

Renaissance d'une compagnie de navigation française : la compagnie paquet

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **29 (1949)**

Heft 12

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-888437>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Renaissance d'une compagnie de navigation française

LA COMPAGNIE PAQUET

Durement éprouvée par la guerre, qui lui fit perdre plus de 75 p.100 de sa flotte, la Compagnie de Navigation Paquet ne disposait plus, à la Libération, que de 4 de ses navires:

Arcturus, Oued Fes, Medie II et Koutoubia

et, encore, sur les unités restantes, il ne fallait pas immédiatement compter sur *Koutoubia* lequel, coulé à Bougie, était resté pendant dix-huit mois à moitié immergé et avait besoin d'une refonte totale.

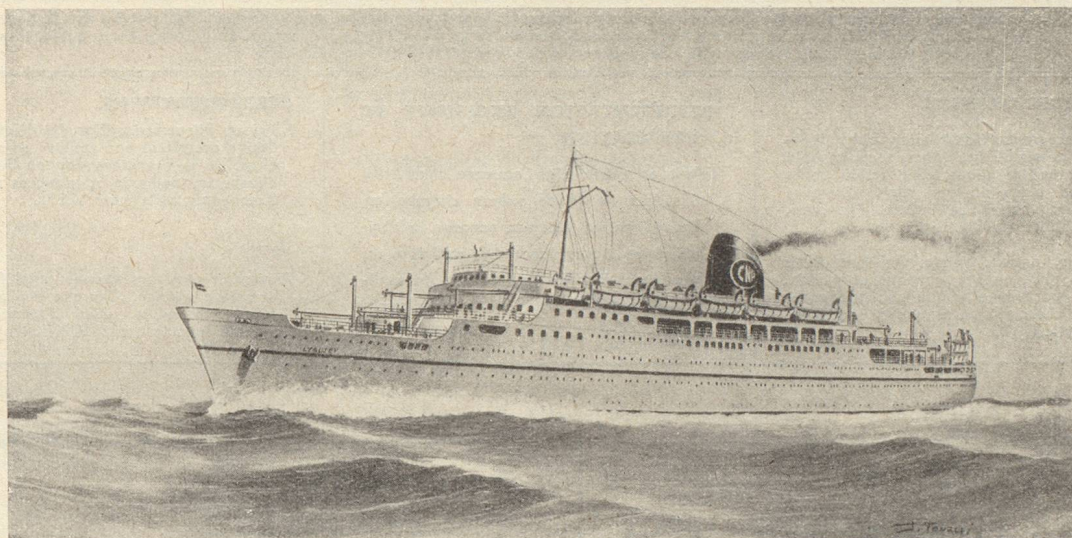
Le reste de la flotte, soit 12 unités, avait été coulé en Méditerranée et dans l'Atlantique.

La reconstruction de sa flotte et la reprise de son activité posaient à la Compagnie Paquet des problèmes beaucoup plus graves qu'en 1918, car elle devait panser ses plaies dans un pays lui-même profon-

de et de la Casamance, tandis que le *Djenne* reprenait sa ligne Marseille-Casablanca qu'il devait assurer en compagnie du *Koutoubia* à raison d'un départ tous les cinq jours pendant la période de pointe et hebdomadaire tout le reste de l'année.

Au cours de l'année 1949 le programme de reconstruction a été poussé avec la même persévérance. La flotte s'est d'abord augmentée de l'achat de l'*Oued Noun* (ex-*Commandant Guena*) cargo de 900 tonneaux.

Puis en août, c'est l'*Azrou*, paquebot mixte, construit aux ateliers et chantiers de Bretagne à Saint-Nazaire, qui a effectué son voyage inaugural sur Casablanca. Ensuite, c'est le *Ziz*, tanker de 1.300 tonneaux, construit à Stockholm pour le transport d'huiles comestibles en citernes (2.320 mètres cubes), qui est mis en ligne et d'ici un mois au plus,



S/S Lyantey

dément atteint; qu'il s'agisse de l'immeuble dans lequel elle avait installé ses services centraux ou des hangars et des quais mis à sa disposition par la Chambre de commerce, tout était ravagé par les destructions allemandes.

La guerre continuait en Europe et le port phocéen partiellement déblayé pour les besoins de l'armée travaillait uniquement au service de la cause alliée.

Les chantiers navals avaient subi, eux aussi, des destructions considérables. Il était impossible d'envisager de leur confier des constructions nouvelles avant deux ou trois ans au moins.

Tous les problèmes se posaient donc en même temps, se conditionnant les uns les autres et l'ensemble formait une somme de difficultés qui paraissaient insurmontables.

Dès 1945 cependant, la Compagnie de Navigation Paquet envoyait l'un de ses ingénieurs aux Chantiers Maritimes de Tampa aux Etats-Unis pour y diriger la construction de trois cargos du type « Pocket-Liberty » créé par les Etats-Unis au cours de la guerre.

Le *Dives*, l'*Aulne* et le *Couesnon* commençaient leur service sur le Maroc et le Sénégal l'année suivante.

Le *Koutoubia*, au milieu des plus inextricables difficultés de ravitaillement en fournitures de toutes sortes, était remis en état, tandis que le *Djenne*, la coque éventrée, couché sur l'abri sous-marin allemand le long duquel on l'avait coulé à plus de 16 mètres de fond, faisait l'objet des premières tentatives de renflouement.

En août 1946, le *Koutoubia* reprenait son service régulier sur le Maroc tandis que le *Medie II*, entièrement remis à neuf, était affecté à la ligne de Dakar. Le programme de reconstruction de la flotte, retardé par les délais de remise en état des Chantiers Navals Français, s'exécutait néanmoins grâce aux interventions constantes de la Compagnie Paquet.

1948 voyait apparaître, dans le port de Dakar, le caboteur-arachidier de 1.500 tonneaux *Ouolof* destiné au trafic sur les rivières du Saloum

c'est l'*Oued Ziz* cargo-arachidier du type *Bamako* amélioré, spécialement étudié pour le trafic des rivières du Sénégal, qui viendra s'ajouter à cette longue liste.

Il est cependant évident que les nécessités du trafic s'accroissent mal du nombre encore réduit de navires affectés aux relations commerciales entre la France, le Maroc et le Sénégal. Pour y pallier, la Compagnie Paquet met en œuvre dans le même temps une politique d'affrètements de navires étrangers. Ceux-ci ne peuvent être loués qu'avec l'autorisation de l'Etat, seul dispensateur de devises étrangères et après de multiples et longues démarches.

La Compagnie Paquet réussit, néanmoins, à mettre en service le *De Wulf* et le *Misox*, cargos rapides, affectés au transport des primeurs et des agrumes; le *Simeon* et le *Lutz* plus spécialement consacrés au trafic des marchandises diverses.

Jointes aux navires qu'elle a remis en service, ces unités reconstituent, à peu de chose près, son tonnage d'avant-guerre.

L'*Azemmour* que l'on vient de lancer à Nantes, sister-ship de l'*Azrou* et un cargo-arachidier l'*Oued-Sous* sister-ship de l'*Oued Ziz* seront prêts l'année prochaine et compléteront ce programme de reconstruction.

Enfin, en 1951, pour remplacer le *Chella* coulé en juin 1940, le *Lyantey*, paquebot doté de tous les derniers perfectionnements de la technique navale, reliera Marseille à Casablanca dans le temps record de quarante heures.

Tous ceux qui liront ce nom sur la coque du navire ne manqueront pas d'évoquer la silhouette de ce Français prestigieux et, au souvenir de son œuvre colonisatrice unique et admirable et de ses qualités exceptionnelles, comprendront les raisons qui ont poussé la Compagnie de Navigation Paquet à parer de ce nom son plus beau paquebot au seuil de cette ère de renaissance et d'espoir.

Le 14 novembre 1949.