Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 29 (1949)
Heft: 12

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

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-888437

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 08.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

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 pendan 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 profondément atteint ; qu'il s'agisse de l'immeuble dans leque 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.

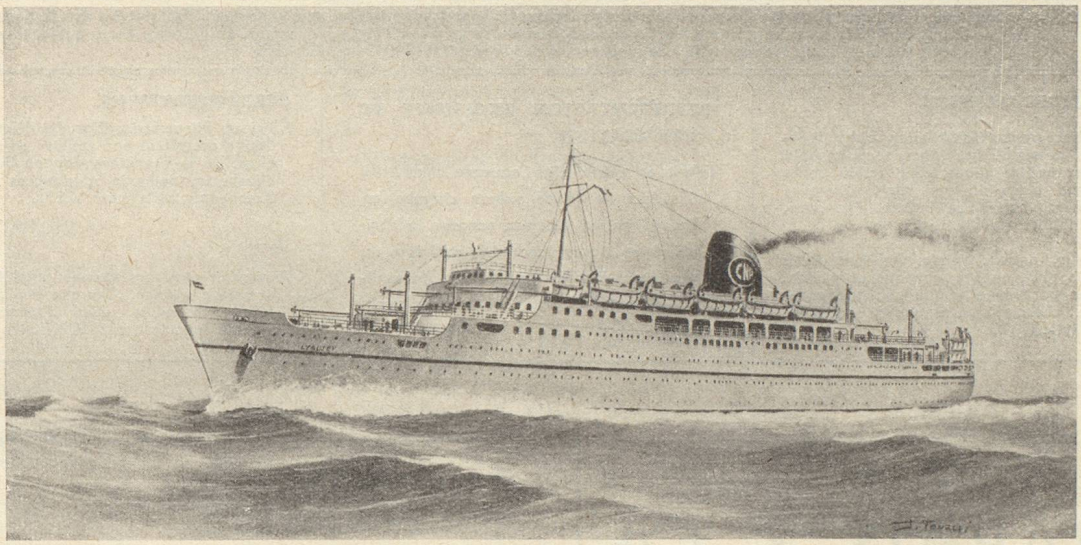
Le *Koutoubia*, au milieu des plus inextricables difficultés de ravitaillement en fournitures de toutes sortes, était remis en état, tandis que le *Djenne*, la coque éventrée, couché sur l'abri sous-marin allemand le long duquel on l'avait coulé à plus de 16 mètres de fond, faisait l'objet des premières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



S/S Lyautey

Il est cependant évident que les nécessités du trafic s'accommodent 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 *Lyautey*, 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.