

COMPAGNIE DE L'AFRIQUE ORIENTALE (MARITIME ET COMMERCIALE), Djibouti

Compagnie de l'Afrique Orientale (Maritime et Commerciale)
Constitution
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 16 juin 1900)

Aux termes d'un acte reçu par M^e Mahot de la Quérantonais, notaire à Paris, le 21 mars 1900, M. Jules Mesnier, industriel, demeurant à Paris, boulevard Haussmann, 153, a établi les statuts d'une société anonyme, conformément aux lois des 24 juillet 1867 et 1^{er} août 1893.

La société prend la dénomination de : Compagnie de l'Afrique Orientale (Maritime et Commerciale).

Le siège de la société est à Paris, rue de Châteaudun, 39 bis.

La société a pour objet : d'assurer par un service maritime les relations entre le port de Djibouti et les ports voisins, tels que Aden, Zeilah, Berbérah, et en général de faire toutes opérations maritimes et commerciales sur la côte orientale d'Afrique. De compléter le service du port de Djibouti en créant tous magasins, entrepôts, dépôts de toutes natures nécessaires aux besoins commerciaux du pays, de transporter sur terre ou sur mer tous passagers et toutes marchandises, de faire toutes opérations d'armement ou d'affrètement, et d'une façon générale de poursuivre toutes opérations financières, commerciales et immobilières se rattachant directement ou indirectement à la préparation et à la réalisation de ces objets.

La durée de la société est fixée à 50 années à partir de sa constitution définitive, sauf les cas de prorogation ou de dissolution anticipée prévus aux présents statuts.

Le fonds social est fixé à la somme de 500.000 francs, représenté par 1.000 actions de 500 francs chacune, entièrement souscrites et libérées du quart.

Les bénéfices constatés seront répartis de la manière suivante : 5 % pour constituer la réserve légale, toutefois ce prélèvement pourra être suspendu toutes les fois que ce fonds de réserve atteindra le 10^e du capital social.

Ont été nommés comme premiers administrateurs pour une durée de six années : MM. Jules Mesnier, industriel, demeurant à Paris, boulevard Haussmann, 153 ; André Lawrence, avocat, demeurant à Paris, rue de Phalsbourg, 16 ; Albert-Antoine-Jules de l'Enferna ¹, propriétaire, demeurant à Paris, rue de Vienne, 10 ; Bertrand baron de Langsdorff, propriétaire, demeurant à Paris, rue de Messine, 52 ; Abel Suais ², ingénieur, demeurant à Paris, rue Léon-Cogniet, 13 ; Jean-Henri Dessoudeix, ingénieur, demeurant à Paris, rue Tronchet, 31. — *Petites Affiches*, 18 avril 1909.

¹ Albert Antoine *Jules*, marquis de l'Enferna (Sedan, 1842-Saint-Martin par Étrépagny, Eure, 1925) : capitaine d'état-major, directeur de la Société générale d'études industrielles et commerciales pour la Chine et l'Indo-Chine chargée de la démolition de la citadelle de Hanoï, administrateur de la Cie impériale des chemins de fer éthiopiens (opposant minoritaire à sa soumission au groupe anglais Ochs), de la Subergie à Madagascar (1898), de la Cie de l'Afrique orientale à Djibouti, de la Société d'études des colonies françaises (recherches aurifères en Côte-d'Ivoire) et des Gisements d'or de Saint-Élie (Guyane).

² Abel Suais (1848-1926) : ancien inspecteur des travaux publics des colonies devenu en 1897 directeur de la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens. Voir [encadré](#).

CHRONIQUE LOCALE
(*L'Avenir du Tonkin*, 6 octobre 1900)

Le deux septembre dernier a eu lieu à Djibouti l'inauguration officielle du service de navigation que la Compagnie de l'Afrique orientale a organisé avec son vapeur le *Binger*. M. Angoulvant, gouverneur p. i., était présent.

Plusieurs discours ont été prononcés. Nous relevons le passage suivant relatif à une personnalité connue au Tonkin : « Je n'ai qu'un regret à formuler, c'est l'absence de notre administrateur délégué, M. de l'Enferna, qui est l'organisateur de cette ligne, et vers lequel sont aujourd'hui nos pensées. Je bois à la santé de M. le gouverneur, à celle de M. de l'Enferna, à la prospérité de Djibouti et au succès de la ligne de l'Afrique orientale. »

À cette allocution de M. Imoucha, agent de la compagnie, M. Angoulvant a répondu par une longue improvisation au cours de laquelle il regrette, lui aussi, l'absence de M. de l'Enferna dont il dit avoir apprécié, pendant son séjour au Tonkin, les rares qualités d'intelligence, d'activité et de décision.

M. de l'Enferna, on se le rappelle, a eu ici plusieurs entreprises heureuses ; une des plus importantes a été la démolition des murs de l'ancienne citadelle de Hanoi.

Compagnie de l'Afrique Orientale (Maritime et Commerciale)
Augmentation du capital
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 6 mai 1903)

D'un acte reçu par M^e Mahot de la Quérantonais, notaire à Paris, le 22 avril 1903, il résulte que l'augmentation de capital, qui avait été décidée par l'assemblée extraordinaire du 31 octobre 1902, a été effectuée par l'émission de 900 actions nouvelles de 500 fr. chacune, sur lesquelles 800, ont été souscrites et libérées du quart. Les 100 actions de surplus ont été attribuées à M. de l'Enferna, en représentation d'apports. Le fonds social, qui était de 500.000 fr., a été ainsi porté à 950.000 fr. et l'art. 6 des statuts a été modifié en conséquence. — *Petites Affiches*, 1^{er} mai 1903.

ASSEMBLÉES D'ACTIONNAIRES
Chemins de fer éthiopiens
(*Gil Blas*, 24 juin 1906)

.....
L'ordre du jour étant épuisé, le président donne la parole à divers actionnaires qui soulèvent la question des relations de la Société des Chemins éthiopiens avec la « Compagnie de l'Afrique Orientale ». Les apports de cette dernière entreprise auraient, assure un actionnaire, été démesurément majorés. Dans ces conditions, un autre actionnaire, M. Hugues Le Roux, et plusieurs de ses collègues demandent la révocation de M. de l'Enferna, administrateur délégué, qui aurait bénéficié desdits apports.

Le président fait observer que cette proposition est illégale et antistatutaire, et dégage personnellement sa responsabilité. La majorité étant disposée, à passer outre, il met nonobstant aux voix la proposition ainsi formulée par ses auteurs : « L'assemblée prononce la révocation de M. de l'Enferna, qui n'a plus sa confiance ». Cette résolution est votée à la majorité et à mains levées.

L'assemblée est ensuite levée dans un tumulte grandissant.

APPELS DE FONDS
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 11 juillet 1910)

Cie de l'Afrique Orientale, Maritime et Commerciale. — Appel du 4^e quart, soit 125 fr. par action à verser au siège social, 28, rue de Châteaudun, Paris, du 1^{er} au 15 août 1910. — *Petites Affiches*, 7 juillet 1910.

Roger-Amédée-René HACHETTE,
directeur, puis administrateur-directeur

Né le 26 mars 1886 à Paris.

Petit-fils d'Amédée Barthélémy Hachette (1811-1886), polytechnicien, inspecteur général des Ponts et Chaussées, maire de Gland et conseiller général de Château-Thierry (Aisne).

Fils de Marie Amédée Jean *Maurice* Hachette, auditeur au Conseil d'État, et de Marguerite Orsel. Marié le 17 mai 1910, à Paris 8^e, avec Anne Marcelle Thérèse Cramey.

Enf. : Claude (M^{me} Georges Masson)[l'éditeur], Isabelle (M^{me} Guy de Réimpré)[agent de change].

Diplômé de l'École des Hautes Études commerciales (HEC).

Aux Chargeurs réunis (1907).

Directeur de la Cie de l'Afrique orientale (1910).

Administrateur de ses filiales et participations :

Société industrielle de Djibouti,

Compagnie maritime de l'Afrique orientale

les éphémères [Compagnie française de la Côte des Somalis](#) (S.A., 1919),

et [Société commerciale d'Abysinie](#) (Anciens Etablissements G. Guigniony)(S.A., 1920),

la Société d'approvisionnements généraux à Djibouti (1921),

la [Compagnie française de navigation en mer Rouge](#) (1924),

Commissaire aux comptes des [Salines de Djibouti](#).

Actionnaire de la Société en nom collectif [Plion et Buissière](#), Diégo-Suarez (ca, 1920),

Administrateur de la [Compagnie maritime de l'Afrique orientale \(Diégo-Suarez\)](#),

et de la [Compagnie maritime de Majunga](#).

Administrateur (1913), vice-président et administrateur délégué du [Niger français](#).

Commissaire aux comptes, puis administrateur (1925) et administrateur délégué de la Société indochinoise de commerce, d'agriculture et de finances ([S.I.C.A.F.](#)) :

Son représentant au conseil de :

[Société des Thés de l'Indochine](#) (1926),

[Société agricole du Kontum](#) (1926),

[Société agricole du Song-Ray](#) (1929),

[Caoutchoucs de Phuôc-Hoà](#) (1930).

Membre du [Comité d'études du port de Cam-Ranh](#) (1930) comme conseiller technique de la Banque de l'Indochine.

En métropole :

Actionnaire de la S.N.C. (1919), puis administrateur de la S.A. Hachette et Driout, aciérie à Saint-Dizier (Haute-Marne).

Administrateur de l'Établissement thermal de Bagnoles-de-l'Orne (ca 1920),

de La Cordialité, assurances à Paris (S.A., ca 1921),

de l'Entreprise générale de Confort Moderne, Paris : eau, gaz, électricité(1924),

des Laboratoires homéopathiques de France (Homéothérapie-Isothérapie.)(1926),

Maire de Gland et conseiller général de Château-Thierry (Aisne).

Candidat de l'Union nationale à Château-Thierry aux législatives de 1928.

Membre du conseil économique du Conseil supérieur des colonies (sept. 1931).

Sénateur Union républicaine de l'Aisne (10 juillet 1932).

Démissionne de ses mandats sociaux.

Reste cependant commissaire des Salines de Djibouti jusqu'au 18 février 1936.

Réélu administrateur de l'Établissement thermal de Bagnoles-de-l'Orne (mai 1937).

Sous-secrétaire d'État à l'Économie nationale (21 mars-10 mai 1940).

Absent de Vichy lors du vote des pleins pouvoirs au maréchal Pétain.

1/2

Chevalier de la Légion d'honneur du 29 août 1923.
Décédé le 18 août 1940 à Paris (7^e), 166, rue de l'Université (Domicile : 37, rue Cortambert).

Compagnie de l'Afrique Orientale
(*Les Annales coloniales*, 15 janvier 1914)



Agence principale de la Compagnie de l'Afrique Orientale à Djibouti

Parmi les ouvriers de la première heure ceux qui ont suivi, dès son apparition, l'étoile, un peu vacillante, de la Colonie nouvelle, et qui trouvent, aujourd'hui, la récompense de leur robuste foi, on peut citer la Compagnie de l'Afrique Orientale (maritime et commerciale).

Aux temps héroïques de l'occupation d'Obock, M. Jules Mesnier, de Paris, qui possédait déjà des établissements dans le golfe Persique, avait installé sur la plage peu hospitalière où flottait le pavillon français, le matériel nécessaire au charbonnage des navires et à l'acconage des marchandises. Les Etablissements J. Mesnier et Cie suivirent, à Djibouti, l'exode des autorités locales et des colons ; le matériel flottant traversa le golfe de Tadjoura et vint constituer le premier noyau des services maritimes du nouveau port.

La Compagnie de l'Afrique Orientale fut constituée pour exploiter et développer ces services maritimes. À l'apport de leur matériel flottant et de leurs premières installations, les Établissements J. Mesnier et Cie ajoutèrent un autre apport, plus utile encore : la haute autorité commerciale de leur fondateur, et son nom respecté. Le conseil d'administration de la Compagnie de l'Afrique Orientale s'honore d'être depuis l'assemblée constitutive présidé par M. Jules Mesnier.

Les six chalands venus d'Obock, à la suite de l'unique remorqueur, qui suffisait largement au trafic des premières années, se sont multipliés. La C. A. O. possède aujourd'hui vingt deux grands chalands, pour le charbonnage et l'aconage. Deux chalands-citernes de cent tonnes chacun assureront, dès le printemps de 1914, la distribution de l'eau potable à bord des navires en rade. Trois remorqueurs et une vedette à vapeur sont constamment occupés pour l'embarquement et le débarquement du charbon et des marchandises le long des trois cents navires qui sont, chaque année, consignés à la C. A. O.

Pour le débarquement du matériel du chemin de fer franco-éthiopien, débarquement dont elle a la charge spéciale depuis la reprise des travaux, la C. A. O. a construit, au Marabout, une jetée reliée à la gare de Djibouti par une voie particulière. Deux grues électriques viennent prendre, dans les chalands, les faisceaux de rails et de traverses, les pièces de pont, les wagons et les locomotives, amenés à quai, et chargés directement sur les trucks du C. F. E.

La C. A. O. a établi un service hebdomadaire régulier entre Djibouti et Aden (départ de Djibouti le mardi à 4 heures ; arrivée à Aden le mercredi matin, à 6 heures ; départ d'Aden le jeudi, à 5 heures ; arrivée à Djibouti le vendredi matin, à 7 heures). Un vapeur neuf, construit à Marseille, le *Tadjoura*, est venu, à la fin de 1912, remplacer, pour ce service, l'antique *Binger*, bien connu de tous les passagers d'Extrême-Orient. Le *Tadjoura* possède des aménagements pour douze passagers de ire classe, et son état-major s'est acquis une réputation bien assise d'amabilité, à l'égard de ses hôtes d'une nuit.

Les statistiques maritimes et commerciales constatent, chaque année, l'accroissement de trafic du port de Djibouti. Depuis la signature des nouvelles conventions postales, douze vapeurs des Messageries Maritimes, paquebots ou cargo-boats, touchent chaque mois à Djibouti. Les grandes Compagnies étrangères (Hambourg-American Linie, Austrian Lloyd, Sta Nazionale di Servizi Marittimi, Rotterdamsche Llyod, etc.), dont les navires sont consignés à la Compagnie de l'Afrique Orientale, ont toutes établi des escales régulières dans notre colonie de la Côte des Somalis. Il importait que ces navires trouvassent dans ce port toutes les commodités de ravitaillement.

C'est le but que s'est proposé la C. A. O. Son parc à charbon peut contenir 10.000 tonnes de combustible.

Par un contrat avec la Société Industrielle de Djibouti, concessionnaire du service des eaux, et par son matériel nouveau, elle assure la fourniture de l'eau douce.

La glace pouvant être, au sud de la mer Rouge, considérée comme un article de première nécessité, la C. A. O. a acheté, en 1913, l'usine à glace de Djibouti ; elle applique, dans cette usine, les procédés de fabrication les plus récents et les plus perfectionnés, et peut fournir, à un prix inférieur à celui d'Aden, une glace de tous points excellente.

L'ensemble de ces services, coordonnés sous l'intelligente direction de M. Peschier, agent général de C. A. O., et le fret abondant et pour tous les ports d'Europe, rendent l'escale de Djibouti particulièrement facile et rémunératrice. Le Gouvernement local a obtenu du ministère des Colonies la prochaine exécution d'un projet de port, remarquablement conçu et présenté par M. Bonneau ³, ingénieur, chef du contrôle du Chemin de fer franco-éthiopien. Lorsque ce port sera construit, Djibouti, dont la rapide croissance étonne déjà tous ceux qui restent quelques mois sans y faire escale, deviendra certainement ce qu'ont prévu ses créateurs : le grand port de transit de l'Éthiopie et, parmi nos colonies, l'une des plus saines et des plus prospères.

³ Jean Marie Dominique Bonneau (1876-1972) : polytechnicien, futur inspecteur général des travaux publics de l'Indochine par intérim (1913-1914), puis titulaire (1919-1921). Voir [encadré](#).

Jean-Baptiste-Antoine-*Charles* GIMON, administrateur délégué

Né le 11 mai 1873 à Marseille.

Fils d'Alfred Gimon et de M^{me}, née Ronchetti.

Marié en 1907 à Paris avec Laure Élisabeth Lavastre.

Dont Pierre (1909-1888), dirigeant des Jeunesses Patriotes, président des [Forêts et scieries de Biênhoà](#).

Oncle de Jacqueline Caruel, mariée en mars 1934 à Pierre Pradel, conservateur adjoint au musée de Versailles.

École navale.

Commissaire de 1^{re} classe de la marine.

En congé sans solde et hors cadres pour servir aux docks et appontements de Tongkou, Chine (*JORF*, 13 juin 1906).

Rayé des cadres de la marine (*JORF*, 13 août 1907).

Administrateur de la Compagnie française de navigation et de construction du Nord de la Chine (1911)

Administrateur (ca 1911), puis vice-président du [Crédit foncier d'Extrême-Orient](#) à Shanghai.

Secrétaire du Comité de transports maritimes (1916).

Administrateur de la Banque centrale de crédit pour le commerce, l'industrie, la marine et l'agriculture (mai 1917),

Représentant de la Compagnie de l'Afrique orientale au conseil de ses diverses filiales et participations ou sociétés amies (Établissement thermal de Bagnoles-de-l'Orne).

Administrateur du [Crédit foncier de Madagascar](#) (déc. 1919-1935),

de la [Banque continentale de Paris](#) (mars 1920-faillite 10 mars 1926),

des Établissements Praline (cafés, hôtels, restaurants), Paris (septembre 1920).

de la [Société commerciale et industrielle franco-annamite](#) (1922),

de Chez les Vikings (1933) : bars-restaurants à Paris, 31, rue Vavin et 14, rue de Marignan.

Administrateur (repr. du Crédit foncier d'Extrême-Orient) du

[Crédit hypothécaire de l'Indochine](#) (1935)

et du [Crédit foncier de l'Indochine](#) (1935).

Membre du conseil de surveillance du *Petit Marseillais*.

Secrétaire des Français d'Asie (amicale)(1914).

Président de la Chambre de commerce franco-éthiopienne (1932)

Chevalier (1910), puis officier (1927) de la Légion d'honneur.

Décédé à Levallois-Perret le 4 juin 1952.

COMPAGNIE DE L'AFRIQUE ORIENTALE (Maritime et commerciale)
(BALO, 1^{er} juin 1914)

.....
Apports : M. de l'Enferna a fait apport gratuit à la compagnie de la concession par lui obtenue des magasins généraux à Djibouti. Il a fait apport, en outre, des terrains, maisons et constructions acquis par lui à Djibouti à l'effet de l'exploitation des magasins généraux, ainsi que des frais encourus à ce sujet, moyennant cent actions d'apport privilégiées et libérées, transformées en quatre cents actions de cent francs chacune, à la suite des décisions de l'assemblée générale extraordinaire du 14 mars 1911, et une somme en espèces de soixante mille francs.

Répartition des bénéfices : les bénéfices constatés seront répartis de la manière suivante :

1° 5 p. 100 pour constituer la réserve légale ;

2° Somme nécessaire pour fournir aux actionnaires un intérêt de 5 p. 100 sur les sommes versées ;

3° 10 p. 100 au conseil d'administration ;

4° Sur le surplus, il sera prélevé toutes sommes fixées par le conseil d'administration pour la constitution d'une réserve extraordinaire, s'il y a lieu, et le solde sera réparti entre toutes les actions.

Assemblées générales : ordinaires ou extraordinaires sont convoquées par un avis inséré dans un journal d'annonces légales de Paris, vingt jours avant la date fixée pour la réunion.

Les actionnaires sont réunis chaque année en assemblée générale ordinaire le 30 juin au plus tard.

But de l'insertion : la présente insertion est faite en vue de l'émission de trois mille cinq cents actions nouvelles de cent francs chacune, représentant l'augmentation de capital de 350.000 francs, autorisée par l'assemblée générale extraordinaire du 20 mars 1914, et décidée par le conseil d'administration dans sa séance du 23 mai 1914. Ces 3.000 actions nouvelles seront payables, la moitié lors de la souscription et le surplus aux époques et dans les conditions niées par le conseil d'administration.

Pour le conseil d'administration :

L'administrateur délégué : Gimon.

Bilan au 31 décembre 1912.

ACTIF	
Frais de constitution	1 00
Valeur industrielle et commerciale	50.000 00
Mobilier Paris et Djibouti	6.596 38
Immeubles et constructions	314.947 35
Magasins généraux	60.054 00
Matériel divers	17.603 71
Marchandises	373.486 12
Matériel naval	627.081 85
Effets à recevoir	24.007 70
Caisses	49.054 85
Banques et valeurs	25.254 70
Débiteurs divers	144.549 76
	<u>1.692.642 43</u>
PASSIF	
Capital	1.100.000 00
Réserve légale	4.154 29
Coupons à payer	8.671 12
Effets à payer	97.155 65
Créditeurs et fournisseurs divers	276.545 92

Provision pour amortissements	176.000 00
Solde créditeur du compte « profils et pertes »	30.115 45
	<u>1.692.642 43</u>

Certifié conforme :

Cie de l'Afrique orientale (maritime et commerciale) :
L'administrateur délégué, Gimon.

AUGMENTATION DE CAPITAL
Compagnie de l'Afrique Orientale (Maritime et Commerciale)
(*Les Annales coloniales*, 6 juin 1914)

Cette très importante Société, dont le siège social est 28, rue de Châteaudun, à Paris, assure par un service maritime les relations entre le port de Djibouti et les ports voisins, tels que : Aden, Zeilah, Berbérah et fait toutes opérations maritimes et commerciales sur la côte orientale d'Afrique et îles côtes de la mer Rouge.

Son capital est actuellement de 1.130.000 francs, divisé en 11.000 actions de 100 fr. chacune, entièrement libérées.

Conformément à l'autorisation de l'assemblée générale du 20 mars 1914, le conseil d'administration, dans sa séance du 23 mai 1914, a décidé l'émission de 3.500 actions nouvelles de 100 fr. chacune, soit une augmentation de capital de 350.000 fr.

MODIFICATIONS
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 30 juin 1914)

Compagnie de l'Afrique Orientale (Maritime et Commerciale). — Augmentation du capital. — Suivant décision de l'Assemblée extraordinaire du 30 juin 1914, le capital a été porté de 1.100.000 fr. à 1.500.000 fr. par l'émission de 4.000 actions de 100 fr. Les statuts ont été modifiés eu conséquence. — « Petites Affiches », 28 juillet 1914.

COMPAGNIE DE L'AFRIQUE ORIENTALE (Maritime et commerciale)
(*BALO*, 6 juillet 1914)

Erratum à l'insertion parce dans le numéros 1^{er} juin 1914 : L'augmentation de capital décidée par le conseil d'administration dans sa séance du 23 mai 1914 est de 400.000 fr. au lieu de 350.000 fr., comme indiqué par erreur.

Pour le conseil d'administration :
L'administrateur délégué: Charles Gimon,
28, rue de Châteaudun.

DJIBOUTI, TÊTE DE LIGNE
par Marcel RUEDEL
(*Les Annales coloniales*, 25 mars 1916)

La France a eu la main heureuse le jour où elle l'a étendue sur la côte des Somalis. Après l'essai d'Obock, elle s'est installée à Djibouti, dont le port peut rivaliser avec Aden, et dont la situation au débouché du plateau abyssin est bien supérieure à celle du port anglais qui ne pourra jamais être qu'une escale.

Prenons les dispositions nécessaires

Il semble qu'il soit temps d'attirer l'attention de l'administration, ou plus exactement de l'initiative privée secondée et encouragée par le gouvernement, sur la situation créée par la guerre à Djibouti et de parer à l'état véritablement paradoxal qui menace de s'établir et d'entraver cette colonie dans son développement normal. Le cas n'a d'ailleurs pas échappé à la vigilance de l'actif gouverneur de la Côte française des Somalis, M. Simoni.

Le chemin de fer franco-éthiopien, grâce à la persévérance de quelques bons Français, à la confiance de l'épargne nationale, à l'appui du gouvernement français et à la sagacité du Parlement, arrive à son terme et va permettre incessamment d'acheminer à Djibouti — port naturel d'exportation des nombreux produits du plateau abyssin — les produits de ce pays, particulièrement bien doué par la nature. Il ne faut pas que les débouchés maritimes viennent manquer à notre colonie ; elle doit pouvoir profiler des efforts réalisés et des travaux considérables entrepris.

Fréquentes escales

Avant la guerre, Djibouti était desservi d'une façon très assidue et sans cesse plus importante, par la « Hamburg Amerika Linie » et par le Lloyd Autrichien de Trieste, qui, par les attaches très étroites qui les liaient avec leurs gouvernements respectifs, étaient du fait de leurs escales de plus en plus répétées, des auxiliaires actifs de la politique austro-allemande en Abyssinie, et, d'une façon, nous devons le dire, irrégulière, espacée, par les autres compagnies françaises ou étrangères, telles que la Compagnie Havraise Péninsulaire, la Compagnie des Chargeurs réunis, la Maritima Italiana et la Rotterdamsche Lloyd, etc.

Nous devons à la vérité de citer également, parmi les flottes qui faisaient escale à Djibouti, celle de la Compagnie des Messageries maritimes. Mais du fait des contrats que cette société a avec l'administration, et d'une situation très lourde, elle ne pouvait assurer un service, du moins jusqu'à ces temps derniers, avec des paquebots incapables de donner une satisfaction suffisante aux besoins d'exportation de la colonie.

Pourquoi néglige-t-on Djibouti ?

L'explication de ce désintéressement, malgré les richesses considérables que renferme l'Abyssinie et le développement considérable qu'on peut attendre de cette fertile région, se trouve dans la situation peu favorable de Djibouti, au point de vue des frets.

Djibouti, en effet, qui se trouve à la sortie de la mer Rouge, et qui n'est qu'à 12 ou 13 jours de Marseille (par les cargo-boats), est, desservi, au retour, en majorité par les lignes venant des Indes, d'Indochine, d'Extrême-Orient ou de Madagascar.

Seule, la Hamburg Amerika Linie avait compris Djibouti dans l'itinéraire de sa ligne du golfe Persique.

Il en résulte que les navires, trouvant, en Extrême-Orient ou à Madagascar, des frets très rémunérateurs et des marchandises tellement abondantes que, notamment en Indochine, des cargo-boats doivent y laisser des chargements sur le quai des ports, arrivent à Djibouti avec un vide dérisoire, ce port ne pouvant, en raison de sa situation, leur payer un fret comparable aux frets d'Extrême-Orient ou de Madagascar.

Articles d'exportation

Ajoutez à cela que le principal article d'exportation est la peau de bœuf, que ce produit a un encombrement cinq fois plus grand que son poids, qu'elle est de nature

malodorante, susceptible de contaminer, par son odeur, les produits délicats, tels que le sucre, le riz, etc., et vous aurez ainsi le pourquoi d'une insuffisance de débouchés si regrettable, si l'on pense aux richesses qui pourraient être mises en valeur et amenées à la mer grâce au chemin de fer.

Une compagnie s'est constituée pour donner à Djibouti son plein essor : c'est la Compagnie de l'Afrique Orientale. Elle continue à son aboutissement l'œuvre du chemin de fer éthiopien.

Sa situation à Djibouti, surtout au point de vue maritime, est considérable. Constituée à l'origine du port, elle a toujours fait le maximum d'efforts pour rendre Djibouti plus grand et plus prospère ; elle a, dès le début de la guerre, et pour parer au danger qui menaçait Djibouti, élaboré un programme d'expansion maritime auquel elle a cherché à rallier des commerçants et des armateurs, et dont la réalisation eût constitué une « véritable reprise économique ».

Malheureusement, cette compagnie a trouvé l'initiative privée et les pouvoirs publics, pendant trop longtemps, occupés ailleurs, se souciant d'autres projets, et la Compagnie de l'Afrique Orientale dut renoncer à poursuivre l'exécution du programme qu'elle avait envisagé.

Pour un organisme nouveau

L'idée principale de ce programme était de comprendre Djibouti dans un organisme nouveau et de lui assurer ainsi un débouché fixe, régulier, certain, qui aurait correspondu exactement aux besoins du commerce et eût été, en quelque sorte, la prolongation du chemin de fer éthiopien.

C'est, en effet, dans un organisme nouveau qu'est la solution ; c'est là qu'est l'avenir.

L'amélioration des communications actuelles ne serait qu'un pis-aller, car les armateurs qui se montreraient disposés, en principe, à faire un effort supplémentaire se sentiraient bientôt attirés par des frets plus rémunérateurs, et Djibouti retomberait dans la même situation qu'auparavant, avec, en plus, l'engorgement certain des quais du port et du chemin de fer.

Nous sommes, au reste, sceptiques sur l'effort supplémentaire que les armateurs pourraient faire, et notamment les Messageries maritimes, dont l'outillage, déjà désuet avant les hostilités, se trouve privé, du fait de la guerre, d'un certain nombre d'unités. Elles ne seraient pas, quoiqu'elles en puissent prétendre, en mesure de donner satisfaction réelle aux desiderata du commerce djiboutien. Leur avenir est, au reste, ailleurs.

M. le sous-secrétaire d'État à la Marine marchande qui a déjà donné, depuis quatre mois, des preuves de son intelligence et de sa bonne volonté, se doit d'étudier d'une façon très intensive le problème que nous posons ainsi, de ne plus se contenter de répondre, comme il fut fait par le prédécesseur de M. Nail, le sympathique M. Bureau, que d'autres objectifs occupaient davantage son administration. Il faut consulter les personnes autorisées et encourager l'initiative privée qui ne demande pas mieux que de faire des efforts, à la condition de se sentir épaulée, encouragée et soutenue. Qu'il ne perde pas de vue, enfin, que la Côte française des Somalis vient, au point de vue de son commerce général, d'après les statistiques officielles mêmes, immédiatement après l'Indochine, le Sénégal et Madagascar, et que si cette colonie est une des plus petites au point de vue territorial, elle n'en est pas moins une des plus importantes au point de vue de l'activité, et une des plus intéressantes au point de vue des perspectives d'avenir.

NÉCROLOGIE
Jules Mesnier
(*Le Figaro*, 25 avril 1919)

Nous apprenons la mort de M. Jules Mesnier, administrateur délégué, agent général de la Société commerciale d'affrètements et de commission, décédé subitement le 23 avril, dans sa quatre-vingtième année, à son château du Parc, près de Bernay (Eure).

Il était président et administrateur de nombreuses sociétés anonymes dont il était le créateur.

Sa perte sera vivement ressentie dans le monde des affaires maritimes commerciales et coloniales, où il tenait une grande place.

L'inhumation aura lieu à Grandcamp, dans la plus stricte intimité. Un service religieux sera célébré ultérieurement à Paris.

1919 (mai) : CRÉATION DE LA [COMPAGNIE MARITIME DE L'AFRIQUE ORIENTALE](#)

1919 (juin) : PARTICIPATION DANS LA
[COMPAGNIE FRANÇAISE DE LA CÔTE DES SOMALIS](#)

COMPAGNIE DE L'AFRIQUE ORIENTALE (Maritime et commerciale)
(*BALO*, 2 février 1920)

.....

Par délibération en date du 19 juin 1919, l'assemblée générale extraordinaire a décidé de porter le capital social de 1.500.000 fr. à 3 millions de francs par l'émission au pair de 15.000 actions de cent francs chacune à souscrire et dont le montant doit être libéré intégralement à la souscription. Ces nouvelles actions porteront jouissance du 1^{er} janvier 1920. La souscription en est réservée par préférence aux actionnaires actuels à raison d'une action nouvelle pour une ancienne. L'assemblée a, en outre, décidé, à titre extraordinaire, la répartition d'une somme de cent francs par action, nette d'impôts, à prendre sur les réserves extraordinaires, et donné tous pouvoirs au conseil pour déterminer les conditions de cette répartition, qui aura lieu simultanément avec la mise en souscription des nouvelles actions. Cette répartition sera affectée, de plein droit, à la libération des nouvelles actions, jusqu'à due concurrence, en ce qui concerne les actions anciennes pour lesquelles il aura été fait usage du droit de souscription.

Paris, le 24 janvier 1920

L'administrateur délégué du conseil d'administration,
GIMON, 23, rue de Châteaudun.

Bilan au 31 décembre 1918.

ACTIF	
Frais de constitution	1 00
Valeur industrielle et commerciale	50.000 00
Mobilier général	26.809 84
Immeubles et constructions	756.707 15
Matériel naval	742.919 98
Marchandises	408.779 93
Matériel divers	25.804 63
Caisses et banques	1.156.220 81
Portefeuille	203.500 59
Versements non effectués sur le capital	146.500 00
Débiteurs divers	1.632.473 43
	<u>5.149.717 36</u>
PASSIF	
Capital	1.500.00 00
Réserve légale	24.850 98
Réserves extraordinaires et provisions	1.717.694 70
Créditeurs divers	1.658.279 85
Solde créditeur du compte profits et pertes	218.891 83
	<u>5.149.717 36</u>

Certifié conforme :
 Compagnie de l'Afrique orientale (maritime et commerciale).
 L'administrateur délégué,
 GIMON.

ABSORPTION DU [COMPTOIR DE DJIBOUTI](#)

1921 (décembre) : PARTICIPATION DANS
 LA [COMPAGNIE MARITIME DE L'AFRIQUE ORIENTALE \(DIÉGO-SUAREZ\)](#)

1921 (décembre) : PARTICIPATION DANS
 LA [SOCIÉTÉ D'APPROVISIONNEMENTS GÉNÉRAUX À DJIBOUTI](#)

AEC 1922/416 — Cie de l'Afrique orientale (Maritime et commerciale), 28, rue de Châteaudun, PARIS (9^e).

Capital. — Sté an. f. en 1900, 3 millions de fr en 30.000 act. de 100 fr. lib. — Divid. : 1916., 6 p. 100 ; 1917, 8 p. 100 ; 1918, 10 p. 100 ; 1919, 15 p. 100 ; 1920, 6 p. 100.

Objet. — Consignation de navires, magasins généraux, transit à Djibouti. — Représentant du Comité des Assureurs maritimes de Paris et du Lloyd. — Représentant du Comité central des Armateurs de France. — Agent de l'Union. — Usine à chaux. — Exploit. d'une palmeraie.

Conseil. — MM. Ch. Michel-Côte ⁴, présid. ; général Famin ⁵ et F. Gorchs-Chacou [SCAC], v.-présid. ; Ch. Gimon ⁶, G. Bouffé [SCAC], R. Galoppe ⁷ [SCAC], P. Moulin ⁸, O. Senn [importateur de coton au Havre], admin ; René Hachette, admin.direct.

Compagnie de l'Afrique Orientale (Maritime et Commerciale)
(*La Journée industrielle*, 25 avril 1922)

Ass. ext., 29 mai, 28, rue de Châteaudun, Paris. Augmentation du hôpital.

Compagnie de l'Afrique Orientale
(*La Journée industrielle*, 16 septembre 1922)

Du fait de la crise, les comptes de 1921, qui seront présentés à l'assemblée du 30 courant, ne permettront pas la distribution d'un dividende, alors que ceux de 1920 avaient permis de répartir 5 fr. 55 net par action nominative et 5 fr. 15 par action au porteur.

⁴ Charles Michel-Côte (1872-1959) : administrateur de sociétés, il se spécialise après la Grande Guerre dans les affaires djiboutiennes et malgaches. Président du Chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis-Abeba (1933). Voir [encadré](#).

⁵ Général Pierre Famin : président du Djibouti-Addis-Abeba. Voir [encadré](#).

⁶ Jean-Baptiste-Antoine-Charles Gimon : commissaire de 1^{re} classe de la marine au port de Lorient, il est placé en congé sans solde et hors cadres en 1906 pour servir aux docks et appontements de Tongkou. Il démissionne en août 1907. Au printemps 1911, il est cofondateur de la Compagnie française de navigation et de construction du Nord de la Chine. Probablement est-il déjà administrateur du Crédit foncier d'Extrême-Orient car il figure ès qualités en octobre 1911 lors du mariage d'Henri Bourboulon, directeur de cet établissement à Shanghai. Dès cette époque, il s'intéresse aux affaires djiboutiennes puisqu'il assiste en juillet 1911 à Paris à un dîner offert par la Cie du Djibouti-Addis-Abeba. Au sortir de la Grande Guerre, où il a exercé les fonctions de secrétaire du Comité des transports maritimes, on le retrouve administrateur délégué de la Cie de l'Afrique orientale et membre du conseil de plusieurs autres sociétés djiboutiennes et malgaches, souvent aux côtés de Charles Michel-Côte comme au Crédit foncier de Madagascar et aux Mines de Falémé-Gambie. En mars 1934, il marie sa nièce, Jacqueline Caruel, à Pierre Pradel, conservateur adjoint au musée de Versailles. En 1935, il remplace Henry Le Bœuf, décédé, comme représentant du Crédit foncier d'Extrême-Orient au Crédit foncier de l'Indochine et au Crédit hypothécaire de l'Indochine.

⁷ Robert Galoppe (1877-1938) : beau-fils de Jules Mesnier (1840-1919), fondateur de la Société commerciale d'affrètements et de commission (SCAC). Son représentant dans diverses participations, président de la Société des îles malgaches. Voir [encadré](#).

⁸ Philippe Moulin : parent d'Alexis Duparchy entrepreneur des chemins de fer éthiopiens. En hérita le château de Savigny-sur-Orge et l'établissement thermal de Bagnoles-de l'Orne. D'où la présence de dirigeants de la Cie de l'Afrique orientale au conseil d'administration de l'Établissement thermal (successivement Gimon, Hachette, d'Anglejan-Chatillon). Les deux fils de Philippe Moulin, Alexis et Albert, adoptèrent le patronyme Moulin-Roussel (Duparchy était marié à une Dlle Roussel, fille d'un notaire de l'Allier).

Bulletin des annonces légales obligatoires du lundi 8 octobre 1923
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 8 octobre 1923)
(*La Journée industrielle*, 13 octobre 1923)

MODIFICATIONS — Société commerciale d'Abyssinie. (Anciens Etablissements G. Guiguouy [*sic* : Guigniony]). — Dissolution de la société à compter du 7 septembre. Comité de liquidation : [Compagnie de l'Afrique Occidentale](#), M. Léon Martinage et Jean Schlumberger. — *Petites Affiches*, 4 octobre 1923.

1924 : CRÉATION DE LA [COMPAGNIE FRANÇAISE DE NAVIGATION EN MER ROUGE](#)

Compagnie de l'Afrique orientale (Maritime et Commerciale)
(*La Journée industrielle*, 30 décembre 1924)

L'assemblée ordinaire tenue hier, au siège, rue de Châteaudun. à Paris, a approuvé comptes et le bilan de l'exercice 1923-1924, ne comportant pas de répartition. Le bénéfice de 290.000 fr. a été reporté à nouveau.

Annuaire industriel, 1925

AFRIQUE ORIENTALE (Cie de l') MARITIME ET COMMERCIALE, 28, r. de Châteaudun, Paris, 9^e. T. Centro. 8-59). Ad. t. t. Freight. Codes : A. Z. , A. B. C. 5^e édit. , Lieber. Soc. an. au cap. de 3 millions de fr. Conseil : MM. Ch. Michel Cote, président ; général Famin et F. Gorchs-Chacou, vice-présidents ; Ch. Gimon, adm. -délégué ; G. Rouffé [[Bouffé](#)][[SCAC](#)], R. Galoppe [[SCAC + Algérienne de prod. chim. et d'engrais](#)], P. Moulin, O. Senn, adm. ; René Hachette, directeur général. Service entre Djibouti et Aden. Consignation de navires, magasins généraux, transit à Djibouti. (575-1-39375).

Compagnie de l'Afrique orientale
(*La Journée industrielle*, 27 novembre 1925)

L'assemblée ordinaire a eu lieu hier et a approuvé les comptes de l'exercice 1924-1925, qui font apparaître un bénéfice de 280.000 fr. en chiffre rond. Les actions recevront l'intérêt statutaire de 5 %, qui absorbera environ 170.000 fr. et sera mis en paiement à partir du 31 décembre.

LE PORT DE DJIBOUTI

Association du capital aux intérêts généraux
par L. de R[[obillard](#)]
(*Le Courrier d'Ethiopie*, 11 février 1927)

Dans un récent article, paru dans les *Annales coloniales*, M. Antonelli, député de la Haute-Savoie, cherchait à attirer l'attention des capitalistes sur l'utilité, dans les colonies

françaises, d'une association méthodique du crédit et des capitaux, dans une vaste politique désintéressés généraux, joints aux intérêts particuliers.

M. Antonelli ajoutait : « Dans son évolution économique et sociale, notre domaine colonial atteint aujourd'hui la phase capitaliste. »

Cet article, paru le 30 novembre dernier, venait de me parvenir, lors de mon dernier voyage à Djibouti, et me suggéra de connaître la part du capital et de l'effort particulier dans le développement du port. Je suis persuadé d'intéresser mes lecteurs en leur faisant connaître les résultats obtenus par le capital et les efforts des sociétés pour doter Djibouti des services de première utilité et véritablement indispensables.

Je dois d'abord citer en premier lieu, la Compagnie du chemin de fer franco-éthiopien qui est l'essence même et une des raisons d'être de Djibouti. Puis la Compagnie des Messageries Maritimes, dont les paquebots d'Extrême-Orient et d'Indochine, ainsi que ceux de l'océan Indien, touchent régulièrement le port, tant à l'aller qu'au retour.

Ces deux grandes compagnies de transport se complètent et servent de liaison entre Addis-Abeba, capitale et centre du commerce éthiopien, et Marseille, notre port national sur la Méditerranée.

La Banque d'Indochine, succursale d'un établissement financier de premier ordre, assure toutes les opérations bancaires du commerce.

En 1925. le port de Djibouti à été fréquenté par 430 vapeurs, dont 290 battaient pavillon français, 78 anglais, 34 Italiens, 11 norvégiens, 10 allemands, 5 hollandais, 1 affrètement russe et 1 suédois.

Ce mouvement est intéressant à enregistrer, mais le chemin de fer ne pourrait fonctionner sans charbon, les navires ne pourraient être déchargés, ni recevoir des marchandises sans chalands, puisqu'ils mouillent dans la rade et que la jetée n'est pas encore assez longue pour permettre l'accostage : je reviens d'Hodeidah et j'ai été témoin de la misère de ce port dépourvu de tout matériel de manutention, réduit à se servir des boutres, dont la lenteur empêche les longs courriers à s'intéresser au trafic, pourtant intéressant, du port. Les navires ont besoin de charbon, et de se réapprovisionner en eau et vivres frais et, dans le golfe d'Aden comme en mer Rouge, il fait violemment chaud pendant l'été, et la glace est indispensable.

Cinq compagnies ou sociétés se sont données pour tâche de pourvoir le port de Djibouti de tous les éléments indispensables :

1° La Compagnie de l'Afrique Orientale (Maritime et Commerciale) a été la première société créée.

Elle représente les Compagnies de navigation ci-après : Compagnie Havraise péninsulaire de navigation à vapeur ; la Compagnie des Chargeurs réunis ; la Compagnie française de navigation en mer Rouge ; la Rotterdamsche Lloyd ; la Norddeutscher Lloyd, la Scandinavian east-africa line ; la Clan line; la Wilhemsen, etc.

Elle est, en outre, l'agent du Lloyd eu du Bureau Veritas, du comité maritime des assureurs de Paris, de la Compagnie d'assurances "L'Union".

Le siège social de la Compagnie de l'Afrique Orientale est à Djibouti et son siège administratif à Paris, 28, rue de Châteaudun. Les services de la direction à Djibouti sont installés dans les beaux et vastes immeubles que cette société possède près du port.

Elle est concessionnaire des magasins généraux servant d'entrepôt pour les douanes et destinés :

À opérer la garde, la conservation, la manutention des matières premières, objets fabriqués, marchandises et denrées que les commerçants veulent y déposer ;

À favoriser la circulation des marchandises et le crédit basé sur les nantissements par l'émission de récépissés et de warrants réglementaires.

Il y aurait, comme nous voyons, de quoi occuper l'activité de M. Poggioli, l'aimable directeur général de tous ces services, mais la Compagnie de l'Afrique Orientale est, on peut dire, la mère et directrice de quatre autres compagnies filiales, ayant chacune un

capital distinct, une comptabilité autonome et, par conséquent, une gestion spéciale pour chacune d'elles, bien que tous les services soient réunis dans les immenses halls de la Compagnie de l'Afrique Orientale, sous une même direction. On conçoit l'esprit d'économie qui a présidé à une telle méthode, permettant à ces sociétés de s'entr'aider, de se soutenir, et d'être gérées avec le minimum de frais ;

2° La deuxième société est la Compagnie Maritime Orientale [...].

3° La troisième société est la Société industrielle de Djibouti [...].

4° La quatrième société filiale est la Société d'approvisionnements généraux à Djibouti. [...]

5° Enfin, la cinquième société est la Compagnie française de navigation en mer Rouge [...].

J'ai déjà dit dans le numéro 5 du 4 février, les intentions de la Compagnie française de navigation en mer Rouge, de se rendre acquéreur d'un bateau de mille tonnes qui contiendrait un certain nombre de cabines pour le transport des passagers.

Voilà les résultats d'efforts particuliers, grâce à des capitaux français mis à disposition de ces cinq sociétés et qui ont rendu les plus grands services au développement commercial du port de Djibouti et à la liaison de l'Éthiopie avec les autres puissances commerciales.

Djibouti est, en outre, en relation avec tous les autres petits ports du golfe d'Aden et ceux de la côte d'Afrique de la mer Rouge, par les petits vapeurs de la Compagnie Cowasjee qui font le service entre Aden-Djibouti-Zeilah et Berherah ; et les navires de la « Maritima Italiana » qui font un service mensuel entre Suez-Port Sudan-Djeddah-Massaoua-Djibouti et Aden. Cette dernière société est représentée à Djibouti par la Société coloniale Italiana.

Je termine en rappelant qu'une usine électrique satisfait les besoins de la population de Djibouti en leur donnant l'éclairage et permettant la ventilation indispensable pendant l'été.

Ainsi Djibouti, est de plus en plus fréquenté et fait bonne figure en face Aden. Notre port se développe normalement, grâce à la bonne volonté entre le gouvernement de la Colonie et les diverses compagnies françaises, dont les cinq, filiales et soeurs de la Compagnie de l'Afrique Orientale réunis en une forme pratique de l'économie capitaliste au service des intérêts généraux.

Compagnie de l'Afrique Orientale (Maritime et Commerciale)
(*La Journée industrielle*, 21 (et 23) décembre 1927)

L'assemblée ordinaire tenue hier, a approuvé! les comptes de l'exercice 1926, se soldant par un bénéfice de 491.757 fr. 51. et fixé le dividende à 6 fr. par action, payable à partir du 22 décembre.

M. Hachette, administrateur sortant, a été réélu, et la nomination faite en cours d'exercice de M. de Laboulaye ⁹, appelé aux fonctions d'administrateur a été ratifiée.

LÉGISLATIVES
AISNE
Château-Thierry
(*Les Annales coloniales*, 2 février 1928)

⁹ Édouard de Laboulaye (1883-1955) : secrétaire général de la Banque de l'Indochine qu'il représenta à la tête de deux douzaines de sociétés, dont la SICAF et plusieurs de ses filiales. Voir [Qui êtes-vous ?](#)

On annonce que M. René Hachette, administrateur-directeur de la Compagnie de l'Afrique Orientale, commissaire de la Société des Salines de Djibouti*, sera candidat d'Union nationale dans l'arrondissement de Château-Thierry, près d'où il possède le château de Gland.

(*Les Archives commerciales de la France*, 2 mars 1928)

PARIS. — Modification. — Société dite Cie de L'AFRIQUE ORIENTALE (Maritime et Commerciale), siège à Djibouti, avec siège administratif à Paris, 28, Châteaudun. — Transfert du siège administratif. 47, Cambon. — 27 janvier 1928. — *Loi*.

Compagnie de l'Afrique Orientale (Maritime et Commerciale)
(*La Journée industrielle*, 25 avril 1928)

Réunis hier en assemblée ordinaire, les actionnaires ont approuvé les comptes de l'exercice écoulé et fixé le dividende à 6 fr. net par action, payable à partir du 10 décembre.

Compagnie de l'Afrique Orientale (Maritime et Commerciale)
(*La Journée industrielle*, 30 juin 1932)

Réunis hier en assemblée ordinaire, les actionnaires ont approuvé les comptes de l'exercice 1931 et voté un dividende net de 7 fr. par action, payable à partir du 15 octobre.

Compagnie de l'Afrique Orientale (Maritime et Commerciale)
(*La Journée industrielle*, 13 novembre 1928)

Les comptes de l'exercice 1927-1928 qui seront présentés à l'assemblée ordinaire du 6 décembre font apparaître un chiffre de bénéfices de 499.868 fr. contre 491.757 fr. pour l'exercice antérieur.

Le conseil d'administration proposera le maintien du dividende à 6 fr. par action.

NÉCROLOGIE
(*Le Figaro*, 22 novembre 1928)

On nous prie d'annoncer le décès de M. Philippe Moulin, survenu au château de Savigny-sur-Orge (S.-et-O.). Les obsèques, sui vies de l'inhumation, auront lieu le samedi 24 courant, à onze heures un quart, en l'église paroissiale. Le présent avis tient lieu de faire-part.

REMERCIEMENTS
(*Le Figaro*, 28 novembre 1928)

M^{me} Philippe Moulin, M. et Mme Alexis Moulin-Roussel, M. Albert Moulin-Roussel, M^{me} Duparchy, profondément touchés des nombreuses marques de sympathies qu'ils ont reçues, adressent ici leurs remerciements à toutes les personnes qui ont pris part à leur deuil.

Compagnie de l'Afrique Orientale (Maritime et Commerciale)
(*La Journée industrielle*, 7 décembre 1928)

Réunis hier en assemblée ordinaire, les actionnaires ont approuvé les comptes de l'exercice écoulé et fixé le dividende à 6 fr. net par action, payable à partir du 10 décembre.

1930 (juin) : PARTICIPATION DANS LA SOCIÉTÉ D'EXPLOITATION De la COMPAGNIE
havraise péninsulaire DE NAVIGATION À VAPEUR

1930 : AGRANDISSEMENT DU PORT DE DJIBOUTI
EN ASSOCIATION AVEC LA COMPAGNIE DES BATIGNOLLES

LÉGION D'HONNEUR
Ministère des colonies
(*Journal officiel de la République française* 15 janvier 1931)

Chevalier

Poggioli (Ange-Romulus), agent général de société commerciale à Djibouti ; 21 ans 10 mois 18 jours de services et de pratique professionnelle, dont 14 ans 7 mois 15 jours aux colonies, 5 campagnes, 2 blessures, 1 citation. Médaillé militaire. A exercé à la Côte française des Somalis des fonctions consulaires et administratives.

Compagnie de l'Afrique Orientale (Maritime et Commerciale)
(*La Journée industrielle*, 27 juin 1931)

L'assemblée ordinaire tenue hier a approuvé les comptes de l'ex. 1930 et elle a fixé le dividende à 7 fr. par action, payable à partir du 15 octobre prochain.

Compagnie de l'Afrique orientale (Maritime et Commerciale)
(*La Journée industrielle*, 30 juin 1932)

Réunis hier en assemblée ordinaire, les actionnaires ont approuvé les comptes de l'exercice 1931 et voté un dividende net de 7 fr. par action, payable à partir du 15 octobre.

Cie de l'Afrique Orientale (Maritime et Commerciale)
(*Madagascar, industriel, commercial, agricole, 22 août 1932*)

Dividende voté : 7 fr. net inchangé. (A.E.F.)

Compagnie de l'Afrique Orientale (Maritime et Commerciale)
(*La Journée industrielle, 1^{er} octobre 1933*)

L'assemblée ordinaire tenue le 29 septembre a approuvé les comptes de l'exercice 1932 et vote un dividende net de 7 fr par action, égal au précédent.

Compagnie de l'Afrique Orientale
(*La Journée industrielle, 7 juin 1934*)

L'assemblée ordinaire tenue hier a approuvé les comptes de l'exercice 1933 et fixé à 9 fr. par action le dividende net. Il sera payable le 15 octobre prochain.

Compagnie de l'Afrique Orientale (~~Diégo-Suarez~~)
(*La Journée industrielle, 14 juin 1935*)

L'assemblée ordinaire tenue hier a approuvé les comptes de l'exercice écoulé et elle a décidé la distribution d'un dividende de 9 fr. net par action.

Compagnie de l'Afrique Orientale (Maritime et Commerciale)
(*La Journée industrielle, 31 juillet 1935*)

L'assemblée ordinaire tenue récemment a approuvé les comptes de l'exercice 1934 se soldant par un bénéfice net de 726.126 francs.
Le dividende a été fixé à 9 fr. par action.

Compagnie de l'Afrique Orientale
(*La Journée industrielle, 24 octobre 1935*)

Une assemblée extraordinaire tenue hier a modifié l'article 20 des statuts, relatif aux administrateurs.

Compagnie de l'Afrique Orientale (Maritime et Commerciale)
(*La Journée industrielle*, 4 juillet 1936)

L'assemblée ordinaire tenue hier a approuvé les comptes de l'exercice écoulé et voté un dividende de 9 fr. net par action, payable le 15 octobre.

Georges-Félix Frantz,
Djibouti. Œuvre française.
Avant, pendant, après le conflit italo-éthiopien
(Les Éditions Lugdunum, 54, rue Centrale, Lyon, 1937, 200 p.)

[23] Au plateau du Marabout, la Compagnie de l'Afrique Orientale, qui pratique l'acconage, possède un atelier de réparations, une fabrique de glace et un réservoir d'eau.

.....
[24] Un parc à charbons d'une contenance de 10.000 tonnes a été aussi installé à la jetée du Marabout, dite jetée Duparchy, à l'endroit où s'amorce la jetée du large, par les soins de la Compagnie de l'Afrique Orientale, appelée plus communément la C. A. O.

Enfin, les ateliers de cette Compagnie et ceux du chemin de fer Franco-Éthiopien offrent toutes facilités pour les petites réparations — en attendant mieux. Car il est à souhaiter, si les circonstances s'y prêtent, que la construction d'un bassin de radoub soit entreprise dans notre port afin de pouvoir, comme à Aden, port concurrent d'Asie, effectuer les gros travaux.

.....
[30] Rappelons, ici, les origines de la Compagnie de l'Afrique Orientale, dont la « Maritime » est une autre filiale, et qui font un peu partie de l'histoire de la Colonie.

Ces origines remontent à 1884. époque à laquelle un marché fut passé entre Félix Faure, alors Sous-Secrétaire d'État au Ministère de la Marine, et M. Jules Mesnier, gérant de la Société en commandite Poingdestre et Mesnier, en vue des fournitures de charbon aux bâtiments de l'État, à Obock. Ce marché fut renouvelé sans interruption par les différents ministres de la Marine jusqu'au jour où le Gouvernement transféra d'Obock à Djibouti le chef-lieu de la Colonie, en 1896. Entre-temps, MM. Poingdestre et Mesnier avaient cédé leurs établissements d'Obock à la Société Commerciale d'Affrètement qui les géra, soit seule, soit en participation avec la Société Générale. En 1896, elle abandonna ses installations d'Obock et transporta son matériel naval à Djibouti dans le but de faciliter les opérations de chargement et de déchargement des navires qui apportaient les matériaux de construction du-chemin de fer.

Lorsque celui-ci commença à fonctionner, la Société se mit en mesure de proportionner son outillage et ses moyens d'action à l'importance des transactions prévues ; c'est dans ce but qu'elle [31] fonda avec quelques concours particuliers, la Compagnie de l'Afrique Orientale en juin 1900.

Tout en continuant les opérations de la Société d'affrètement, la Compagnie nouvelle s'offrit à faciliter, à l'aide d'un service spécial de cabotage, les transactions commerciales qui s'effectuaient entre les divers ports du golfe d'Aden. Elle acquit, à cet effet, un vapeur jaugeant 300 tonnes, le « Binger », qui assura un service régulier entre Djibouti et les ports voisins : Aden, Hodeidah, Zeilah, Berbera, Périm.

Ayant cessé ce service de cabotage, la C. A. O. s'est, d'année en année, ouvert un champ d'action lucratif dans les opérations de chargement et de déchargement des

navires. De plus, sous le nom de Société Industrielle de Djibouti, on l'a vu, elle les ravitaille en eau potable, en glace et en charbon.

Possédant, en outre, de nombreux immeubles sur la place et se livrant encore à des transactions choisies, la C. A. O. est l'entreprise économique la plus importante de la Colonie, après le Chemin de fer. Sa flotte de remorqueurs et de chalands pour l'acconage est puissante et répond aux besoins du jour.

La conquête italienne ne l'a point surprise. Dès les premiers jours, elle est entrée en pourparlers avec l'importante maison Gondrand frères, de Milan (d'origine française), et a créé avec sa participation une entreprise nouvelle qui a pris le nom de « Société Franco-Italienne de transit Gondrand frères — Afrique Orientale », et dont elle attend pleine sécurité pour l'avenir.

Annuaire industriel, 1938 [périmé] :

AFRIQUE ORIENTALE (Cie de l') MARITIME ET COMMERCIALE, Siège administratif : 47, rue Cambon, Paris, 10^e. T. Cent. 53-59 et 53-60. Ad. t. Aforifa-Paris. Codes : A. Z. , A. B. C. 5^e éd. , Lieber. Siège social à Djibouti (Somalie). Soc. an. au cap. de 5 millions de fr. Conseil d'adm. : Ch. Michel-Cote, président ; F. Gorchs-Chacou et [Maurice] Lamotte ¹⁰, vice-prés. ; R. Galoppe [SCAC], P. Moulin [+ 1928], O. Senn, G. Bouffé [SCAC], M. Marceron [SCAC], R. Lemaigen [SCAC], L. Perben, Ch. Hallot, Ch. Gimon, de Laboulaye [Bq de l'Indoch.], adm. ; René Hachette, adm. -directeur.

Service entre Djibouti et Aden. Consignation de navires, magasins généraux. (42-39375).

LÉGION D'HONNEUR
Ministère des colonies

(*Journal officiel de la République française*, 30 juillet 1938, p. 9071)

Officier

M. Poggioli (Ange-Romulus), agent général de la Compagnie de l'Afrique orientale. Chevalier du 11 janvier 1931. Titres exceptionnels : depuis 27 ans en pays somali, animateur incontesté du port de Djibouti ; a, de ce fait, largement contribué au développement de l'influence française dans notre possession de l'Afrique orientale.

AEC 1951/756 — Cie de l'Afrique Orientale (Maritime et commerciale), DJIBOUTI.

Capital. — Société anon., fondée en 1900, 37.500.000 francs de Djibouti en 150.000 act. — Dividendes en fr. Djibouti : 1947, 10 fr. ; 1948, 15 fr.

Objet. — Consignation de navires, magasins généraux, transit à Djibouti. — Représent. du Comité des Assureurs marit. de Paris, de la Sté générale de Surveillance, de la Cie Air-France. — Agent de l'Union. — Usine à chaux. — Exploitation d'une palmeraie.

Conseil. — MM. Ch. Michel-Cote, présid. ; R[obert] Goury du Roslan [Bq de l'Indoch.] et M[aurice] Lamotte, v.-présid. ; d'Anglejan, admin.-dél. E. Catalogne [Bq de l'Indoch.], Ch. Gimon, E[douard] de Laboulaye [Bq de l'Indoch.], J. Leclerc du Sablon [adm.-dél. Ch. f. fr.-éth.], R. Lemaigen [SCAC], Alexis Moulin-Roussel ¹¹ [fils de Philippe Moulin], L. Perben [Cpt Lyonn. Madag.], Banque de l'Indochine, Crédit foncier de l'Est Africain, Crédit foncier de l'Indochine, adm.

¹⁰ Maurice Lamotte (1874-1957) : président du Niger français avec pour vice-président-administrateur délégué René Hachette. Voir encadré.

¹¹ Alexis Moulin-Roussel : président de l'Établissement thermal de Bagnoles de l'Orne.

[Desfossés 1956]

Participation du Crédit foncier de l'Ouest africain dans la Cie de l'Afrique Orientale.
