qui relie directement Tahiti à la France. Elle estime que cette suppression aurait les plus fâcheux effets au point de vue économique, politique et national et qu'il y a lieu, au contraire, d'améliorer et de renforcer la ligne actuelle.

Mais avant de protester, gouvernement des Établissements français de l'Océanie et chambre de commerce auraient dû trouver auprès des Pouvoirs publics les concours nécessaires pour le maintien d'un service dont l'exploitation déficitaire regarde non pas la Compagnie des Messageries maritimes, mais l'État.

Projet de grève maritime
(*Le Temps*, 12 novembre 1931)

Les inscrits maritimes du port de Marseille, officiers, marins, personnel des machines et des services annexes, pour protester contre le projet de désarmement de onze navires de la flotte des services contractuels des Messageries maritimes, et la menace d'une réduction, des salaires, ont pris la décision de cesser tout travail pendant la matinée du jeudi 12 du courant, jour de la rentrée des Chambres. A 10 heures se tiendra un meeting à la Bourse du travail. Une délégation se rendra ensuite à la préfecture déposer un ordre du jour.

Une réception à bord du nouveau paquebot « Georges-Philippa »
(*Le Journal des débats*, 19 janvier 1932)

Le paquebot *Georges-Philippa*, construit par les chantiers de Saint-Nazaire pour les Messageries maritimes et destiné à la ligne de la Chine et du Japon, devant partir le 20 janvier, afin de gagner sa base, Marseille, dès réception, ont eu lieu à bord hier.

Y assistaient : M. Georges Philippa, président des Messageries, et de nombreuses personnalités du monde maritime, parmi lesquelles MM. Bourdarie, secrétaire perpétuel de l'Académie des sciences coloniales ; Chaudru, directeur général de la Société provençale de constructions navales ; Hecquet, du Comité central des armateurs de France ; Le Gallen, vice-président des services contractuels des Messageries maritimes, et plusieurs administrateurs.

Après une visite du paquebot, un banquet a été servi à bord.

La longueur du nouveau paquebot est de 172 m. 30, sa largeur 20 m. 80 ; son tirant d'eau de 8 m. 50 ; son déplacement de 20.946 tonnes. Il est chauffé au mazout. Il pourra recevoir 1.076 passagers, dont 193 de première classe, 131 de seconde, 102 de troisième, les autres d'entrepont.

Aménagé selon les données modernes, il possède une salle à manger de première classe, un salon de conversation, un hall, un fumoir et des terrasses. Il a même, sur le pont supérieur, un jeu de tennis et, dans le fond, une grande piscine avec bar.

MARINE MARCHANDE
Mise en service du « Georges-Philippa »
(*Le Temps*, 4 février 1932)

La société des services contractuels des Messageries maritimes vient de mettre en service sur la ligne d'Extrême-Orient (Chine et Japon), le grand paquebot à moteur Diesel de 20.000 tonnes, le *Georges-Philippa*.

Le navire est du même type que le *Félix-Roussel*, mis en service il y a quelques mois sur la même ligne. Un troisième, l'*Aramis*, actuellement en chantier, sera livré dans le courant de l'été.

La compagnie disposera, à ce moment, d'une flotte de six grands paquebots à moteurs Diesel. Ce chiffre sera porté à huit, en 1934, par la mise en service dès deux paquebots du type *Maréchal-Joffre*, actuellement en construction pour la ligne de Madagascar.

Commission de la marine
(*Le Journal des débats*, 5 février 1932)

La commission de la marine a entendu l'exposé de M. Bergeon sur l'affrètement, par les services contractuels des Messageries maritimes, des bateaux *Patria* et *Providence*. Elle a décidé d'entendre sur cette question M. le ministre de la marine marchande, le 17 février.

LE RAPPORT GÉNÉRAL
SUR LE PROJET DE BUDGET POUR 1932

(*Le Temps*, 10 février 1932)

Les entreprises de navigation maritime, notamment la Compagnie générale transatlantique et les services contractuels des Messageries maritimes, absorbent chaque année un crédit plus important.

En ce qui concerne principalement les services contractuels, M. Lamoureux signale l'urgence qu'il y a à les mettre en demeure d'effectuer des compressions très sévères de leurs frais d'exploitation.

.....
La commission des finances a entendu imposer au gouvernement la nécessité de contrôler de très près la gestion des compagnies de transports aériens et maritimes. Pour ce motif, elle a ajourné l'inscription de la dotation afférente à la Compagnie aéro postale et elle a réduit de près de 70 millions les crédits affectés aux insuffisances d'exploitation de la Compagnie générale transatlantique et des services contractuels des Messageries maritimes.

EMPRUNT 6 % 1927 DE 11 MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS DES SERVICES
CONTRACTUELS DES MESSAGERIES MARITIMES

(*Le Temps*, 13 mars 1932)

Après étude de la situation résultant de la baisse du dollar canadien et sur l'avis du ministère des finances, la Société des services contractuels des Messageries maritimes a décidé d'effectuer sur la base de l'or le service de son emprunt canadien 6 % 1927.

[LE BUDGET DE LA MARINE]

QUELQUES CHIFFRES

(*Le Temps*, 17 mars 1932)

Il n'est pas inutile de revenir sur la question de la marine marchande française, actuellement, en pleine crise, ne serait-ce que pour montrer combien, dans la lutte très dure qu'elle soutient contre ses concurrents étrangers, puissamment appuyés par leurs gouvernements respectifs, il suffit de se reporter aux chiffres impressionnants récemment cités, à la tribune du Sénat, par MM. Brindeau et Rio, pour s'en convaincre, l'aide consentie par la France à son pavillon est modeste, voire absolument insuffisante.

On s'en convaincra en analysant, en toute impartialité, le budget en application de l'exercice 1931-1932 les chiffres et les proportions respectives entre les divers crédits n'ont guère varié dans le budget pour neuf mois qui vient d'être voté par la Chambre des députés.

L'ensemble des crédits se chiffrait, l'an dernier, par un total de 453.255.983 francs. Si l'on envisage, tout d'abord, le montant des frais généraux, on constate qu'il s'élève à environ 5 millions et demi de francs (traitements du ministre, du personnel de l'administration centrale, travaux supplémentaires, frais de déplacement, de transport, de mission, matériel, etc.).

Les dépenses exigées par des organismes qui assurent l'action du ministère dans les ports (services extérieurs, inscription maritime) se chiffraient, en gros, par seize millions et demi de francs. En ajoutant à ces chiffres un peu plus de trois millions de francs de dépenses communes, dont la ventilation entre Paris et les ports ne peut se faire, on obtient une proportion totale de 5,58 % du budget. ?

Passons maintenant à l'exploitation, proprement dite. Les pêches (personnel, matériel, protection, caisses régionales de crédit mutuel, office scientifique et technique, etc.) absorbèrent 8.840.365 francs.

Quatorze millions figurèrent, l'an dernier, au chapitre 30 au bénéfice du crédit maritime.

Cette somme est, dans l'exercice 1932, supérieure de 4 millions mais, comme une seule échéance de crédit est à couvrir au titre de l'exercice 1932, par suite de l'abréviation de la durée de l'exercice, l'administration de la marine marchande n'a demandé que la moitié du total, soit 9 millions. On sait l'utilité vitale de cet organisme pour nos chantiers de constructions, gravement handicapés vis-à-vis de la plupart de leurs concurrents étrangers : le crédit a été institué pour permettre à l'armement français de commander ses navires en France même. Mais la compensation qu'il leur alloue, de ce fait, est encore le plus souvent trop faible, et, s'ils n'en faisaient pas une question d'intérêt national, les armateurs français auraient, actuellement encore, avantage à acheter leurs navires à l'étranger.

Les crédits les plus importants du budget. que nous abordons maintenant, sont ceux qu'absorbe le personnel navigant : 213 millions 946.590 francs, l'an dernier. La presque totalité de ce crédit considérable — 206.036.750 francs, l'an dernier, et pour les neuf mois de l'exercice actuel 183.486.750 francs — représente la subvention de l'État à l'institution des invalides de la marine.

Ce n'est point, ici, le lieu d'évoquer l'ensemble du problème de l'inscription maritime, créée par Colbert. Nous l'avons, ici même, longuement étudiée. Et nous avons pu établir que les services qu'elle rend à l'État, notamment à la marine de guerre, ont été sans cesse en décroissant, tandis qu'au contraire les charges qu'elle impose au budget national n'ont cessé d'augmenter, pour des raisons, avant tout, d'ordre électoral.

Quoi qu'il en soit, l'important crédit ci-dessus, inscrit au budget de la marine marchande, représente la part de l'État dans les diverses assurances du personnel navigant. On ne peut, à aucun titre, le considérer comme une aide apportée à l'armement français, pas plus qu'on ne saurait, par exemple, qualifier de subvention à l'industrie textile la participation de l'État aux assurances sociales de ses ouvriers.

Arrivons enfin aux chapitres du budget où sont inscrites les sommes effectivement versées à certaines compagnies de navigation, soit à titre de subvention, soit pour assurer le fonctionnement des services contractuels.

Les premières se sont, l'an dernier, élevées à treize millions et demi de francs. Elles ont été versées aux lignes de New-York, des Antilles, de l'Amérique centrale, et sont, en principe, destinées à couvrir les frais de transport de la poste. Il est de notoriété publique que ces subventions sont très loin de représenter la rémunération réelle des services rendus.

Pour la seule ligne de New-York, le transport de la poste et des colis postaux coûterait, à l'État, plus de vingt millions sous pavillon étranger ; or le crédit alloué, en 1931-1932, à la Compagnie générale transatlantique ne s'élevait qu'à quatre millions. Au moment où la situation de cette dernière a brusquement empiré, au point de rendre nécessaire le secours de l'État, il est juste de reconnaître que le plus remarquable de ses présidents, M. J. Dal Piaz, a toujours mis sa fierté et son point d'honneur à vouloir s'en passer.

Les compagnies dites contractuelles ont reçu, en 1931-1932, un total de 177.645.000 francs dont 114 pour l'exploitation du service maritime postal sur l'Extrême-Orient, l'Australie, la Nouvelle-Calédonie, la Côte orientale d'Afrique, la Méditerranée orientale. Les bénéficiaires de ces subventions sont la Société contractuelle des Messageries maritimes, qui, comme son nom même l'indique, est exclusivement contractuelle ; la Compagnie de navigation [Sud-Atlantique] d'une seule ligne « d'intérêt national » vers l'Amérique du Sud ; enfin, la ligne de Corse de la

compagnie Fraissinet, qui est, en réalité, un prolongement de la voie ferrée entre le continent et le département de la Corse.

La question de la réorganisation générale et du subventionnement de ces lignes a été posée, à la Chambre et au Sénat. Ce sera au Parlement et au gouvernement à prendre leurs responsabilités et, s'ils veulent réaliser de substantielles économies, à eux de dire quelles lignes, parmi celles actuellement exploitées, doivent être ou réduites ou supprimées. Mais la plus grande prudence s'imposera, en pareille matière, car l'étranger ne tarderait sans doute pas à prendre les places que nous abandonnerions.

Il ne faut, cependant, pas se dissimuler que le problème des lignes contractuelles ne constitue pas l'essentiel de la question vitale que pose la crise de la marine marchande tout entière.

C'est la vérité qui ressort de l'exposé si documenté que fit, récemment, M. Jacques Marchegay, secrétaire général du Comité central des armateurs de France, à une réunion du syndicat de la presse maritime. [Les lignes contractuelles ne représentent que la septième partie du tonnage de la flotte française, qui s'élève à 3.358.000 tonneaux.](#) C'est précisément l'armement français qui supporte, comme contribuable, une grande partie des charges représentées par le budget de la marine marchande. C'est lui qui, du fait des charges spéciales imposées à la marine marchande française (inscription maritime, loi de huit heures), de la crise mondiale et de la baisse de la livre sterling, se trouve le plus gravement atteint. N'a-t-on pas vu désarmer ces jours-ci mêmes, à Nantes, pour, citer ce seul exemple, le dernier de la vingtaine de navires charbonniers qui est attachée à ce port ? Participation aux charges, sans aucune compensation pécuniaire, telle est, en réalité, la véritable situation désastreuse de l'armement français vis-à-vis du budget.

LA FRANCE ET LES EMPRUNTS OR
par F. J.
(*Le Temps*, 19 mars 1932)

La société des contractuels des Messageries maritimes a pris récemment une décision dont l'importance mérite d'être soulignée. Elle a résolu d'effectuer sur la base de l'or le service de son emprunt canadien 6% 1927.

Cet emprunt bénéficie de la garantie de l'État français, qui supportera donc les conséquences de la décision intervenue. Celle-ci ne pouvait, dès lors, être prise qu'après avis et approbation du ministre des finances.

La société avait émis des doutes quant à son obligation d'assurer le service de l'emprunt dont il s'agit sur la base de la parité or du dollar canadien. La question était effectivement assez complexe. Sans doute, il fut stipulé lors de l'émission que les intérêts et le principal seraient payables en monnaie canadienne or du poids et du titre existant au 1^{er} mai 1927. Mais, comme le Canada, dont la devise est actuellement dépréciée, a maintenu théoriquement l'étalon d'or et la convertibilité des billets, se bornant à mettre obstacle, par une réglementation des plus sévères, à l'exportation du métal jaune, le dollar canadien reste aujourd'hui toujours théoriquement une monnaie or du poids et du titre qui existait à l'époque de l'émission. Les services contractuels ne pouvaient-ils se prévaloir de cette situation très spéciale pour effectuer le service de leur emprunt en billets canadiens dépréciés ?

La question avait été posée. Le ministre des finances, on l'a vu, y a répondu par la négative. Il a estimé que, même si des dispositions législatives appliquées au Canada frappaient de nullité toute convention tendant à établir une distinction entre la valeur nominale et la valeur d'échange effective de la monnaie nationale, une telle restriction, qui ne semble d'ailleurs pas avoir été édictée, ne saurait, en principe, être invoquée par

l'emprunteur contre des porteurs de titres résidant hors du territoire canadien. Le ministre, considérant essentiellement que l'emprunt 6 % 1927 comporte une stipulation or expresse destinée, sans aucun doute, à mettre les prêteurs à l'abri de la fluctuation des changes, a voulu que l'intention des parties fût respectée.

Il s'agit, en l'espèce, d'un emprunt de 11 millions de dollars canadiens seulement. Mais la décision n'en est pas moins importante, car elle implique l'affirmation d'un principe. D'autres emprunts extérieurs ont été contractés dans des conditions semblables, notamment aux États-Unis. Si jamais il s'y produisait des difficultés monétaires analogues à celles que suscita au Canada la chute de la livre sterling – hypothèse que rien ne permet d'ailleurs d'envisager —, le même principe serait sans nul doute appliqué.

La France demande à ses débiteurs trop souvent en vain de faire preuve de bonne foi. Quand elle est elle-même débitrice, elle agit en conséquence. A une époque où tant d'engagements solennellement pris sont reniés, elle donne l'exemple. Elle respecte la loi du contrat, base du crédit et de la civilisation.

10 mai 1932
NAUFRAGE DU *GEORGES-PHILIPPAR*
au cap Gardafui (Djibouti) sur la [ligne Saïgon-Marseille](#)

Services contractuels des Messageries maritimes
(*La Journée industrielle*, 9 juillet 1932)

L'assemblée ordinaire tenue le 6 juin a approuvé les comptes de l'exercice 1931 clos le 31 décembre qui se solde, toutes charges comprises, par un excédent de dépenses sur les recettes de 215.311.426 francs, dont l'État doit couvrir la société dans les conditions prévues par la convention du 29 décembre 1920.

Le dividende brut, fixé à 4 % du montant libéré des actions, conformément aux termes des articles 10 et 11 de la convention du 29 décembre 1920, sera payable sous déduction des impôts, à partir du 1^{er} juillet.

L'assemblée a fixé au pair, soit 125 fr., pour le premier quart appelé, le prix de cession des actions.

Ont été nommés administrateurs : le vice-amiral Lacaze et le commandant Batellet.

L'assemblée a ratifié la désignation, faite par le conseil, de M. Xavier Loisy ⁷ comme administrateur, en remplacement de M. Stanislas Simon.

Le rapport du conseil indique que la flotte de la société a été, en 1931, augmentée de deux nouvelles unités, le *Félix-Roussel*, mis en ligne sur la Chine, et le *Jean-Laborde*, affecté au service de l'océan Indien.

Au cours de l'exercice ont été lancés avec succès deux nouveaux nautonaphtes. L'*Aramis* et le *Maréchal-Joffre*, destinés, le premier à la ligne de Japon et le second à la ligne de l'océan Indien pour laquelle la société a également décidé de mettre en chantier un nouveau paquebot du type *Maréchal-Joffre*.

⁷ Xavier Loisy (1874-1949) : polytechnicien, administrateur (juin 1919), vice-président (octobre 1934), puis président (août 1936) du Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie. Voir [encadré](#).

Parvenus au terme de leur carrière, l'*Andromède*, l'*Antinoüs* et l'*Aviateur-Roland-Garros* ont été vendus à la démolition.

Par ailleurs, la société a mis en service sur ses lignes de Méditerranée les paquebots *Patria* et *Providence* affrétés par la société à la Compagnie Générale de Navigation à Vapeur.

Au cours de l'exercice écoulé, les navires de la société ont effectué 175 voyages contre 169 en 1930 ; cette augmentation résulte de la mise en exploitation de la ligne Indochine-Nouvelle-Calédonie. Un voyage de la période de morte-saison a été supprimé sur la ligne d'Égypte-Syrie.

Pour ce qui est des itinéraires, les lignes n'ont été l'objet d'aucune modification sensible ; la société a été amenée à comprendre dans l'itinéraire des services circulaires de Méditerranée l'escale de Caïffa, port qui doit devenir l'aboutissement d'une partie des pétroles de Mossoul et semble être, pour cette raison, appelé à un intéressant développement. L'escale de Port-Saïd a été également incluse dans cet itinéraire, afin de faire profiter les navires du trafic par transbordement des marchandises en provenance de l'Extrême-Orient et à destination de la Méditerranée orientale. Par ailleurs, les touchées régulières à Raiatea des navires de la ligne de Nouvelle-Calédonie ont été supprimées et l'escale de Penang a été, au cours de la présente année, reprise par les navires de la ligne de Chine.

Le rapport ajoute que les conditions dans lesquelles la société a assuré, en 1931, l'exploitation de ses navires ont été encore moins favorables qu'en 1930. Le déséquilibre existant entre les principaux facteurs de la vie économique que sont la capacité de production, la production, la consommation et les prix, s'est encore accentué et la crise a pesé de façon particulièrement lourde sur les colonies françaises desservies par la société. Par ailleurs, les zones d'Extrême-Orient et d'Australie ont été affectées l'une par des troubles d'ordre politique et l'autre par des perturbations économiques dues à l'état des finances du Commonwealth [qui ont] eu, naturellement, pour conséquence de déprimer les taux de fret dont la valeur réelle a, d'autre part, subi un amoindrissement sensible par suite de la baisse de la livre sterling, entraînant celle des monnaies solidaires de la devise britannique.

L'importance du trafic de la ligne de Chine et du Japon a été, en 1931, inférieure à 1930 en ce qui concerne le nombre des passagers, mais supérieure en ce qui regarde le tonnage des marchandises transportées.

En ce qui concerne la ligne d'Indochine, le nombre des passagers transportés est comparable à celui concernant le précédent exercice. D'autre part, les facultés disponibles pour le transport des marchandises ont été, compte tenu des circonstances, utilisées de façon relativement satisfaisante sur les navires de cette ligne, de même que sur ceux de la ligne de l'océan Indien. En ce qui concerne ce dernier service, l'on escompte d'heureux résultats, d'une part, des mesures prises pour assurer l'unification des produits malgaches et, d'autre part, de l'institution de primes à la production des produits coloniaux.

Le trafic sur l'Australie a souffert à l'exportation de la politique de protection douanière appliquée par le gouvernement du Commonwealth, de sorte que les chargements en sortie de France par les paquebots ont été, sur cette ligne, tout à fait minimales, alors que l'importation des laines d'Australie en France a continué, par contre, à donner de bons résultats.

La ligne de Nouvelle-Calédonie a donné des résultats d'exploitation plus favorables que ceux obtenus en 1930. Cela est dû au transport des fournitures livrées par l'Allemagne au titre des prestations en nature et à l'application des primes à la production des produits coloniaux.

L'exploitation des lignes de Méditerranée a été particulièrement difficile en raison de la contraction des trafics résultant des difficultés économiques et financières dont les

régions du bassin oriental de la Méditerranée ont eu, sans exception, peut-on dire, à souffrir.

Enfin, les lignes annexes entre l'Australie et la Nouvelle-Calédonie, d'une part et entre la Nouvelle-Calédonie et l'Indochine, d'autre part, ont donné des résultats comparables à ceux de l'exercice précédent alors que l'exploitation du service interinsulaire des Nouvelles-Hébrides, effectuée avec le *Saint-André*, s'est ressentie de la situation défavorable du commerce dans l'Archipel.

SERVICES CONTRACTUELS DES MESSAGERIES MARITIMES (*Le Temps*, 2 août 1932)

Les recettes de toute nature ont atteint en 1931, 435.411.102 francs contre 462 millions 368.837 francs en 1930. L'ensemble des dépenses et des charges ayant atteint 650.722.529 francs au lieu de 636.188.157 francs précédemment, l'excédent des dépenses dont la compagnie est couverte par l'État conformément à la convention, est ressorti à 215.311.426 francs, contre 173.819.319 francs. Une répartition de 4 % sur le montant libéré, des actions représentant le dividende minimum fixé par la convention, a été effectué.

En ce qui concerne l'exploitation, le rapport note qu'une augmentation du nombre des voyages due tant à la mise en exploitation de la ligne Indochine-Nouvelle-Calédonie qu'à la nouvelle méthode de comptabilisation des voyages. Les conditions d'exploitation ont été encore moins favorables qu'en 1930. Les taux des frets ont été déprimés et ont, d'autre part, subi un fléchissement sensible par suite de la baisse de la livre sterling. La recette du trafic voyageurs a été inférieure de 11 millions 1/2 par suite d'un certain déclassement et de la dévaluation de la livre.

Quant au trafic marchandises, la diminution de la recette résulte à la fois de la baisse des frets et de celle du sterling.

Au cours de l'exercice, la société a procédé à l'émission d'un emprunt 4 1/2 demi-net de 200 millions, dont le montant a servi, d'une part, à rembourser l'emprunt 6 % net 1922 de 100 millions et, d'autre part, à financer la construction des unités actuellement en chantier.

MARINE MARCHANDE Essais de l' « Aramis » (*Le Temps*, 7 août 1932)

Le nouveau paquebot *Aramis*, construit pour les services contractuels des Messageries maritimes, à son départ des Chantiers de la Méditerranée*, à La Seyne, près Toulon, s'est trouvé immobilisé par un coup de vent de mistral, qui a fait croire par erreur à un échouage. Il vient de terminer, dans de bonnes conditions, ses essais à toute puissance, réalisant une vitesse moyenne de 17 nœuds 7 dixièmes, supérieure aux prévisions.

[L'État assureur]
(*Le Journal des débats*, 24 août 1932)

Un parlementaire ayant demandé quelle considération ont conduit le ministre à laisser à la charge de l'État, depuis le 1^{er} juillet, les sinistres pouvant atteindre les navires des services contractuels des Messageries maritimes, alors que les sinistres de l'espèce, au cours des dix dernières années, ont excédé le montant des primes et donc que, si l'État avait été l'assureur, les contribuables auraient subi un lourd préjudice, ce dernier fait savoir que les Compagnies d'assurances avaient proposé, au mois de mai, certains taux de primes pour l'assurance de la flotte de la société des services contractuels des Messageries maritimes. A la suite de l'accident du « Georges-Philippar », elles ont majoré les taux de primes de 50 %. Le montant des primes aurait été ainsi porté, pour l'année prochaine, de 14 millions environ, fixé par la première proposition, à 21 millions, soit une augmentation de 7 millions pour une année. Cette demande des compagnies d'assurances n'a pas été acceptée.

(Documents politiques, diplomatiques et financiers, septembre 1932)

M. Auguste Reynaud. avait demandé, en outre, « quelles mesures le ministre compte prendre à la suite du rapport de M. Candace, rapporteur du budget de la Marine marchande, pour obtenir la révision de la convention du 29 décembre 1920, passée entre l'État et la Société des Services contractuels des Messageries maritimes et pour réduire, ainsi, le déficit d'exploitation de cette société, actuellement à la charge des contribuables. »

M. Léon Meyer a répondu que « la convention du 29 décembre 1920 lie l'État à la Société des Services contractuels des Messageries maritimes jusqu'au 31 décembre 1947 et elle ne peut être révisée que d'un commun accord.

Dans le cadre même de la convention actuelle, des mesures peuvent être prises pour réduire le déficit d'exploitation et sont présentement en voie de réalisation. »

Ainsi, cette Compagnie et sa société mère, dont la gestion vient d'être illustrée par le naufrage du *Georges-Philippar* et les incidents qui ont eu lieu récemment à Marseille, pourront continuer à piller le budget, M. Léon Meyer ne trouvera aucun moyen d'y mettre bon ordre. Il y a, pourtant, dans le contrat en cause, certains articles relatifs à la déchéance de la Compagnie, mais pourquoi M. Léon Meyer s'y intéresserait-il puisque c'est le contribuable qui paie.

DISCIPLINE NÉCESSAIRE *(Le Temps, 16 octobre 1932)*

Nous avons maintes fois dénoncé le tort très grave qu'ont souvent causé, au pavillon français et à eux-mêmes, certains équipages de gros paquebots qui, sous un prétexte ou sous un autre, débarquent au moment du départ, pour faire pression soit sur leurs employeurs, soit sur les pouvoirs publics.

Le conflit que viennent de créer, à Marseille, les équipages de divers paquebots des services contractuels des Messageries maritimes, et qui a failli immobiliser toute notre flotte méditerranéenne, doit être jugé plus sévèrement encore que ceux qui ont été enregistrés dans le passé. Il témoigne d'une véritable inconscience de la part de ses auteurs.

De quoi s'agissait-il ? Les services contractuels des Messageries maritimes avaient décidé de supprimer, sur la ligne d'Extrême-Orient, une pratique qui remontait au temps de l'inflation, et qui était connue sous le nom d'abondement. A cette époque, pour permettre aux équipages touchant dans les ports de certains pays à change

apprécié d'y faire leurs achats habituels, des avances leur étaient faites en monnaie du pays, et ces avances n'étaient déduites des salaires qu'au pair. Cette différence constituait un véritable supplément de salaires, qui n'avait plus de raison d'être depuis plusieurs années, mais que la force de l'habitude avait fait maintenir.

Les marins n'ont pas compris qu'il y a des circonstances où il ne s'agit pas de défendre des privilèges injustifiés, mais simplement de vivre. À l'heure actuelle, près de 1.100.000 tonneaux de jauge brute sont désarmés, soit le tiers de notre flotte ; plus de 10.000 marins sont en chômage. On peut s'étonner que les quelques équipages favorisés par l'abondement et, par là même avantagés par rapport à la grande majorité de leurs camarades, n'aient pas compris que le seul fait de trouver un embarquement, à l'heure actuelle, est déjà une ambition souvent difficile à réaliser. Ils ont également perdu de vue que, dans toutes les marines marchandes étrangères, les salaires des marins ont été réduits, ces mois derniers, de 10 à 25 %, alors que les équipages français, sur les lignes régulières, continuent à toucher les salaires tels qu'ils ont été majorés en 1929.

Ils ont enfin oublié que, si les paquebots des services contractuels ne sont pas désarmés, malgré la baisse du trafic et la diminution du nombre des passagers, c'est qu'ils desservent des lignes que l'intérêt national commande de maintenir, malgré les lourds sacrifices budgétaires qui s'ensuivent.

Il y avait donc un grand nombre de bonnes raisons de supprimer l'abondement. M. Léon Meyer, ministre de la marine marchande, qui connaît parfaitement la situation de l'armement, était, croyons-nous, partisan de cette suppression. Mais la démonstration des marins de Marseille, la menace d'une grève de solidarité, ont malheureusement produit l'intimidation escomptée. Le président de la commission de la marine marchande de la Chambre s'est, malgré la réserve que lui imposaient ses fonctions, engagé dans la lutte aux côtés des inscrits. En dépit de ses qualités d'homme d'action et de son énergie, manifestées depuis de longues années dans l'administration d'un grand port, le ministre de la marine marchande n'a pas su résister et s'est laissé imposer une transaction qui consolide, sous la forme de supplément de salaires, une partie des avantages de l'abondement. On croit rêver en entendant parler, dans la période de crise aiguë que nous traversons, de supplément de salaires, mais il en est ainsi.

La décision prise est risquée, du point de vue de la discipline. Elle est en contradiction avec la politique de déflation que les circonstances imposent. Elle témoigne, une fois de plus, de l'influence dangereuse que risquent d'exercer les considérations électorales sur les véritables intérêts de la marine marchande et du pays.

À LA CHAMBRE
MINISTÈRE DE LA MARINE MARCHANDE
Mesures à prendre pour assurer la sécurité des passagers à bord des navires
(*Les Annales coloniales*, 7 janvier 1933)

Question. — M. Ambrosini demande à M. le ministre de la Marine marchande : 1° quelles mesures il compte prendre dans l'avenir : a) pour éviter le retour de catastrophes, comme celles de l'incendie en mer du *Georges-Philippar* et de sa perte ; b) pour mieux assurer la sécurité des passagers transportés, ainsi que celle des états-majors et des équipages, à bord des navires de notre flotte commerciale ; 2° quel est le fonctionnaire, président au ministère de la Marine marchande la commission technique de contrôle et de réception des paquebots à la livraison de ces derniers par les chantiers navals et avant leur affectation sur telle ou telle ligne ; 3° si la Compagnie des messageries maritimes a déposé une plainte qui permette à la justice de mettre en

œuvre tous les moyens d'investigation dont elle dispose pour la recherche des responsabilités sur les causes du sinistre du *Georges-Philippa* ; 4° étant donné que le navire appartient à la flotte contractuelle des messageries maritimes, donc à l'État, si l'on a envisagé : a) l'indemnisation des passagers pour perte de leurs bijoux, valeurs, bagages, ou tous autres objets entièrement perdus dans la catastrophe ; b) action en dommage et intérêts qui pourraient également se produire de la part des héritiers des victimes ; et, dans ces deux cas, si c'est l'État ou la Compagnie des messageries maritimes qui sont civilement responsables.

Réponse. — 1° a) La partie de la réglementation maritime de sécurité qui concerne la protection des navires de commerce contre l'incendie fait actuellement l'objet d'une révision complète, tendant à imposer sur lesdites lignes les moyens les plus efficaces pour préserver et combattre les incendies. D'autre part, la Commission chargée d'étudier la question spéciale de la fabrication des peintures et vernis ignifugés destinés aux navires de commerce a été instituée par arrêté ministériel en date du 15 juin dernier. Les conclusions de cette commission pourront conduire à renforcer encore davantage les prescriptions du nouveau règlement qui est en cours d'élaboration ; b) cette réglementation générale de sécurité maritime doit comporter toutes les dispositions de la convention internationale du 31 mai 1929 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, ainsi que celles de la convention du 5 juillet 1930 sur les marques de charge maximum.

La nouvelle réglementation française présentera ainsi un degré de sévérité au moins égal à celui de la réglementation étrangère la plus stricte ; 2° l'admission des nouveaux paquebots sur les lignes contractuelles est prononcée par une commission qui est nommée par le ministre de la Marine marchande et présidée par un directeur de l'inscription maritime ; 3° la Compagnie des messageries maritimes n'a déposé aucune plainte ; elle n'y était pas tenue d'ailleurs, cette formalité n'étant pas nécessaire pour déclencher l'action administrative et, éventuellement, l'action judiciaire. En vertu des articles 79 à 87 du code disciplinaire et pénal de la marine marchande (loi du 17 décembre 1926), il incombe, en effet, à l'administrateur de l'Inscription maritime de procéder d'office, à la suite de tout événement de mer, à une enquête dont le dossier est ensuite transmis au procureur de la République pour toute suite judiciaire éventuelle ; 4° le *Georges-Philippa*, comme les autres navires de la flotte contractuelle, appartenait non pas à l'État, mais à la société des services contractuels des messageries maritimes. L'État n'est donc pas civilement responsable. Quant à la société, sa responsabilité est déterminée par les conditions des billets de passages et les clauses des connaissements.

Services contractuels des Messageries maritimes
(*Le Temps*, 1^{er} février 1933)

Cet organisme procède actuellement à l'émission de 175.000 obligations de 1.000 francs portant un intérêt de 5 % net de tous impôts présents et futurs à l'exception de la taxe de transmission qui reste obligatoirement à la charge des porteurs. Le prix d'émission de ces obligations (amortissables au pair en 25 années à compter du 10 février 1933, soit par voie de tirages au sort, soit par rachats en Bourse, la société se réservant toutefois le droit de procéder à un remboursement anticipé à partir de février 1938) est fixé à 9,0 %, soit 900 francs.

SERVICES CONTRACTUELS DES MESSAGERIES MARITIMES

(*Le Temps*, 29 juillet 1933)

Pendant l'exercice 1932, les recettes de toute nature se sont élevées à 352.834.696 francs contre 435.4141.102 francs en 1931. Les charges diverses et les dépenses ont atteint, d'autre part, 581.171.928 francs contre 650 millions 722.529 francs. L'excédent des dépenses, sur les recettes, dont l'État doit couvrir la compagnie, est donc de 228.337.232 francs contre 215.311.426 francs pour 1931.

Le nombre des voyages effectués a été de 175 contre 176, et le nombre de passagers transportés s'est élevé à 121.126 (dont 46.319 au titre de réquisitions du gouvernement) contre 132.774, soit une diminution de 9 % ; le tonnage des chargements a atteint 672.462 tonnes contre 672.388. Le rendement au mille parcouru n'a été que de 174 fr. 97 contre 219,79 en 1931, 249,47 en 1930 et 274,81 en 1929.

Les causes de la diminution considérable des recettes résident d'une part dans la nécessité où s'est trouvée la société, pour suivre la concurrence, d'abaisser dans une mesure assez importante ses taux de fret et tarifs de passage. De plus, la tendance qu'ont les passagers à voyager de façon plus économique s'est accentuée.

La compression des dépenses apparaît d'autant plus sensible que le parcours en milles a été supérieur à celui de 1931 : 1.998.867 contre 1.971.176.

Les causes de cette réduction sont principalement la baisse de certaines fournitures, en particulier des consommations de mazout et de charbon, et les aménagements de lignes.

AU SALON NAUTIQUE

La sauvegarde de la vie humaine en mer
par RENÉ LA BRUYÈRE

(*Le Journal des débats*, 2 octobre 1933)

M. Albert Sarraut a visité hier le Salon nautique. Le ministre de la marine, pour une des premières manifestations de sa charge, n'a pas voulu que cette visite fût simplement protocolaire. Il s'est arrêté longuement, devant tous tes stands et s'y est intéressé. Comme chaque année, le Salon nautique comporte des expositions d'embarcations de toute nature, de moteurs marins, etc. Mais ce qui en fait, cette fois-ci, l'originalité, c'est la partie consacrée à la sécurité à bord contre les dangers d'incendie. C'est notre excellent confrère Olivier Quéant qui a eu l'idée de grouper tous les arts appliqués à ce grave problème, tout à fait d'actualité, et il a pleinement réussi dans son entreprise. Nous nous attacherons seulement à parcourir ces stands spécialisés.

Voici tout d'abord une cabine complète de paquebot présentée par la Compagnie des services contractuels des Messageries maritimes et par la Société provençale de constructions navales, constructeurs du *Paul-Doumer*, dont la cabine est extraite. Celle-ci présente des améliorations notables sur le rapport du confort, déjà si particulièrement soigné sur les unités des Messageries mais, ce qui retient l'attention, ce sont les résultats acquis pour mettre cette cabine à l'abri des dangers d'incendie.

Cette cabine est entièrement montée sur lambourrage métallique. Toutes ses parois sont constituées par deux plans de panneaux en contreplaqué, à âme d'amiante. Ici réside la principale originalité de la construction. Au lieu de comporter une toile ou un carton d'amiante fixé au verso des plans de bois, ces panneaux se composent d'un carton d'amiante de 2 m/m 5 d'épaisseur compris au milieu des feuilles de bois à fibre croisée qui constituent le contreplaqué. Ce carton d'amiante est d'une seule pièce sur toute la longueur du panneau, de telle sorte qu'il se trouve solidement fixé au lambourrage et que, au cas où le bois brûlerait, il maintiendrait à lui seul l'intégrité de

la cloison ; si même la flamme le traversait, elle serait arrêtée par le second plan de contreplaqué, à âme d'amiante, présentant la même résistance que le premier. Le sol de la cabine est, en outre, revêtu d'un enduit magnésien, isolant et incombustible. L'emploi des peintures a été minutieusement étudié. La paroi externe, côté coursive, est peinte à la peinture « Parafeu », recouverte d'une couche de « Paraflamme ». Les parois internes de la cabine sont imprégnées d'une solution de sel ignifuge « cellon » passées au vernis ininflammable. Le cabinet de toilette est peint comme la cloison de coursive. Il en est de même de l'intérieur des armoires.

Les canalisations électriques, au lieu d'être dissimulées entre les deux plans de contreplaqué, sont sous moulures. Enfin, toutes les étoffes, ainsi que le matelas et l'oreiller, sont ignifugés.

Dans ce même ordre d'idées, la Société Studal présente une cabine métallique incombustible, puisqu'elle est entièrement en aluminium : cloisons, plafond, hublots et meubles. Cette cabine est d'une conception extrêmement moderne et d'un aspect charmant. Les décorateurs ont obtenu de l'aluminium les plus heureux effets.

D'ailleurs, ce métal est à l'honneur au Salon nautique. L'Aluminium français y possède un des plus beaux stands. Nous avons déjà dit ce que nous pensions de aluminium dans la construction navale en raison de ses qualités de légèreté et d'incombustibilité que l'on recherche justement. Pour donner une idée des progrès qui ont été accomplis à ce point de vue, mentionnons que le croiseur de 6.000 tonnes *Émile-Bertin* a incorporé 145 tonnes d'alliages légers en aluminium, ce qui représenterait un poids d'acier de 450 tonnes. Le gain réalisé est de l'ordre de 300 tonnes, ce qui a sensiblement amélioré les qualités militaires de l'*Émile-Bertin*.

L'aluminium, métal jeune et plein d'avenir, a maintenant acquis droit de cité à bord. Son emploi se généralisera dans la marine de guerre et la marine marchande, comme dans l'aviation. On a perdu les préventions qu'on avait contre l'aluminium depuis qu'on obtient des alliages inaltérables à l'eau de mer. Les propriétés d'élasticité du métal, différentes de celles de l'acier, ne sont pas un obstacle à son emploi, bien au contraire. Il suffit d'étudier les profils en conséquence. Au stand de l'aluminium français existent des pièces de fonderie d'un fini remarquable. La généralisation de l'emploi de l'aluminium est d'autant plus heureuse que c'est un métal français à cent pour cent et qui n'emploie guère que de la force hydroélectrique nationale.

Les chantiers de Penhoët, à Saint-Nazaire, ont fait un effort tout particulier pour étudier l'incombustibilité des navires. La démonstration de ces efforts est faite au Salon nautique.

La plupart des essais de résistance au feu ont été effectués dans un four spécialement construit ; son fonctionnement est très simple ; le bois, servant de combustible, est introduit par un portillon amovible, et les deux couvertures de côté sont obturées par les panneaux soumis aux essais; des trous sont aménagés dans les murs du four pour les pyromètres servant à mesurer les températures du foyer.

Des essais préliminaires et rapides, ont été faits également avec une lampe à souder, qui développait, sur la surface soumise à la flamme, une température de 800 à 900° C. Ce procédé a servi, notamment, pour l'étude des peintures et vernis et pour la comparaison de l'ignifugeage des bois par trempage ou par des enduits protecteurs.

Le nombre des essais au four s'est élevé à 125 ; ces essais ont porté sur 750 mètres carrés de cloisons, 32 mètres cubes de bois et ont nécessité 10.750 heures de travail. Le nombre des essais de toute nature a atteint 542 expériences. C'est, dire le sérieux avec lequel elles ont été conduites.

La question de la peinture a été spécialement étudiée. Nous parlions tout à l'heure des peintures « parafeu » et « paraflamme » du *Paul-Doumer*. La Société française des peintures et vernis [Éts Lory] a mis, en effet, au point des peintures incombustibles dont le point d'inflammation est supérieur à 400 degrés avec une propagation de feu nulle, Quant à la peinture « parafeu », comme son nom l'indique, elle rend incombustible le

bois sur lequel elle est appliquée. Toutes les grandes compagnies de navigation ont adopté ces peintures, qui sont exposées au Salon nautique.

Dans l'ordre de la sécurité à bord, nous ne saurions oublier les appareils de la Radio-Maritime. Tout d'abord, ses appareils de sondage par ultra-sons, qui utilisent la propagation des mouvements vibratoires élastiques de la mer, réfléchis par les obstacles sous-marins, pour en recueillir les échos. Ces sondeurs par ultra-sons, extrêmement ingénieux, permettent au navigateur des opérations de sondage très précises et extrêmement rapides. Elles peuvent être effectuées à des profondeurs de 1.000 mètres avec des erreurs ne dépassant pas 1/100^e.

La Radio-Maritime a exposé, en outre, un appareil avertisseur auto-alarme (système Chauveau), qui a retenu notre attention ; il permet de déclencher les sonneries d'alarme automatiquement. Cet appareil a été perfectionné et complété. Il donne des émissions par T. S. F. qui, outre le signal S. O. S., renseigne sur la position du navire en longitude et en latitude et donne le numéro du navire émetteur. De cette façon, et sans intervention des radiotélégraphistes, les sauveteurs sont immédiatement alertés et peuvent se porter avec précision sur le lieu où se trouve le navire en danger. Ces émissions portent à 275 milles et sont insensibles aux perturbations atmosphériques et aux émissions de postes puissants.

La même compagnie expose enfin des radiogoniomètres qui, nous le savons, rendent des services considérables pour déterminer la position des navires et faire le point

Presque tous les appareils électriques modernes nécessitent l'intervention de batteries d'accumulateurs. Nous avons exposé également le rôle précieux de ces batteries de secours en cas de panne du circuit principal.

L'éclairage par accumulateurs en tampon permet, grâce à un interrupteur-distributeur, de mettre en décharge le circuit de secours dès que le voltage principal baisse. Toute interruption de lumière, génératrice de panique, est ainsi évitée. C'est à la préoccupation de l'emploi de l'accu à bord des navires qui se généralise, de plus en plus, que répond l'exposition du stand Fulmen ⁸, avec ses nouvelles batteries, semi-fixes marines en bacs de verre incassable, qui peuvent atteindre jusqu'à 160 ampères-heure de puissance, et ses fanaux portatifs, permettant la signalisation par le code télégraphique.

Dans son ensemble, le Salon nautique aura donc révélé un puissant effort de notre industrie pour l'amélioration de la sécurité de la navigation maritime et la sauvegarde de la vie humaine en mer. Cet effort mérite d'être signalé et encouragé.

Administrateurs de sociétés
LACAZE Maurice (Vice-Amiral)
(*Documents politiques, diplomatiques et financiers*, janvier 1934)

a été ou est administrateur de :
Compagnie des Messageries maritimes,
Services contractuels des Messageries maritimes,
Compagnie marseillaise de navigation à vapeur (Fraissinet),
Société de navigation danubienne,
Société provençale de constructions navales [*spin off* des Messag. mmes],
Société provençale de constructions aéronautiques,
Crédit foncier de Madagascar,
...
(*Financial.*)

⁸ Fulmen : société dont René La Bruyère fut président.

L'INCENDIE DU « GEORGES-PHILIPPAR »
(*Les Annales coloniales*, 20 février 1934)

M. Benon, juge d'instruction, a interrogé hier M. de Saboulin-Bonnella [*sic* : *Bollena*], directeur des Services contractuels des Messageries maritimes. M. de Saboulin-Bonnella est une des personnes visées par la plainte des parties civiles.

Dépêches de la Chambre
À la commission des finances
(*Le Temps*, 22 juin 1934)

La commission a réduit de 50 millions le crédit du chapitre 36 du budget de la marine marchande (exploitation des services contractuels des Messageries maritimes).

SERVICES CONTRACTUELS DES MESSAGERIES MARITIMES
(*Les Annales coloniales*, *Le Temps*, 17 juillet 1934)

Pendant l'exercice 1933 les recettes d'exploitation ont atteint 296.528.320 fr. contre 352.834.680 fr. en 1932 et les dépenses et charges 519.390.030 fr. contre 581.171.928 fr.

L'excédent des dépenses est ainsi de 252.861.709 fr. (contre 228.331.232 fr. en 1932) dont l'État doit couvrir la compagnie suivant la convention établie. Les actions recevront le dividende garanti de 4 %.

Chambre
EN SÉANCE
(*Les Annales coloniales*, 9 février 1935)

Lors de la discussion du « projet de loi portant ouverture et annulation de crédits sur l'exercice 1934 », M. Léon Baréty, rapporteur général, s'est notamment exprimé dans ces termes :

« ...Je dois toutefois signaler le regret de la commission de voir ainsi augmenter le fardeau du budget de 1934 et je veux demander aussi à M. le ministre des finances si, dans le chiffre du déficit pour 1934 qu'il évalue à 5 milliards 600 millions, sont comprises les dépenses du collectif.

Les principales ouvertures de crédits concernent les avances aux fonctionnaires en instance de pension, soit 100 millions ; les dépenses supplémentaires effectuées pour la pacification du Maroc pendant l'année 1934, soit 13 millions ; les subventions allouées aux institutions publiques de chômage, soit 320 millions ; l'aide à l'armement libre, soit 46 millions ; [la couverture du déficit d'exploitation de la Société des services contractuels des Messageries maritimes, soit 105 millions](#)

La commission des Finances vous propose de ratifier ces propositions tout en demandant au Gouvernement de faire un effort pour comprendre dans le budget

l'intégralité des dépenses nécessaires et n'avoir recours que dans la plus stricte nécessité aux crédits supplémentaires.

M. Germain-Martin, ministre des Finances. — Je vous demande de nous rendre cette justice que le collectif qui vous est soumis ne comporte que des crédits de nécessité.

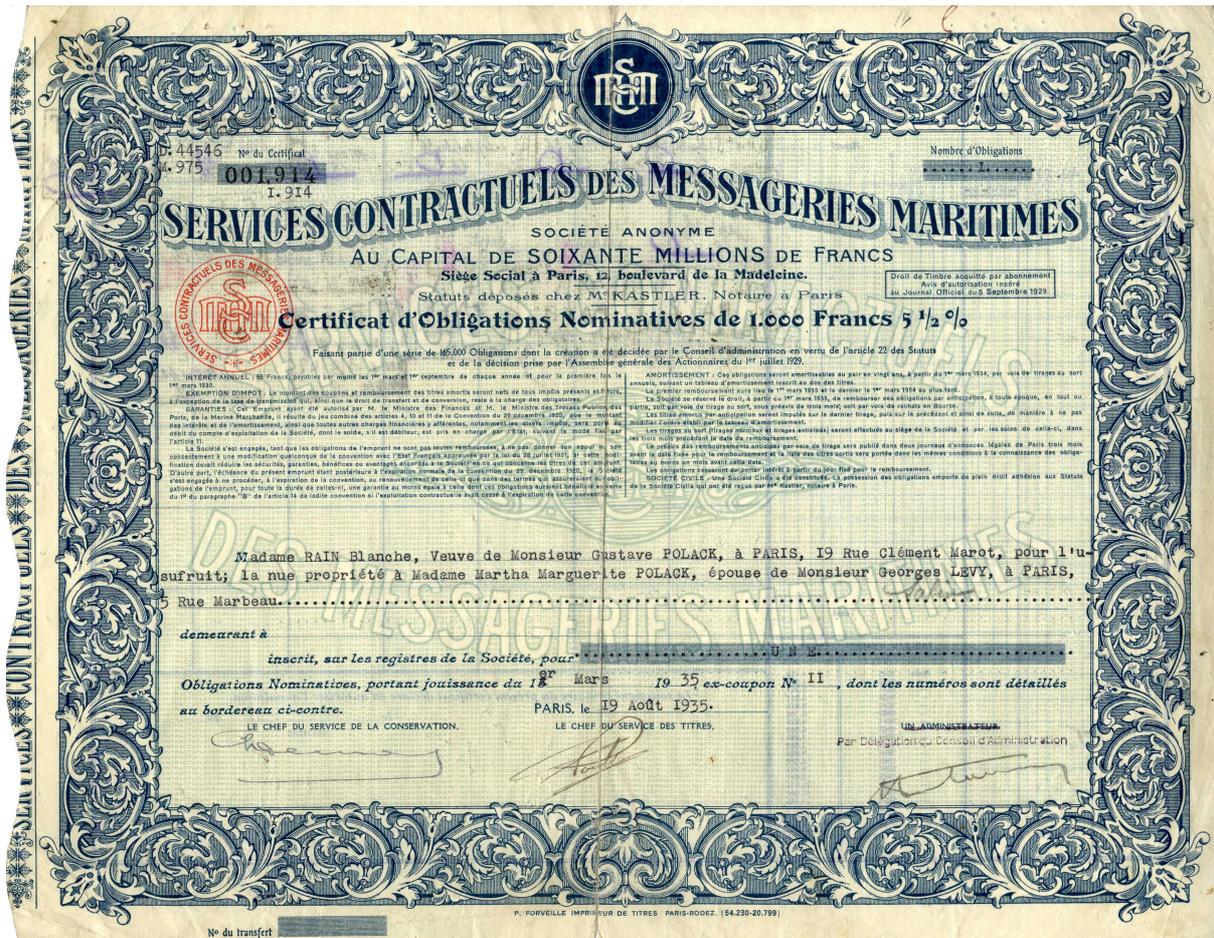
M. le rapporteur général. — Dans notre souci de collaborer avec vous, Monsieur le ministre, pour alléger les charges du pays, nous reconnaissons qu'il s'agit en effet de dépenses nécessaires qui doivent être soldées. [...]

SERVICES CONTRACTUELS DES MESSAGERIES MARITIMES (*Le Journal des débats*, 27 juillet 1935)

L'abaissement progressif des taux de passage et de fret a eu sa répercussion sur les recettes des lignes qui ont été ramenées de 294.512.054 fr. en 1933 à 275.534.892 fr. en 1934.

La moins-value ressort à 18.978.062 fr., inférieure cependant à celle qui avait été constatée l'an dernier par rapport à l'exercice 1932 et qui s'était élevée à 55.206.371 fr. Le conseil s'est attaché à faire subir aux dépenses le maximum de compressions possible et il a pu les réduire de 344.970.175 fr. à 335 millions 319.563 fr., soit une nouvelle diminution de 9.650.612 fr.

Au total, l'exercice 1934 se solde, toutes charges comprises, par un excédent de dépenses sur les recettes de 274.126.198 fr. dont l'État doit couvrir la Société dans les conditions prévues par la convention. Il n'y a pas lieu cette année encore à attribution de la prime de gestion; les actions n'ont droit, ainsi, qu'à l'intérêt garanti de 4 %.



Coll. Serge Volper
www.entreprises-coloniales.fr/empire/Coll._Serge_Volper.pdf
SERVICES CONTRACTUELS DES MESSAGERIES MARITIMES
SOCIÉTÉ ANONYME
AU CAPITAL DE SOIXANTE MILLIONS DE FRANCS
Siège Social à Paris, 12, boulevard de la Madeleine.

Droit de timbre acquitté par abonnement
Avis d'autorisation inséré au *Journal officiel de l'Indochine*
du 5 septembre 1929

Statuts déposés chez chez M^e Kastler, notaire à Paris.

CERTIFICAT D'OBLIGATIONS NOMINATIVES DE 1.000 FRANCS 5 1/2 %

Faisant partie d'une série de 165.000 obligations dont la création a été décidée par le conseil
d'administration en vertu de l'article 22 des statuts
et de la décision prise par l'assemblée générale des actionnaires du 1^{er} juillet 1929.

INTÉRÊT ANNUEL : 55 francs, payables par moitié les 1^{er} mars et 1^{er} septembre de chaque année et
pour la première fois le 1^{er} mars 1930

EXEMPTION D'IMPOT. — Le montant des coupons et remboursement des titres souscrits seront nets de tous impôts présent et futurs, à l'exception de la taxe de transmission qui, ainsi que le droit de transfert et de conversion, reste à la charge des obligataires.

GARANTIES : Cet emprunt ayant été autorisé par M. le Ministre des Finances et M. le Ministre des travaux publics, des ports, de la Marine marchande, il résulte des jeux combinés des articles 4, 10 et 11 de la convention du 29 décembre 1920, que le montant des intérêts et de l'amortissement, ainsi que toutes autres charges financières y afférentes, notamment les divers impôts, sera porté au débit du compte d'exploitation de la Société, dont le solde, s'il est débiteur, est pris en charge par l'État, suivant le mode fixé par l'article 11.

La Société s'est engagée, tant que les obligations de l'emprunt ne sont pas toutes remboursées, à ne pas donner son appui ou son consentement à une modification quelconque de la convention avec l'État français approuvée par la loi du 28 juillet 1921, si cette modification devait réduire les sécurités, garanties, bénéfiques ou avantages accordés à la Société en ce qui concerne les titres de cet emprunt. D'autre part, l'échéance du présent emprunt étant postérieure à l'expiration normale de la convention du 29 décembre 1920, la Société s'est engagée à ne procéder, à l'expiration de la convention, au renouvellement de celles-ci, une garantie au moins égale à celle dont ces obligations auraient bénéficié en vertu du 1^o du paragraphe " B " de l'article 14 de la dite convention si l'exploitation contractuelle avait cessé à l'expiration de cette convention.

AMORTISSEMENT : Ces obligations seront amortissables au pair en vingt ans, à partir du 1^{er} mars 1934, par voie de tirages au sort annuel, suivant un tableau d'amortissement inscrit au dos des titres.

Le premier remboursement aura lieu le 1^{er} mars 1935 et le dernier le 1^{er} mars 1954 au plus tard.

La Société se réserve le droit, à partir du 1^{er} mars 1935, de rembourser ces obligations par anticipation, à toute époque, en tout ou partie, soit par voie de tirage au sort, sous préavis de trois mois, soit par voie de rachats en Bourse.

Les titres amortis par anticipation seront imputés sur le dernier tirage, puis sur le précédent et ainsi de suite, de manière à ne pas modifier l'ordre établi par le tableau d'amortissement.

Les tirages au sort (tirages normaux et tirages anticipés) seront effectués au siège de la Société et par les soins de celle-ci, dans les trois mois précédant la date de remboursement.

Le préavis des remboursements anticipés par voie de tirage sera publié dans deux journaux d'annonces légales de Paris trois mois avant la date fixée pour le remboursement et la liste des titres sortis sera portée dans les mêmes conditions à la connaissance des obligataires au moins un mois avant cette date.

Les obligations cesseront de porter intérêt à partir du jour fixé pour le remboursement.

SOCIÉTÉ CIVILE : une Société Civile a été constituée. La possession des obligations emporte de plein droit adhésion aux Statuts de la Société Civile qui ont été reçus par M^e Kastler, notaire à Paris.

Madame RAIN Blanche, veuve de M. Gustave Polack, à Paris, 19, rue Clément-Marot, à Paris, 19, rue Clément-Marot, pour l'usufruit ; la nue-propriété à M^{me} Martha Marguerite POLACK, épouse de M. Georges LEVY, à Paris, 5, rue Marbeau

inscrit, sur les registres de la Société, pour une obligation nominative, portant jouissance du 1^{er} mars 1935, ex-coupon n^o 11, dont les numéros sont détaillés au bordereau ci-contre.

Paris, le 19 août 1935

le chef du service des titres

Le chef de la conservation

Par délégation du conseil d'administration

P. Forveille imprimeur de titres Paris-Rodez

Un conflit maritime à Marseille
Départ de paquebots retardé
(Le Journal des débats, 19 août 1935)

De nouveaux incidents maritimes se sont produits hier à Marseille, qui ont retardé le départ de deux paquebots des Messageries maritimes, le *Patria*, courrier du Levant, et le *Théophile-Gautier*, qui emmène en Grèce les touristes participant à la croisière de l'Association Guillaume-Budé.

Ce sont les apprentis du service du restaurant qui, prétendant aux mêmes avantages que les garçons titularisés, provoquent ces incidents.

Le personnel du restaurant s'est solidarisé avec ces jeunes gens et le mouvement de grève a retardé les départs des deux paquebots. Le *Théophile-Gautier* a levé l'ancre au début de l'après-midi, mais le personnel du *Patria*, dont le départ devait avoir lieu hier après-midi, n'a pas regagné son bord.

Le navire n'a donc pas pu appareiller hier soir. On ne signale aucun incident.

MARINE MARCHANDE
Départ retardé d'un paquebot
(*Le Temps*, 20 août 1935)

Aucun accord n'étant intervenu entre la compagnie des [S.C. des] Messageries maritimes et le personnel au bord, le paquebot *Patria*, courrier du Levant, dont le départ avait été retardé par suite de la grève, a été désarmé.

Les pourparlers entre la direction et les garçons du navire se poursuivent.

Aucune décision n'a, jusqu'à présent, été prise.

Les décrets-lois et la marine marchande
(*Le Journal des débats*, 8 septembre 1935)

Les états-majors de la marine marchande se sont réunis à Marseille pour examiner en commun la situation créée par l'application des décrets-lois et des mesures de restriction visant au désarmement d'une partie de la flotte des services contractuels. Il s'agit de la suppression imminente de trois lignes des Messageries maritimes.

La réunion s'est déroulée en présence de M. Henri Tasso, député, maire, président de la commission de la marine marchande. Plus de trois cents officiers de tous grades et de toutes spécialités assistaient à cette importante réunion à l'issue de laquelle un ordre du jour a été voté aux termes duquel :

Les états-majors de la marine marchande du port de Marseille, émus par la situation tragique dans laquelle se trouve l'armement des services contractuels et subventionnés après l'application des récents décrets-lois, et la menace du désarmement immédiat de dix unités de la flotte des Messageries maritimes affectés aux lignes de la Méditerranée Nord, de l'Indochine et de l'Australie, au moment même où les nations étrangères développent intensivement leur flotte commerciale

Décident de faire appel à tous les corps administratifs, commerciaux et industriels de la ville de Marseille pour éviter une mesure qui serait non seulement préjudiciable aux intérêts du premier port de France, mais aussi à l'intérêt national.

LA MER
(*Les Annales coloniales*, 10 septembre 1935)

Les différents syndicats groupant l'armement des navires des Services contractuels de la Compagnie des messageries maritimes s'agitent actuellement à Marseille.

La ligne Marseille-Haïphong serait prochainement supprimée. Cette ligne ayant exactement les mêmes ports de touchée que ceux du Nippon, sauf Tourane et Haïphong desservis par la navette Saigon-Haïphong, serait supprimée par raison d'économie.

Il en serait de même des lignes de la Méditerranée-Nord et de l'Australie, sur lesquelles les navires ne font que des voyages creux.

Cette solution permettrait le désarmement de dix unités, et la suppression d'une même quantité de vieux bateaux d'un entretien fort onéreux.

Très bon pour faire des économies, cependant cet heureux résultat aurait une répercussion désastreuse en mettant sur le pavé trois cents officiers de tous grades et de toutes spécialités et douze cents hommes d'équipage.

Tous ces hommes ne sont nullement intéressés par les allocations de chômage. Ce qu'ils veulent, c'est du travail. Et ce que tous les Français d'Extrême-Orient demandent c'est de ne pas voir consommer notre abdicaton dans ces mers lointaines, surtout en ce moment. Cette reculade pourrait avoir pour le pays des répercussions incalculables dans le sens d'un désastre.

Sous la présidence du M. Henri Tasso, député, maire de Marseille, une réunion groupant les états-majors du port de Marseille et les délégués du commerce et de l'industrie a eu lieu hier après-midi, à la mairie.

Il fut décidé qu'une délégation se rendrait ce matin auprès de M. Caussorgues, préfet des Bouches-du-Rhône, pour lui demander de prier M. Laval de suspendre provisoirement l'application de la mesure tendant à la suppression des trois lignes des Messageries maritimes,

Une délégation marseillaise présidée par M. Tasso, doit prochainement. se rendre à Paris auprès du président du conseil pour lui signaler le grave préjudice causé au grand port méditerranéen par cette décision.

Projet de budget
(*Le Temps*, 22 septembre 1935)

[...] Malgré une réforme de la gestion des services contractuels des Messageries maritimes, le déficit n'a cessé de croître au cours des dernières années. Il se traduisait par une augmentation de 47 millions de la dotation inscrite au précédent budget. D'autre part, le service des emprunts contractés pour la construction du *Normandie* exigeaient l'inscription à un chapitre spécial du budget de la marine marchande d'un crédit de 95 millions. [...]

MARINE MARCHANDE
La suppression de la ligne d'Australie
(*Le Temps*, 1^{er} novembre 1935)

Le conseil des ministres a décidé la suppression de la ligne d'Australie, exploitée par la Compagnie des Messageries maritimes, en vue de réaliser une économie d'environ 11 millions.

LE « JEAN-LABORDE » VA BIENTÔT PRENDRE LA MER
(*Les Annales coloniales*, 25 février 1936)

Le *Jean-Laborde*, des Services contractuels des Messageries maritimes, qui vient de subir d'importantes transformations, vient d'arriver à Marseille.

La coque a été allongée et les formes de la proue modifiées pour permettre d'offrir moins de résistance : la puissance des machines a été augmentée et le confort en général amélioré.

Après l'achèvement des divers travaux de mise au point et le carénage qui seront opérés à Marseille, le *Jean-Laborde* effectuera ses essais.

Sur une économie impériale
(*Les Annales coloniales*, 13 mars 1936)

Achetez français ! Coloniaux fournissez-vous dans la métropole ! Évidemment, ces invitations apparaissent logiques à quiconque raisonne en considérant notre empire !

Malheureusement, si le producteur ou l'acheteur colonial ne demande qu'à suivre ces préceptes, ses confrères métropolitains, croupissant depuis toujours dans leurs vieilles coutumes aux vues étroites et périmées, ne font rien, ne veulent surtout rien faire.

S'en tenant aux vieux principes, aux vieilles formules, vivant sur la force acquise, nos boutiquiers — nous n'avons en France que des boutiquiers — veulent ignorer les terres françaises qu'une autre race, cependant issue d'un même lit, a su conquérir, et cela pour leur plus grand profit. s'ils voulaient avoir à les connaître.

Puissantes et vieilles compagnies accrochées à de vieux privilèges, vivant sur l'État et macérant dans leur sénile routine, industriels petits-bourgeois ne connaissant que la vieille affaire de grand-père, obnubilés par elle au point de ne pas voir que le monde s'est transformé, ces gens-là laissent crever notre empire.

Ils crèveront avec, certes, mais ce n'est pas une consolation !

*
* *

Dans le bulletin de la Chambre de commerce de Papeete, nous relevons, sous la signature de M. H. Grand, ancien membre de cette assemblée et négociant de cette ville, cette lettre symptomatique de l'ingérence profonde dans laquelle est laissée notre commerce colonial :

« Les navires de la Compagnie des Messageries maritimes, services contractuels, arrivent ici de France à vide et chaque voyage se solde par des millions de déficit, cependant que le ciment, qui coûte 120 fr. les 1.000 kilos en France, paye maintenant : 190 plus 20 = 210 fr. les 1.000 kilos de fret par les Messageries maritimes, et payait jusqu'à ce dernier voyage en octobre : 241 plus 20 = 261 fr. les 1.000 kilos. Même en comptant le nouveau fret qui est encore prohibitif, les ciments japonais et australiens reviennent meilleur marché que le ciment français. Résultat : nous voyons les ciments étrangers affluer dans la colonie sous pavillon étranger, le produit français est délaissé et les bateaux des Messageries maritimes voyagent à vide à l'aller. Tandis que si cette compagnie prenait un taux minime, au grand maximum 120 fr. par tonne, c'est-à-dire le prix de la marchandise, le produit français se vendrait et l'armement français travaillerait.

Si vous ajoutez à ces anomalies l'incompétence de certains industriels français qui envoient la marchandise pour Tahiti via Suez par transbordement à Nouméa pour Tahiti, vous comprendrez pourquoi les commerçants des colonies préfèrent se servir dans les pays anglo-saxons du Pacifique où leurs commandes sont satisfaites plus rapidement, dans de meilleures conditions de bon marché qu'en France, sans nécessiter un capital important puisqu'ils obtiennent d'Amérique et d'Australie un crédit de un mois à

réception de la marchandise tandis que de France, il faut s'acquitter avant l'embarquement de ces marchandises.

L'on nous reproche à nous, coloniaux, de ne pas nous défendre contre la mainmise des commerçants étrangers (anglo-saxons et chinois), et c'est le gouvernement lui-même qui nous enlève les moyens de travailler. »

Pour regrettables que soient les faits que cette lettre signale, ils n'auraient que peu d'importance s'il ne s'agissait que d'un cas isolé.

Malheureusement, elle est bien typique des doléances qui, chaque jour, s'élèvent de toutes nos colonies ou des « anomalies » semblables se répètent à des milliers d'exemplaires !

Nous sommes encore bien loin de l' « économie d'empire » préconisée par la conférence impériale !

Les transformations du paquebot « Aramis » (*Le Temps*, 8 mai 1936)

Le paquebot *Aramis*, appartenant aux services contractuels des Messageries maritimes, qui avait été mis en service en 1931, a subi, comme la plupart des paquebots de cette compagnie, des transformations importantes destinées à augmenter la puissance de l'appareil moteur et la vitesse du bateau.

Les modifications apportées à l'appareil-moteur de l'*Aramis*, deux moteurs à mazout de 5.500 chevaux chacun avant la transformation, devaient permettre de porter la puissance maximum à 14.700 chevaux et d'obtenir une vitesse de 17 nœuds en service normal à 12.000 chevaux.

L'*Aramis* a effectué ses essais sur les bases des Salins-d'Hyères, et vient de terminer son premier voyage en Extrême-Orient. La vitesse du paquebot a atteint 18 nœuds 5.

SERVICES CONTRACTUELS DES MESSAGERIES MARITIMES (*Les Annales coloniales*, 24 juillet 1936)

Les recettes des lignes, pour l'exercice 1935, ont atteint 264.908.114 francs contre 275.534.892 francs en 1934. Les dépenses ont été ramenées de 335.319.563 francs à 320.695.531 francs.

Au total, toutes charges comprises, les comptes de l'exercice se soldent par un excédent de dépenses sur les recettes de 264.243.076 francs (contre 274.126.198 francs en 1934), dont l'État doit couvrir la Compagnie dans les conditions prévues par la convention. Le dividende est, comme l'an dernier, de 4 %, conformément aux dispositions de la convention.

SERVICES CONTRACTUELS DES MESSAGERIES MARITIMES [Emprunt canadien] (*Le Temps*, 1^{er} mai 1937)

Le tribunal de Rotterdam a été saisi d'une requête émanant d'une charge d'agent de change de la même ville, réclamant le paiement des coupons afférents à cet emprunt

sur la base de l'or à partir du 1^{er} novembre 1936, c'est-à-dire depuis l'alignement du franc.

LE NAUFRAGE DU « BUCÉPHALE » AUX NOUVELLES-HÉBRIDES (*Les Annales coloniales*, 13 août 1937)

Malgré tous les efforts, on n'a pu arriver à renflouer le *Bucéphale*, vapeur des [S.C. des] Messageries maritimes assurant le service interinsulaire des Nouvelles-Hébrides, échoué depuis la nuit du 14 juin à 10 milles de Port-Vila, venant d'Errotnango.

Les 140 tonnes de produits qui étaient à bord furent déchargées à l'aide de chalands, et après la récupération d'une partie du matériel, l'épave a finalement été abandonnée.

Le *Bucéphale*, qui s'appelait alors le *Saint-André*, était arrivé à Nouméa le 8 août 1925, venant d'Anvers après une traversée de 57 jours, construit pour les Comptoirs français des Nouvelles-Hébrides, qui le vendirent ensuite aux Messageries maritimes.

Tous les vieux colons hébridais isolés dans l'archipel, regretteront le petit vapeur auquel ils étaient habitués. et qui leur apportait, une fois par mois. le courrier, le ravitaillement et même de la bière fraîche, grâce à la glacière du bord.

Espérons que la Compagnie, qui n'a pas encore pris de décision, le remplacera par un bateau à moteurs, alimentés au mazout, ce qui s'impose dans l'archipel.

En attendant, le service interinsulaire est en partie assuré par le *Pierre-Loti*, détourné de son trafic normal Sydney-Nouméa.

SERVICE INTERINSULAIRE DES NOUVELLES-HEBRIDES Pour remplacer le vapeur *Bucéphale* (*Les Annales coloniales*, 1937)

Pour remplacer le vapeur *Bucéphale*, perdu en juin, les Messageries maritimes ont décidé l'achat d'un navire moderne à deux moteurs, jauge, brute 1.422 tonnes, ayant 5 cabines à 2 couchettes et pouvant transporter 700 tonnes de coprah. Il serait mis en exploitation en décembre.

C'est enfin un réel progrès, qui s'imposait depuis longtemps, de remplacer le vapeur par le bateau à moteurs, dans ces îles où les points d'eau sont d'un accès difficile, et où le charbon doit être amené à grands frais, de France ou d'Australie. Mais pourquoi choisir une unité encore plus grande que le *Bucéphale* (ex-*St-André*), dont une journée, même deux heures d'arrêt, pour quelques sacs de coprah, était déjà d'exploitation déficitaire ? Il faut pourtant que les petits colons isolés soient aussi visités, surtout par un service contractuel, sans que cela soit trop onéreux.

Pense-t-on aux désirs des colons hébridais, qui, pour être visités sans interruption toute l'année, voudraient que le service des Wallis fut effectué par un autre bateau ?

Pour l'Océanie (*Les Annales coloniales*, 20 décembre 1937)

La Commission sénatoriale de la marine a approuvé les conclusions d'un rapport de M. Martin-Binachon, sur le projet de loi approuvant un avenant à la convention entre le ministre de la Marine marchande et les services contractuels des Messageries maritimes,

pour la construction d'un bâtiment pour le service annexe des établissements français d'Océanie.

AVENANT
AU CAHIER DES CHARGES ET A LA CONVENTION ANNEXÉ
A LA LOI DU 23 JUILLET 1921
(*Le Journal officiel de la République française*, 30 décembre 1937)

L'article 1^{er}, paragraphe II (réseau de l'Australie et de la Nouvelle-Calédonie) du cahier des charges, joint à la convention du 29 décembre 1920, est complété *in fine* de l'alinéa suivant :

« La société est autorisée à organiser définitivement un service de navigation desservant les diverses îles des établissements français de l'Océanie et en correspondance avec la ligne principale France Tahiti-Nouvelle-Calédonie et retour. Les conditions d'exécution des voyages et les types des navires à y affecter seront arrêtés d'un commun accord entre le ministre de la marine marchande et le ministre des colonies après entente, d'une part, avec la société, d'autre part, avec le ministre des finances, appelé à se prononcer sur les répercussions financières du service envisagé ».

Fait à Paris, le 8 décembre 1934.

Le président du conseil d'administration de la
Société des services contractuels des Messageries maritimes,
Signé : GEORGES PHILIPPAR.
Le ministre de la marine marchande,
Signé : W. BERTRAND.

Emprunt canadien 6 % 1927 des services contractuels des Messageries maritimes
(*Le Journal des débats*, 12 février 1938)

En réponse a la question écrite d'un député, le ministre des finances rappelle que ledit emprunt a été émis au Canada et est donc régi par la loi canadienne. Or l'application de la clause-or au Canada est suspendue depuis plusieurs années, et une loi du 10 avril 1937 a prononcé la nullité des clauses de cet ordre, stipulant la validité des paiements faits en dollars malgré l'existence d'une telle clause. C'est dans ces conditions que les Services contractuels des Messageries maritimes ont décidé d'assurer la service de l'emprunt sur la base du dollar canadien. Aucune annonce n'avait à être faite en France, l'emprunt 6 % 1927 ne comportant pas contractuellement de domicile de paiement en France à l'échéance de chaque coupon, les agents payeurs indiquent les conditions dans lesquelles: sera assuré le paiement de ce coupon.

SERVICES CONTRACTUELS DES MESSAGERIES MARITIMES
(*Le Temps*, 20 mai 1938)

Le tribunal d'arrondissement de Rotterdam a rendu un arrêt favorable à la compagnie dans le procès relatif au service de l'emprunt 6 % 1927 libellé en dollars canadiens.

Aux termes de l'arrêt, la clause or est nulle et non avenue.

SERVICES CONTRACTUELS DES MESSAGERIES MARITIMES
(*Le Temps*, 4 août 1938)

D'après les comptes de l'exercice 1937, les recettes d'exploitation des lignes ressortent à 337.923.222 francs contre 248.694.245 francs précédemment. Compte tenu des recettes de colis postaux et des produits divers, les recettes totales sont de 398.837.442 francs contre 272.582.506 francs. Compte tenu des dépenses, qui atteignent 703.283.977 francs contre 561.614.504 francs, le déficit ressort à 304.446.534 fr. contre 289.031.997 francs, dont l'État doit couvrir la compagnie dans les conditions prévues par la convention. Le dividende, conformément aux dispositions de cette convention, est de 4 %, comme l'an dernier. .

OBLIGATIONS 6 1/2 % 1927 SERVICES CONTRACTUELS DES MESSAGERIES
MARITIMES
(*Le Temps*, 18 novembre 1938)

La 1^{re} chambre du tribunal civil de la Seine a condamné les services contractuels des Messageries maritimes à payer son coupon en dollars canadiens à un porteur d'obligations 6 1/2 % 1927 qui invoquait les stipulations du prospectus d'émission et des bulletins de souscription.

Le tribunal déclare que l'emprunt en question est bien un emprunt international qui comportait pour les porteurs le bénéfice d'une option de change.

Il reprend la thèse du ministère public déclarant que les magistrats français n'ont pas à se préoccuper des répercussions que peuvent provoquer les diverses perturbations monétaires, ni les contradictions qu'on a essayé de soulever entre les modalités des paiements effectués soit en Hollande, soit au Canada.

Un deuxième jugement identique au premier est rendu en faveur du comité de la Bourse d'Amsterdam.

Le SERVICE DES OBLIGATIONS 6 % 1927 DES SERVICES CONTRACTUELS DES
MESSAGERIES MARITIMES
(*Le Temps*, 19 novembre 1938)

Précisons que c'est en dollars canadiens or du poids et du titre en usage au 1^{er} mai 1987 que la première chambre du tribunal civil de la Seine vient de condamner les services contractuels des Messageries maritimes à payer les coupons et les titres amortis de l'emprunt 6 % 1927.

LE SERVICE DES OBLIGATIONS 6 1/2 % 1927 DES SERVICES CONTRACTUELS DES
MESSAGERIES MARITIMES
(*Le Temps*, 22 novembre 1938)

La société a interjeté appel du jugement qui l'a condamnée à faire le service en or des coupons des obligations 6 1/2 % 1927.

MESSAGERIES MARITIMES
(*Le Temps*, 26 juin 1939)

[...] Le conseil a indiqué que l'entreprise avait acheté le *Lamartine* à la Société des services contractuels. Ce navire, auquel a été donné le nom de *Khai-Dinh*, remplacera, sur la ligne annexe du Tonkin, le *Claude-Chappe* arrivant à bout de carrière. [...]

PAUL BOURGIER, PRÉSIDENT

MINISTÈRE DE LA MARINE MARCHANDE
Conseil d'administration des services contractuels des Messageries maritimes
(*Le Journal officiel de la République française*, 4 juin 1939)
(*Le Temps*, 6 juin 1939)

Par décret en date du 3 juin 1939, pris sous le contreseing des ministres de la marine marchande et des finances, M. Bourgier (Paul), conseiller d'État en service extraordinaire, directeur du contrôle financier et des participations publiques, a été nommé président du conseil d'administration des services contractuels des Messageries maritimes.

NÉCROLOGIE Paul-André Bourgier (*Le Temps*, 9 août 1939)

Nous apprenons la mort de M. Paul-André Bourgier, conseiller d'État, ancien directeur du personnel et du matériel au ministère des finances, président du conseil d'administration des services contractuels des Messageries maritimes.

M. Paul-André Bourgier est décédé dans un accident d'aviation survenu près de Saint-Saturnin (Maine-et-Loire) qui a fait deux autres victimes : MM. Miolitti, le pilote, et M. Lapeyrade, le mécanicien.

Né à Nevers le 30 mars 1898, M. Paul-André Bourgier eut, pendant la guerre, une brillante conduite qui lui valut la croix de chevalier de la Légion d'honneur et trois citations. Grièvement blessé, il dut subir l'[amputation d'une jambe](#).

Entré dans l'administration des finances le 16 décembre 1919, en qualité de rédacteur stagiaire, sa carrière fut extrêmement rapide. Rédacteur principal en 1923, sous-chef de bureau, un an plus tard, il fut [chargé de mission près la résidence générale de France au Maroc, en décembre 1927](#).

Nommé chef de bureau le 1^{er} janvier 1929, et promu officier de la Légion d'honneur, il était nommé sous-directeur le 17 novembre 1930, directeur adjoint le 1^{er} janvier 1934, et directeur du personnel et du matériel le 18 juillet 1935.

Promu commandeur de la Légion d'honneur le 24 janvier 1936, M. Paul-André Bourgier était nommé conseiller d'État en service extraordinaire le 4 novembre de la même année et chargé, le 14 novembre 1936, de la direction du contrôle financier des participations publiques.

Enfin, à la fin du mois de mai dernier, M. Bourgier avait été nommé président du conseil d'administration des services contractuels de la compagnie des Messageries maritimes.

OBLIGATIONS SERVICES CONTRACTUELS DES MESSAGERIES MARITIMES 6 % EN
DOLLARS-OR CANADIENS
(*Le Journal des débats*, 10 août 1939)

Le comité de la Bourse d'Amsterdam, qui, de concert avec un porteur d'obligations, avait obtenu de la Cour suprême de La Haye un arrêt condamnant la société à effectuer le service de son emprunt sur la base de l'or, vient de faire saisie-arrêt sur les dépôts de la Société des Services contractuels des Messageries maritimes à Amsterdam.

JEAN MARIE, PRÉSIDENT

WWE 1967 :

MARIE *Jean* Henri Théophile (Jean Quesnel). Président de société, auteur. Né à Honfleur, le 8.1.1891. F. : de Paul, assureur, et de Blanche Quesnel. M. : le 15.2.1921, à Paris, avec M. Villard. Enf. : Françoise et Micheline. Ét. : Lycées de Caen et Rouen, Éc polytechn. et Éc. du génie mar. Gr. : ing. du génie mar., 1933 détaché au min. de la Marine marchande, adm. Cie gén. transatlantique, 1938-1939 dir. Flotte de comm. et du trav. mar., 1938 cons. d'État en service extraord., 1939 prés.-dél. Cie gén. transatlantique, 1939-1940 dir. des transports mar., 1940 ing. gén. du génie mar., 1940-1944 prés. [Soc. des services contractuels des messageries mar.](#), 1944-1961 prés. Cie gén. transatlantique et Cie gén. d'armements mar. (1949). P.i. : « Utilisation et sécurité des navires de commerce », « La sécurité maritime » 1960. Décor. : gr.-cr. O. nat. Légion d'hon., cr. de guerre G.M. I, com. O. du Mérite mar., com. O. du Mérite écon., gr. off. O. de Léopold (Belg.). Membre : prés. Assoc. techn. mar. et aéron., Ligue mar. et d'outremer*, Cercle des activités touristiques [adm. SVHNA], prés. d'hon. Comité France-Amér., prés. Assoc. des amis de Pierre Loti, membre et anc. prés. Acad. de marine, membre Acad. des sc. d'outre-mer, associé Acad. de marine de Belg., membre Union interalliée, A.C.F., Yacht Club de Fr., Cercle de la voile de Paris, Club de cent, Acad. des gastronomes. Récr. : litt., faïences anc. A. priv. : 19, av. Émile-Deschanel, 75 Paris 7 ; prof. : 6, rue Auber, 75 Paris 9, France.

Dernières nouvelles du Palais

La clause or d'un emprunt émis en 1927 au Canada
(*Le Temps*, 25 avril 1940)

La 1^{re} chambre de la cour de Paris, présidée par M. Villette, premier président, vient de rendre un arrêt dans un important procès qui mettait aux prises la Société des Messageries maritimes, ou plus exactement les services contractuels de cette société, avec ses obligataires.

En 1927, avait été émis au Canada un emprunt de 11 millions de dollars. Une partie de cet emprunt avait été placée en Hollande et la totalité de l'emprunt cotée à la Bourse d'Amsterdam, pour donner toutes garanties aux obligataires.

La société avait promis de payer en monnaie d'or canadienne du poids et du titre de l'étalon du 1^{er} mai 1927. Or, les services contractuels cessèrent de payer conformément à cette clause et la loi canadienne du 16 avril 1937 établissait au Canada le cours forcé et permettait de payer en billets les engagements souscrits, en or.

Des obligataires saisirent le tribunal, puis la cour, et, après avoir entendu M^{es} Appleton et Tanger plaider pour ces obligataires, MM^{es} Raymond Rosenmark et Vidal-Naquet pour le comité de la Bourse d'Amsterdam, M^e Armand Fraïsse au nom des Messageries maritimes, l'avocat général Bonnassieux avait conclu à la confirmation du jugement.

C'est dans ce sens que la Cour a rendu son arrêt, constatant qu'il s'agissait en l'espèce d'un emprunt international, dont le service doit être fait en une monnaie stable, à l'abri de toute fluctuation.

EMPRUNT EN DOLLARS OR CANADIENS 6 % 1927 DES SERVICES CONTRACTUELS
DES MESSAGERIES MARITIMES
(*Le Temps*, 26 avril 1940)

Le Temps a annoncé hier, dans ses « Dernières nouvelles », que la première chambre de la cour d'appel de Paris avait rendu un arrêt confirmant le jugement de la première chambre du tribunal civil intervenant le 16 novembre 1938 dans l'important procès engagé contre, les services contractuels des Messageries maritimes par des porteurs de titres du susdit emprunt. Précisons que ce jugement avait condamné les services contractuels des Messageries maritimes à effectuer le service des intérêts et le remboursement des obligations en question sur la base du dollar-or canadien, ou plus exactement à payer la contre-valeur en florins hollandais des dollars or canadiens dus, ces dollars s'entendant du poids et du titre de l'étalon du 1^{er} mai 1927. Dans ses attendus, l'arrêt de la cour dit notamment :

Il s'agit d'une opération de caractère international, d'une véritable option de place et non d'une simple faculté d'encaissement. La société des Messageries maritimes est mal fondée à soutenir que les obligations soient soumises à la loi canadienne. Cette loi est d'ordre public interne et on ne voit pas, dans les éléments de la cause, l'intention des contractants de se soumettre à une telle loi. Il résulte de l'ensemble des faits qu'il s'agit d'un emprunt international dont le règlement est prévu au moyen d'une monnaie stable, de poids et de finesse définis, à l'abri de toutes fluctuations.

À « L'OFFICIEL [n° du 21 déc., p. 6.206]
(*Le Temps*, 22 décembre 1940)

Un arrêté nommant comme représentant de l'État dans les conseils d'administration de la société des services contractuels des messageries maritimes M. Jean Marie, comme président, et comme membres le directeur adjoint des transports maritimes, le capitaine de vaisseau inspecteur des transports maritimes, M. Tournier, contrôleur financier, M. Antonini, du cadre sédentaire de la compagnie, M. Georges, ancien commandant de la compagnie.

Un avenant à la convention entre l'État et les Messageries maritimes
(*Le Journal des débats*, 19 janvier 1941)

Vichy. 17 janvier. — Le secrétariat d'État à la marine communique :

Loi portant approbation d'un avenant à la convention du 29 décembre 1930, conclue entre l'État français et la Compagnie des Messageries Maritimes.

L'exploitation de certaines lignes d'intérêt général d'Orient, de Madagascar et d'Extrême-Orient est assurée par la Société des Services contractuels des Messageries maritimes.

La forte participation financière de l'État dans les dépenses d'exploitation, l'intérêt capital que présentent ces lignes pour l'empire français, rendent légitime le contrôle de l'État sur la gestion même de la société.

Aussi, un décret approuve un avenant passé entre l'État français et la Compagnie des Messageries maritimes.

Cet avenant, non publié au *Journal officiel*, prévoit que parmi les 12 membres qui composent le conseil d'administration, le président et 5 membres sont nommés par les ministres secrétaires d'État à la marine et aux finances. La responsabilité du président, telle qu'elle est définie par l'article 4 de la loi du 16 novembre 1940, est couverte par l'État et pour ceux de ses actes de gestion et d'administration qui auront fait l'objet d'une délibération conforme du conseil d'administration.

L'État se réserve la faculté de résilier à tout moment la convention du 29 décembre 1920 qui le lie à la Compagnie des Messageries maritimes.

AVENANT

AUX CONVENTIONS, ANNEXES, CAHIER DES CHARGES DU 29 DÉCEMBRE 1926 ET
A TOUS ACCORDS ULTÉRIEURS, NOTAMMENT A L'AVENANT DU 1^{er} JUIN 1939
(*Le Journal officiel de la République française*, 8 février 1941)

Entre l'État, représenté par l'amiral de la flotte Darlan, ministre secrétaire d'État à la marine, et M. Bouthillier, ministre secrétaire d'État aux finances,

D'une part,

Et la Compagnie des messageries maritimes, représentée par M. Georges Philippar, président du conseil d'administration dûment habilité par une décision du conseil de ladite compagnie, en date du 5 décembre 1940 ;

La Société des services contractuels des messageries maritimes, représentée par M. René-Julien Labruyère, administrateur ou M. Théophile Thellier, administrateur, et avec faculté d'agir l'un à défaut de l'autre, tous deux dûment habilités par une décision du conseil de ladite société, en date du 5 décembre 1940,

D'autre part,

il a été convenu et arrêté ce qui suit :

Art. 1^{er}. — Parmi les douze membres composant le conseil d'administration de la Société des services contractuels des messageries maritimes, cinq sont désignés par l'État, représenté par le ministre secrétaire d'État à la marine et le ministre secrétaire d'État aux finances. Leur nomination n'est pas soumise à l'assemblée générale. Ils n'ont pas à constituer le cautionnement de cinquante actions prévu à l'article 16 des statuts.

Des cinq administrateurs de l'État, deux doivent avoir appartenu, l'un au personnel sédentaire, l'autre au personnel navigant de la Compagnie des messageries maritimes, chacun d'entre eux devant obligatoirement avoir fait partie pendant dix ans au moins du personnel de cette compagnie.

Les six administrateurs nommés par l'assemblée générale ne peuvent être choisis parmi les administrateurs de la Compagnie des messageries maritimes.

Art. 2. — Le président du conseil d'administration de la Société des services contractuels des messageries maritimes est nommé par arrêté contresigné par le ministre secrétaire d'État à la marine et le ministre secrétaire d'État aux finances en sus des cinq administrateurs prévus ci-dessus. Il peut être mis fin à son mandat à tout moment par décision conjointe du ministre secrétaire d'État à la marine et du ministre secrétaire d'État aux finances.

Sa nomination n'est pas soumise à l'assemblée générale. Il n'a pas à constituer le cautionnement de cinquante actions prévu à l'article 16 des statuts.

Sa responsabilité, telle qu'elle est définie par l'article 4 de la loi du 16 novembre 1940, est couverte par l'État pour ceux de ses actes de gestion, et d'administration qui auront fait l'objet d'une délibération conforme du conseil d'administration.

La rémunération qui lui est allouée par la société est fixée par arrêté contresigné du ministre secrétaire d'État à la marine et du ministre secrétaire d'État aux finances.

Art. 3. — L'État se réserve la faculté de résilier à tout moment la convention du 29 décembre 1920, ainsi que les avenants, annexes et cahier des charges, dans les conditions prévues aux articles 14 et 15 de ladite convention du 29 décembre 1920.

Toutefois, dans cette hypothèse, l'État se réserve le droit de demander à la Compagnie des messageries maritimes d'étendre, dans la mesure qu'il jugerait nécessaire, le délai prévu à l'article 15 de la convention du 29 décembre 1920.

Les dispositions du présent article ne sont applicables que jusqu'à la date d'expiration de la convention du 29 décembre 1920, c'est-à-dire jusqu'au 31 décembre 1947 et, en tout état de cause, le délai prévu à l'article 15 de la convention de 1920 ne pourra être prorogé au delà de dix-huit mois à compter de cette date.

Art. 4. — Les statuts de la Société des services contractuels seront mis en harmonie, suivant les formes légales, avec les dispositions qui précèdent, dans le délai de trois mois à dater du présent avenant.

Art. 5. — Conformément à l'article 4 de la loi du 28 juillet 1921, le présent avenant sera enregistré au droit fixe de 35 fr.

Fait à Paris, en cinq originaux, le 20 décembre 1940.

L'amiral de la flotte, ministre secrétaire d'État à la marine,
Amiral DARLAN.

Le ministre secrétaire d'État aux finances,
YVES BOUTHILLIER.

Le président du conseil d'administration de la Compagnie des messageries maritimes,
G. PHILIPPAR.

Un administrateur de la Société des services contractuels des messageries maritimes,
LABRUYÈRE.

Un paquebot portera le nom du maréchal Pétain
(*Le Journal des débats*, 9 mars 1941)

Vichy, 28 mars. — Après approbation du chef de l'État, la Société des Services contractuels des Messageries Maritimes a donné le nom du maréchal Pétain au grand paquebot qui se trouve en construction à La Ciotat, pour assurer les services des lignes maritimes impériales vers Madagascar et l'Indochine.

D'un déplacement de 18.725 tonnes, le *Maréchal-Pétain* a 181 mètres de long, 23 mètres de large et 13 m. 30 de creux. Sa vitesse sera de 22 nœuds. Les cales permettront le transport de 3.500 tonnes de marchandises.

Les installations, prévues pour loger 166 passagers de première classe et 217 de deuxième classe, seront sobres mais confortables et conçues spécialement pour des traversées rapides dans des pays chauds.

Le général Laure à La Ciotat
(*Le Journal des débats*, 21 mai 1941)

Marseille, 19 mai. Le général Laure, secrétaire général au chef de l'État, a visité, à son passage à La Ciotat, la cale des chantiers navals où le paquebot « Maréchal-Pétain » est en construction.

M. Jean Marie, président des Services contractuels des Messageries maritimes, a présenté une maquette très réduite de ce navire.

Le nouveau paquebot, qui est destiné à la ligne de Chine, aura une longueur de 181 mètres, une largeur de 23 mètres et un déplacement de 18.900 tonnes.

PRESTATION DE SERMENT
(EN RÉPUBLIQUE, ON PRÊTE SERMENT À DES PRINCIPES,
JAMAIS À DES PERSONNES)

L'équipage d'un paquebot prête serment
(*Le Temps*, 23 juin 1942)

Pour la première fois à Marseille, l'équipage d'un paquebot a prêté serment de fidélité au chef de l'État. C'est sur le *Porthos*, des services contractuels des Messageries maritimes que s'est déroulée, très simplement, cette cérémonie.

Aux marins et agents du service général à bord, groupés par catégorie, le capitaine Hontarrède, commandant du *Porthos*, a lu la formule du serment qui implique la fidélité au chef de l'État, au bateau et à son commandant, et l'engagement de servir avec honneur et loyauté.

La prestation du serment a été ensuite constatée par la signature que chaque membre du personnel a apposé en face de son nom sur la liste de l'équipage.

TRIBUNAUX
L'épilogue de la tragédie du « Georges-Philippa »
(*Le Temps*, 4 juillet 1942)
(*Le Journal des débats*, 4 juillet 1942)

Le 16 mai 1932, le paquebot *Georges-Philippa* prenait feu et sombrait au large du cap Guardafui. Un grand nombre de passagers furent sauvés, mais une quarantaine disparurent, noyés ou brûlés. Après dix ans de procédure, le tribunal de commerce vient de statuer sur cette affaire.

Son jugement déclare que la cause réelle de l'incendie, si elle semble être d'origine électrique, ne peut être exactement établie.

Il retient néanmoins la responsabilité des services contractuels des Messageries maritimes qui ont été substitués, en 1920, à la Compagnie des messageries maritimes pour l'exploitation des services maritimes postaux et d'intérêt général sur la ligne d'Extrême-Orient.

Plusieurs victimes, parties civiles, ont obtenu les dommages-intérêts réclamés. De plus, le tribunal de commerce a décidé que la Société des ateliers et chantiers de la Loire*, qui construisit le paquebot, serait tenue de garantir et d'indemniser les services contractuels à concurrence de 50 % pour certaines condamnations prononcées.

Les réceptions du maréchal Pétain
(*L'Écho d'Alger*, 18 juillet 1942)

Vichy. — Le Maréchal de France chef de l'État, a reçu aujourd'hui en audience, MM. Le Baube, préfet d'Eure-et-Loir ; Daguerre, préfet délégué d'Angers ; Guinard recteur de l'Institut français de Madrid ; Lehideux, ancien ministre ; Jean Marie, président des Messageries maritimes ; Terrin, président des chantiers navals de La Ciotat, et le général Prioux.

SECRÉTARIAT D'ÉTAT A LA MARINE ET AUX COLONIES
Conseil d'administration de la
Société des services contractuels des messageries maritimes
(*Le Journal officiel de la République française*, 4 avril 1943)

Par arrêté du secrétaire d'État à la marine et du ministre secrétaire d'État à l'économie nationale et aux finances en date du 26 mars 1943, l'arrêté du 20 décembre 1940, déjà modifié le 14 octobre 1941, nommant les représentants de l'État au conseil d'administration de la Société des services contractuels des messageries maritimes est à nouveau modifié comme il suit :

Au lieu de: « Membres : le directeur des transports maritimes », mettre :
« Membres : M. Adrien Gardanez ».

En 1939, aux termes de ses accords avec l'État, la Société des Services contractuels desservait les lignes ci-après : 1° Ligne de Chine-Japon : un départ tous les 14 jours ; 2° ligne d'Indochine : un départ tous les 28 jours ; 3° ligne de Nouvelle-Calédonie : un départ tous les 42 jours, 4° ligne de la Côte orientale d'Afrique et de Madagascar : un départ tous les 14 jours (sauf pendant la période creuse où l'intervalle entre les départs pouvait aller jusqu'à 21 jours) ; 5° ligne Méditerranée Nord (Marseille-Beyrouth) : un départ tous les 28 jours (suppression de voyages tous les 3 mois environ pour permettre l'entretien du navire) ; 6° ligne rapide d'Égypte-Syrie (Marseille-Beyrouth) : un départ tous les 7 jours (avec suppression de voyages tous les trois mois environ) ; 7° un service annexe Sydney-Nouméa-Nouvelles-Hébrides, avec prolongement périodique sur l'Indochine ; 8° un service interinsulaire dans l'archipel des Nouvelles-Hébrides avec prolongement périodique sur les îles Wallis ; 9° un service interinsulaire dans l'archipel de la Société (ce service venait d'être suspendu par manque de navires). [...]

La Société des services contractuels des Messageries maritimes possédait en 1939, 30 paquebots représentant un tonnage de 325.367 tonnes. À la suite des destructions de la guerre, la flotte des Services contractuels s'est trouvée réduite de moitié. (*Le Monde des affaires*, SEDE, Paris, 1952).

Suite :

1948 : Compagnie de transports océaniques

