

LA COMPAGNIE DE NAVIGATION PAQUET

Compagnie de navigation marocaine et arménienne. N. Paquet et C^o.
(*Le Journal des débats*, supplément sur les colonies françaises d'Afrique,
14 décembre 1890)

Ligne du Levant. — Elle a été créée en 1875, pour le trafic entre Marseille et Poti, port situé au sud-est de la mer Noire à l'embouchure du Riou (le Phase des anciens). Deux bateaux de 1.000 tonnes suffisaient alors, mais depuis, le mouvement commercial entre la France et le Caucase s'est considérablement développé, grâce à ce service qui répondait à de véritables besoins, et aujourd'hui cette ligne en emploie cinq d'environ 3.000 tonneaux.

Batoum a remplacé Poti comme point terminus, et la Compagnie dessert maintenant avec la plus grande régularité les escales de Constantinople, Samsoun et Trébizonde. Les trajets directs de Marseille à Constantinople et *vice-versa* faits souvent en cinq jours sont très appréciés par les passagers qui peuvent prendre des billets directs de toutes les escales de et pour Paris.

Les départs de la ligne du Levant auront lieu le mercredi matin, chaque deux semaines à compter du 7 janvier 1891.

Les paquebots desservent : les Dardanelles, Constantinople, Samsoun. Trébizonde et Batoum.

Un service de trajet direct de Marseille à Constantinople a été créé par la Compagnie en 1875. Au début, le point extrême était Poti ; il a été remplacé ensuite par Batoum, lorsque ce point a été relié au chemin de fer de Poti-Tiflis-Bakou.

Ligne du Maroc et des îles Canaries. — Ce service, le seul français qui existe entre la France et le Maroc, a donné un développement considérable au mouvement d'échange entre les deux pays. Au début, deux petits bateaux de 500 tonneaux suffisaient largement ; aujourd'hui, quatre de 1.000 à 1.500 tonnes y sont occupés.

Arrivée de la « Circassie » (*Le Petit Marseillais*, 15 septembre 1896)

Le steamer *Circassie*, commandant Boschel, de la Compagnie Paquet, venant de Novorossisk et de Constantinople, est arrivé hier après-midi, à 1 heure, dans le bassin du Lazaret, avec 105 passagers, dont 70 Arméniens qui émigrent de la Turquie à la suite des sanglants événements qui viennent de s'y produire. Ces Arméniens, qui ont tous des moyens d'existence, ont été, à la suite d'une visite faite par MM. Léal et Sindt, commissaires spéciaux des chemins de fer et des ports, laissés en liberté. Ils sont descendus au numéro 22 de la rue Sainte. Il est plus que probable que ces Arméniens partiront sous peu pour New-York.

La *Circassie*, qui a fait un excellent voyage, a apporté une cargaison de 2.775 tonnes de céréales, 30.000 volailles et 400.000 œufs.

Conseillers du commerce extérieur de la France
DÉCRET DU 27 OCTOBRE 1898
(*JORF*, 31 octobre 1898, p. 6691-6693)

Boulle (Robert), agent de la compagnie de navigation Paquet et Cie, de Marseille.
Correspondant du Comptoir national de Paris à Mogador (Maroc).

Vente de vapeur
(*La Gironde*, 16 mars 1905)

Le vapeur « [Macina](#) », de Bordeaux, a été vendu de gré à gré à la maison N. Paquet et Cie, de Marseille, qui le destine à son service du Maroc. Le « Macina » charge à Rotterdam pour Port-de-Bouc, d'où il ira rejoindre son nouveau port d'attache.

La « Phrygie »
(*Le Petit Marseillais*, 30 janvier 1907)

Un nouveau et splendide paquebot, doté de tous les perfectionnements modernes, vient d'augmenter l'importante flotte de la Compagnie Paquet. Ce nouveau navire est la *Phrygie*, qui a été construit en Angleterre et qui peut porter 5.000 tonnes. Le steamer est entièrement éclairé à l'électricité et possède de somptueux aménagements pour passagers de première et seconde classes. Il est pourvu, en outre, d'un salon de musique, d'un élégant fumoir, et ses puissantes machines lui impriment une vitesse minima de 14 nœuds. La *Phrygie* est destinée à la ligne de Constantinople et de la mer Noire ; elle partira ce matin de Marseille, avec de nombreux passagers et ses cales bondées de marchandises.

MARSEILLE
Les inscrits maritimes et la désertion
Le tribunal maritime considère la mise sac à terre, comme une désertion.
(*Le Sémaphore algérien*, 28 septembre 1909)

On a sans doute été étonné de constater les condamnations sévères prononcées dans sa dernière audience par le tribunal maritime, contre des marins qui, au moment du départ du *Moïse*, de la Compagnie générale transatlantique, et de l'*Oued-Sebou*, de la Compagnie Paquet, avaient déserté le bord et mis sac à terre.

Deux d'entre eux ont été condamnés, le premier à 1 mois de prison, et le second à 2 mois de la même peine, sans sursis. Quant aux autres, au nombre de quatre, le tribunal les a condamnés à 2 mois de prison, en les faisant bénéficier de la loi de sursis. Seul, le mousse a été acquitté, comme ayant obéi aux injonctions des matelots et chauffeurs.

C'est une indication dont feront bien de profiter les marins, dont quelques-uns s'étaient un peu trop habitués, surtout ces derniers temps, à ne pas voir appliquer les lois maritimes et qui, pour un oui ou un non, quittaient le navire à bord duquel ils étaient embarqués, sans se soucier des passagers — qu'ils obligeaient à rester en panne à Marseille — et du tort qu'ils faisaient au commerce, qui ne rencontrait plus de garantie pour la livraison de ses marchés.

Notre port a acquis de ce fait une réputation des plus préjudiciables et nos compagnies maritimes françaises ne voyaient pas sans une certaine inquiétude leur trafic diminuer au bénéfice de compagnies étrangères, qui, elles, n'ont jamais d'incidents à bord et quittent le port à leur heure régulière.

Le tribunal, en rendant ces jugements, a tenu à donner aux inscrits maritimes un premier avertissement, qu'ils feront bien de méditer, car il leur montre bien la volonté formelle des tribunaux maritimes de ne plus tolérer à l'avenir ces désertions au moment des départs des navires.

Du reste, les inscrits maritimes n'auraient, aujourd'hui aucune excuse à renouveler ces coups de tête. M. Chéron, sous-secrétaire d'État à la marine, ayant constitué une commission mixte, composée d'armateurs et d'inscrits maritimes, ainsi qu'il l'avait promis lors de son passage à Marseille.

Cette commission mixte a été installée ces jours derniers et a tenu déjà plusieurs réunions. Son but est de solutionner les conflits qui pourraient surgir entre les inscrits maritimes et les armateurs, au sujet de l'application de la loi de 1907, mais à la condition qu'il n'y aura pas eu au préalable cessation de travail.

Ne pas s'en remettre à cet arbitrage permanent, équivaldrait, pour les marins, à un acte de mauvaise foi, dont nous les croyons incapables, et qui aurait dans notre pays une répercussion des plus désastreuses, soit au point de vue commercial, soit au point de vue industriel, sans compter les peines pénales qu'on ne manquerait pas de leur appliquer.

COMITÉ CENTRAL DES ARMATEURS DE FRANCE
(*Le Sémaphore algérien*, 28 décembre 1909)

.....
Le conseil se réunissait pour la première fois depuis le décès d'un de ses membres, M. Nicolas Paquet, un des directeurs de la Compagnie de navigation marocaine et arménienne. Il a chargé son président d'adresser à MM. P. Paquet et H. Giraud, frère et gendre de M. Nicolas Paquet, l'expression de sa sympathie et des regrets que leur cause la disparition de leur éminent collègue.
.....



Coll. Jacques Bobée

PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE-C^{ie} NAVIGATION PAQUET
 MARSEILLE- TANGER- CASABLANCA
 TRAVERSÉE LA PLUS COURTE LA PLUS RAPIDE CONFORTABLES PAQUEBOTS DE LA
 C^{ie} DE NAVIGATION PAQUET
 Ernest-Louis Lessieux, 1910
 Cornille & Serre, imp., 19, rue du Terrage, Paris
 Succ. des Ateliers Hugo d'Alési.

Départ pour le Maroc
(*Le Petit Marseillais*, 22 mars 1911)

On nous télégr. de Bône, 21 mars :

Le vapeur affrété *Phrygie* a embarqué un bataillon de tirailleurs destiné à Casablanca ; une foule considérable a escorté les soldats jusque sur les quais. Après la présentation du drapeau, le *Phrygie* a pris la mer, à destination d'Alger. — N.

NOS RELATIONS AVEC LE MAROC
par CHARLES LEBOUQC,
député de Paris
(*Le Journal*, 2 décembre 1911)

Maintenant qu'au prix de lourds sacrifices nous avons établi d'une façon définitive notre empire sur la majeure partie de cette admirable région de l'Afrique du Nord, il s'agit de bien tirer parti de notre conquête, et de ne pas laisser, comme trop souvent, nos rivaux croquer les marrons que nous avons tirés du feu. Le Maroc est un merveilleux terrain d'entreprise commerciale : la fertilité du sol y garantit l'abondance de la vie, et la population est aussi importante que celles de l'Algérie et de la Tunisie réunies.

Or, à cet égard, il est temps de stimuler notre activité nationale. Il faut jeter le cri d'alarme : nous sommes déjà dépassés, et de beaucoup ! Les statistiques nous indiquent qu'en 1909, la France n'a fait que pour 51.255.999 fr. d'affaires avec le Maroc, contre 52.339.703 francs, chiffre du commerce britannique. Et encore, sur ce total, l'Algérie du Nord entre-t-elle pour 17.184.000 fr., ce qui ramène à 34.071.999 francs le chiffre de notre commerce maritime, alors que la totalité du commerce britannique s'est effectuée par voie de mer.

Ce qu'il importe donc d'améliorer — si nous tenons, comme l'honneur commercial national nous le commande, à reprendre la première place —, ce sont les relations maritimes entre la métropole et son nouvel empire.

[La Compagnie Paquet]

Actuellement, c'est Marseille qui assure la presque totalité du service de navigation avec la côte du nord-ouest de l'Afrique. La Compagnie Paquet a un service régulier avec départs, le 1^{er} et le 16 de chaque mois, pour Tanger et Casablanca. Malheureusement, les paquebots qui assurent ce service sont un peu vieux, et ils mettent soixante-dix heures pour aller de Marseille à Tanger. Ils ne jaugeant que 3.000 tonnes. La croissance rapide des intérêts français exigerait des navires plus importants et-plus rapides. Il faut dire que la Compagnie vient d'effectuer un progrès en ce sens, en retirant de sa ligne de la mer Noire un paquebot plus moderne, l'*Iméréthie*, de 4.500 tonnes, plus confortable, et qui fait en soixante heures le trajet Marseille-Tanger. Elle a installé également un service supplémentaire qui assure un départ vers le 7 et le 22 de chaque mois pour Gibraltar, Tanger, Larache, Rabat et Casablanca.

Enfin, elle assure les communications entre Oran, Tanger et Casablanca, par le service d'un vapeur de 2.000 tonnes, l'*Oued-Sebou*.

La vérité, c'est que le rapide développement de nos intérêts économiques et la concurrence très active de nos rivaux sous le régime de la porte ouverte rendent indispensable, d'urgence, la création d'un service hebdomadaire et rapide, dans les deux sens, entre Marseille, Tanger et Casablanca, avec des vapeurs de 6.000 tonnes au moins, munis de tout le confortable moderne, et ne mettant que cinquante heures au

maximum entre Marseille et Tanger. Il faudrait aussi améliorer le trajet d'Algérie, en reportant d'Oran à Alger la tête de ligne, et en y affectant des navires de plus fort tonnage que l'*Oued-Sebou*. Nous pourrions ainsi concurrencer les lignes anglaises et allemandes qui font escale à Gibraltar et à Alger.

[Atlantique-Maroc]

Mais, pour intéressantes que soient les communications par Marseille, elles sont et resteraient insuffisantes. Pour notre grand port du Midi, c'est la Provence qui se met en rapport avec le territoire chérifien. Or, les productions de la Provence sont quasi analogues à celles du Maroc, et l'échange est insuffisant.

Au contraire, il y a un puissant intérêt à attirer dans la sphère d'attraction marocaine nos régions du Nord et de l'Ouest. Des communications fréquentes et directes entre deux pays d'élevage comme la Normandie d'une part, le Rif et la Chaouïa d'autre part, seraient intéressantes à plus d'un titre pour l'amélioration des races dans notre nouvel empire, que la colonisation européenne est appelée à transformer dans un avenir très prochain. Il ne serait pas non plus sans profit d'apprendre le chemin de Fez aux produits manufacturés de nos provinces du Nord. Le sultanat offre à notre industrie un débouché important, d'autant plus que les produits de consommation indigène sont susceptibles d'être absorbés d'une façon générale par tout le bassin musulman de la Méditerranée.

Il faudrait donc qu'une ligne, partant du Nord et faisant escale en Normandie et, au moins, en deux de nos ports de l'Atlantique, fût créée. La Compagnie Transatlantique vient de faire un premier effort en ce sens. Elle a récemment inauguré un service qui comporte un départ, le 5 de chaque mois, de Nantes, pour Bordeaux, Casablanca, Saffi et Mogador, avec retour par les mêmes escales. C'est un commencement. Mais le service ne sera complet que quand il partira du Nord. Une compagnie allemande nous a d'ailleurs devancés dans cette voie. L'« Oldenburg-Portugisische » vit en exploitant le trafic entre les ports allemands de la mer du Nord et ceux de la côte occidentale du Maroc, en y ajoutant des escales au Portugal.

[AOF-Maroc]

Enfin, il sera indispensable de mettre en relations régulières nos colonies de l'Afrique Occidentale avec celles de l'Afrique du Nord, créant ainsi un mouvement d'échanges entre les deux parties principales de notre empire africain. Il suffirait, pour commencer, que les Messageries africaines, qui assurent un service à vapeur mensuel entre Dakar et Port-Étienne, sur la côte du Sahara, remontassent jusqu'à Saffi ou Mogador.

Nous venons de faire une affaire, qui doit être une bonne affaire. Encore faut-il que nous sachions utiliser les avantages que nous avons su acquérir. Pour cela, il faut agir sans retard, et, avant tout, assurer à nos produits l'accès rapide de notre nouvel empire.

NOUVELLES MARITIMES (*Le Sémaphore algérien*, 23 septembre 1912)

La compagnie Paquet, de Marseille, qui avait acheté à la Stoomvaart Maatschappij Nederland, un vapeur, le « Chaouïa », vient d'acheter à la même compagnie le steamer « Koning-Willem II », connu dans notre port. Il est parti d'Amsterdam pour gagner son nouveau port d'attache, sous le nom de « Doukkala ».

NOUVELLES MARITIMES

(Le Sémaphore algérien, 13 octobre 1912)

Les Oranais se plaignent que leur port « dégringole » selon l'expression du « Libéral ». Et cependant toutes les adjudications pour le Maroc se font à Oran. Les cargos de la Compagnie Paquet et les transports de l'État y chargent pour le compte de la guerre, alors que le port d'Alger ne tire aucun profit de l'expédition marocaine.

Nos voisins de l'Ouest ont donc tort de s'alarmer.

NOUVELLES MARITIMES
FRANCE

(Le Sémaphore algérien, 15 décembre 1912)

Le vapeur français *Béarn* construit à Nantes en 1900 et jaugeant 150 tonneaux bruts et 210 nets, a été vendu à la Compagnie Paquet, de Marseille, qui lui a donné le nom de *Mamora*.

MAROC

(Le Sémaphore algérien, 18 janvier 1913)

La Compagnie Paquet a augmenté sa flotte d'une nouvelle unité destinée au cabotage sur les côtes du Maroc, cette compagnie envisagerait, en outre, la construction d'une flottille de petits navires de ce genre.

CASABLANCA

(Le Sémaphore algérien, 15 et 20 février 1913)

La Compagnie Paquet était à peu près seule à transporter du matériel de débarquement à Casablanca. Or, la Compagnie transatlantique en transporte aussi depuis quelque temps. Le « Versailles » a, en effet, plusieurs barcasses à son bord.

NOUVELLES MARITIMES
ALGER

(Le Sémaphore algérien, 29 février 1913)

Le « Marackchi », le petit navire garde-côte marocain, venu à Alger pour remorquer deux chalands construits par l'amirauté pour le compte de la « Dette marocaine », repartira ce soir ou demain pour Tanger. Le capitaine au long cours Flandrois, qui le commande, a commandé longtemps à la Compagnie. Paquet et a été capitaine de port à Tanger. Lors des événements d'Agadir, alors qu'il prenait part à l'action avec les deux canons du bord, il reçut une balle à la figure. Il porte la trace de cette blessure.

Le capitaine Flandrois connaît très bien toute la côte marocaine : aussi les destinées du « Marackchi » sont-elles entre bonnes mains.

NOUVELLES MARITIMES
Compagnie Paquet
(*Le Sémaphore algérien*, 2 et 6 mars 1913)

La Compagnie Paquet a décidé de porter à quatre le nombre de ses départs rapides sur Tanger et Casablanca. La « Chaouïa » et le « Doukkala » sont spécialement affectés à ces services ; les départs de Marseille auront lieu les 1^{er}, 9, 16, 24 de chaque mois et le voyage durera moins de trois jours.

La compagnie assurera, en outre, deux départs commerciaux les 12 et 27, desservant tous les ports de la côte marocaine.

NOUVELLES MARITIMES
FRANCE
(*Le Sémaphore algérien*, 6 juillet 1913)

La Compagnie Paquet se constitue à partir du 1^{er} juillet prochain en société anonyme au capital de 7 millions sous la raison sociale Compagnie de navigation Paquet.

Distinctions
(*Le Sémaphore algérien*, 10 août 1913)

Nous ... adressons également à M Paquet, directeur de l'importante Compagnie maritime marseillaise, nos meilleures félicitations, pour sa promotion au grade de chevalier de la Légion d'honneur.

NOUVELLES MARITIMES
Alger
(*Le Sémaphore algérien*, 10 août 1913)

— Le « Turenne », appartenant à une maison de Bordeaux et affrété par la Compagnie Paquet, prend un chargement de fourrage pour Casablanca.

— Le « Meurthe » à la Compagnie Paquet, charge également du fourrage pour le Maroc.

Au Comité central des armateurs de France
(*Le Sémaphore algérien*, 26 octobre 1913)

.....
Le président adresse les félicitations du conseil à M. Paul Paquet, président-directeur d'une des sociétés de navigation les plus anciennes et les plus prospères du port de Marseille, à l'occasion de sa nomination dans l'ordre national de la Légion d'honneur.
.....

NOUVELLES MARITIMES

FRANCE
(*Le Sémaphore algérien*, 16 novembre 1913)

La nouvelle unité dont nous avons annoncé l'achat par la Compagnie Paquet est le *Rubin*, construit en 1911, à Helsingborg. Le *Rubin* sera francisé sous le nom de *Tensift*.

NOUVELLES MARITIMES
MARSEILLE
(*Le Sémaphore algérien*, 1^{er} décembre 1913)

La Cie Paquet a l'intention d'établir un service rapide avec le Maroc. A cet effet, elle se propose de faire construire un paquebot de 120 mètres de long.

Les syndiqués libres de la Marine
(*Le Sémaphore algérien*, 8 décembre 1913)

M. Jean Gauthier, secrétaire général de la Bourse libre du travail de Marseille, nous adresse le rapport qu'il déposa entre les mains de M. de Monzie, sous-secrétaire d'État au ministère de la Marine, lors de son passage à Marseille.

Après avoir expliqué les raisons qui les séparent de l'organisation syndicale affiliée à la C.G.T., dont le sieur Rivelli est le plus bel ornement, M. Gauthier et ses collègues du bureau, développent leurs arguments sur les trois questions qui sollicitent particulièrement l'attention de M. de Monzie.

.....

III. — Les indigènes à bord des navires

Ce n'est pas à notre avis au lendemain de nos succès coloniaux, lorsque chacun reconnaît les bienfaits économiques de notre colonisation, que l'on doit jeter l'interdit aux Arabes de nos colonies. Ce n'est pas au moment où des essais sont tentés pour organiser le tirage au sort dans toutes nos possessions, et après les manifestations si sympathiques et enthousiastes qui furent faites aux troupes indigènes, lors de leurs passages dans les villes de la Métropole, il y a à peine quelques mois, que l'on est bien fondé à venir faire entendre une cloche discordante parce que deux cents de ces braves naviguent sur les navires de la Méditerranée.

Vous avez là une noble cause à défendre et soyez sûr que nous vous accorderons notre concours sans limites.

À bord de quelques uns des navires des diverses compagnies qui font la Méditerranée, il y a quatre catégories d'inscrits.

- 1° Les Français inscrits maritimes.
- 2° Les inscrits indigènes sujets français.
- 3° Les inscrits étrangers.
- 4° Les inscrits indigènes étrangers.

.....

La deuxième catégorie, les inscrits indigènes sujets français, est celle sur laquelle des personnalités qui se targuent d'humanitarisme et de solidarité déploient tous leurs efforts pour empêcher leur embarquement.

Nous avons fait une enquête, ils sont 150 environ. A la Cie Transatlantique, sur un effectif de 822 hommes qui forment les équipages de ses 21 unités, il y en a 51 ; à la Cie Mixte 52 ; à la Cie Fraissinet 9 ; [et à la Cie Paquet un seul.](#)

Dans ces chiffres sont compris tous les indigènes sujets français algériens, sénégalais ou natis d'une autre de nos colonies.

Nés sur le sol de nos possessions, ayant souffert les vexations de la conquête, ayant perdu bien souvent un être cher sur les champs de bataille, ces hommes sont incontestablement français. Nous réprouvons cette campagne qui, menée par des internationalistes notoires, tendrait à établir de nouvelles frontières.

Nos adversaires, qui vous demandent d'empêcher ces travailleurs de naviguer, acceptent cependant d'un indigène sans production d'état civil un concours pécuniaire, ils le syndiquent ainsi que le prouve la carte que nous possédons.

C'est là de l'incohérence qui frise la mauvaise action.

Pour la troisième catégorie, les inscrits étrangers, leur présence à bord est un droit qui ne peut faire de doute.

La loi sur l'établissement du rôle d'équipage autorise le quart d'étrangers par spécialité.

Reste la quatrième catégorie, qui légalement ne peut, exister, l'indigène étranger.

Parmi ces derniers un grand nombre sont nés dans nos possessions lointaines, mais l'administration de la Marine n'étant pas suffisamment éclairée sur leur identité, refuse de les embarquer au titre français et ils naviguent alors au titre étranger.

Ces Arabes « étrangers » remplissent les mêmes conditions vis-à-vis de la caisse des invalides puisque les Cies sont tenues de payer à ces caisses les 8 % fixés de leur salaires.

Enfin ils permettent par leur présence, les marins français devenant rares, de compléter les équipages qui ne pourraient être constitués.

Telles sont M. le sous-secrétaire d'État les observations que nous avons à vous présenter.

Nous félicitons M. Jean Gauthier de l'excellent esprit qui règne dans son groupement aux statuts duquel près de 4.000 marins ont adhéré.

Cela nous console des palinodies des Rivelli de la C. G. T.

NOUVELLES MARITIMES

ORAN

(*Le Sémaphore algérien*, 25 janvier 1914)

La Compagnie Paquet a affrété pour sa ligne Algérie-Maroc le vapeur norvégien *Falk*.

NOUVELLES MARITIMES

(*Le Sémaphore algérien*, 1^{er} février 1914)

La Compagnie Paquet vient d'acheter, à Emden, le petit vapeur *Donator*, d'une portée de 1.300 tonnes, dont 900 sur 10 pieds.

Ce vapeur, qui portera le nom de *Souss*, est destiné au cabotage marocain et au port de El-Kénitra.

Lignes de navigation au Maroc

(*Le Sémaphore algérien*, 17 mai 1914)

.....
La Compagnie Paquet vient d'acquérir des vapeurs de 5.000 tonnes du « Rotterdamsche Lloyd » qu'elle compte employer pour sa ligne Marseille-Tanger-Casablanca.

NOUVELLES MARITIMES
Un appareil de sauvetage
(*Le Sémaphore algérien*, 14 juin 1914)

M. le capitaine Léonelli, commandant du vapeur « Anatolie », de la Compagnie Paquet, a convié, ces jours-ci, à Tunis, quelques personnes qu'il fit assister à des expériences d'un appareil de sauvetage de son invention.

L'appareil se compose d'un matelas de toile parfaitement imperméable, rempli de kapok, produit cotonneux extrêmement léger qui est utilisé pour remplacer la laine ou l'édredon.

Ces matelas jetés sur l'eau sont absolument insubmersibles. Réunis par quatre, ou par huit et même en plus grand nombre au moyen de petites cordes solidement fixées dans le bourrelet garni de ganses à œillet, ils forment un radeau où peuvent facilement trouver place deux passagers par matelas.

Quatre matelots de « l'Anatolie » se sont précipités à l'eau du pont du vapeur, et ont réuni ensuite leurs matelas formant un radeau de quatre mètres de longueur sur deux de largeur. Sur ce radeau, ils se sont livrés à la gymnastique la plus démonstrative et la légère embarcation tenait admirablement son équilibre, beaucoup mieux qu'une chaloupe ou une barque.

Cet engin, qui ne serait point encombrant à bord puisqu'il pourrait se trouver dans toutes les couchettes, a le grand avantage d'être léger. Un matelas de deux mètres de longueur pèse dix kg et le kapok ainsi utilisé peut supporter six fois son poids, c'est-à-dire qu'un matelas de 10 kg peut supporter un poids de 350 kg.

Un matelas semblable peut tenir la mer sans se détériorer pendant un mois.

Nous manquons évidemment de compétence parfaite pour prononcer un jugement sans appel ; mais cet engin nous a paru d'une conception fort heureuse et digne d'attirer sérieusement l'attention des gens du métier et des pouvoirs publics.

M. le commandant Léonelli a également invité un dispositif adapté par lui à la boussole et qui permet à l'homme de quart de distinguer avec beaucoup plus de netteté les oscillations de l'aiguille. C'est une énorme loupe dont le diamètre est assez développé pour permettre à l'œil de l'observateur d'embrasser tout le champ du disque de la boussole et qui décuple l'indication des degrés, rendant ainsi l'observation beaucoup plus parfaite.

MAROC
(*Le Sémaphore algérien*, 22 juin 1914)

La Compagnie marseillaise de navigation Paquet vient de mettre en service, entre Marseille et le Maroc, son nouveau grand paquebot *Abda*, qui, de concert avec ses vapeurs rapides Doukkala et Chaouïa assurera le service postal et des passagers entre la métropole et les ports marocains.

Les importantes améliorations et transformations qui viennent d'être apportées aux aménagements et aux machines de l'*Abda*, font de ce beau vapeur un superbe et

rapide paquebot, le plus luxueux des navires de cette florissante compagnie de navigation marseillaise.

NOUVELLES MARITIMES
Sur la ligne Tunisie-Algérie-Maroc
(*Le Sémaphore algérien*, 18 juillet 1914)

Le paquebot « Iméréthie », de la Cie Paquet, qui effectue actuellement le service hebdomadaire Oran-Tanger-Casablanca, va desservir dorénavant et en remplacement de l'« Anatolie », la ligne Tunisie-Algérie-Maroc.

UNE TRAVERSÉE MOUVEMENTÉE
(*Le Petit Marseillais*, 13 août 1914)

Le paquebot français « Phrygie », arrivé hier, à Marseille, fit la fâcheuse rencontre du « Cœben » et du « Breslau ». — Par miracle, il n'en eut aucun dommage. — Il croisa et renseigna le lendemain la Division navale anglaise, qui donne la chasse aux navires de guerre allemands.

Le paquebot *Phrygie*, commandant Micerev, de la Compagnie Paquet, venant de Novorossisk et de Batoum, Trébizonde, Samsoun et Constantinople, est arrivé hier matin, à 6 heures, à Marseille, et s'est amarré à la 8^e section des Docks.

La *Phrygie* a ramené 394 passagers, dont 370 Français qui rentrent en France pour répondre à l'appel de la mobilisation. Parmi ces passagers, notamment, se trouve l'aviateur connu Levasseur, qui vient se mettre à la disposition de l'autorité militaire.

La traversée de ce paquebot a été marquée par un incident qui donna quelque anxiété à l'état-major et à l'équipage de la *Phrygie*.

Le paquebot était parti le 5 août, à 4 heures de l'après-midi. En raison de l'état de guerre, le commandant Micerev, pour éviter toute fâcheuse rencontre, avait serré la terre d'un jour plus près qu'à l'ordinaire. Cette prudente précaution ne l'empêcha point, cependant, de se trouver en face de navires de guerre ennemis.

En effet, le vendredi 7 août, vers les 6 heures du soir, le paquebot se trouvait à la hauteur du cap Saint-Ange, lorsque, à l'horizon, se profilèrent les silhouettes de deux navires de guerre. Ces navires, qui filaient à toute vapeur, approchaient rapidement de la *Phrygie*. L'état-major du paquebot et son équipage s'aperçurent promptement qu'ils avaient en face d'eux des croiseurs portant flamme allemande. qui ne pouvaient être que le *Cœben* et le *Breslau*.

Afin de ne pas laisser l'inquiétude se répandre parmi les passagers, on laissa s'ébruiter la nouvelle que les navires en vue étaient des navires de guerre anglais. Cependant, le commandant Micerev ne se dissimulait pas que l'instant était critique. Avec sang-froid cependant, il commanda une manœuvre qui avait un double but : elle lui permettait, en se rapprochant de terre, d'éviter peut-être le contact avec les navires de guerre ennemis ; elle lui donnait également le moyen de parvenir à échouer son paquebot si celui-ci était canonné par les croiseurs allemands.

Cependant, cette manœuvre n'était pas passée inaperçue du *Cœben* et du *Breslau*, car c'étaient bien eux qui se trouvaient là. Les deux imposants navires modifièrent leur marche. Lorsqu'ils eurent, à distance, encadré en quelque sorte la *Phrygie*, ils intimèrent à celle-ci l'ordre par signaux de faire connaître sa nationalité.

S'attendant à être coulé ou, pour le moins, à être fait prisonnier, le commandant Micerev fit arborer les couleurs françaises sur son paquebot. À la grande stupéfaction du capitaine marin, les navires de guerre ne firent aucune autre manifestation. Ils reprirent leur route et disparurent bientôt à l'horizon.

Ce n'est qu'à ce moment que les passagers apprirent les dangers auxquels ils venaient d'échapper. Le lendemain, grand émoi parmi les passagers. Il était 2 heures de l'après-midi. À l'horizon apparaissaient à nouveau les silhouettes menaçantes de navires de guerre. Il y avait là une division navale. Les passagers se rassurèrent bientôt, car il s'agissait bien, cette fois, d'une flotte anglaise, composée des cuirassés anglais *Veymonth*, *Inflexible*, *Indomptable*, *Infatigable*, éclairés par un certain nombre de torpilleurs.

Cette force navale s'arrêta à la hauteur de la *Phrygie*, après avoir invité le paquebot à s'arrêter également. Une vedette se détacha de l'escadre anglaise et vint conduire à la coupée du paquebot français un enseigne de vaisseau.

Cet officier, qui parlait parfaitement notre langue, demanda au capitaine Mitresey s'il n'avait point rencontré les croiseurs allemands *Goeben* et *Breslau*. Il connut ainsi les incidents de la veille et le point où ils s'étaient déroulés. Muni de ces indications, l'enseigne de vaisseau quitta la *Phrygie* et, à bord de sa vedette, rejoignit l'escadre anglaise.

Celle-ci, aussitôt, à toute vapeur, fit route dans la direction du cap Saint-Ange, reprenant sa poursuite des deux croiseurs allemands.

La *Phrygie*, de son côté, reprit sa marche. Elle passa devant Malte, devant Rizerie où au large elle croisa la flotte française, et, enfin, elle arriva à Marseille. En bon port, peut-on dire, cette fois, avec juste raison. — R.

NOUVELLES MARITIMES
ORAN
(*Le Sémaphore algérien*, 2 août 1915)

La Compagnie Paquet fait connaître que le service maritime Oran-Casablanca sera régulièrement assuré par quatre voyages mensuels, suivant les indications ci-dessous :

Départ d'Oran le 1^{er} ; arrivée à Casablanca, le 5.
Départ de Casablanca, le 4 ; arrivée à Oran, le 6.
Départ d'Oran, le 9 ; arrivée à Casablanca le 11.
Départ de Casablanca, le 12 ; arrivée à Oran, le 14.
Départ d'Oran, le 16 ; arrivée à Casablanca, le 18.
Départ de Casablanca, le 19 ; arrivée à Oran, le 21.
Départ d'Oran, le 24 ; arrivée à Casablanca, le 26.
Départ de Casablanca, le 27 ; arrivée à Oran, le 29.

La Compagnie Paquet
(*Le Sémaphore algérien*, 21 septembre 1915)

L'importante Compagnie de navigation Paquet, dont le siège social est à Marseille, voit son trafic avec le Maroc s'accroître de jour en jour. Le soin qu'elle apporte au transport des passagers et des marchandises est une des conditions de sa vogue grandissante et légitime.

NOUVELLES MARITIMES
BOUGIE
(*Le Sémaphore algérien*, 2 août 1915)

Le « Ville-d'Oran », de la Compagnie transatlantique, arrivé jeudi dernier dans notre port, traînait en remorque le voilier italien « Simonette ».

Le brick avait été rencontré, après gros mauvais temps, au large des Baléares dans une périlleuse situation. Son chargement, composé de blocs de marbre a destination de Barcelone, s'étant renversé, le navire perdit son équilibre et donna fortement de la bande. C'est à ce moment que le capitaine du voilier, apercevant le paquebot qui faisait route sur Bougie, demanda du secours et le voilier fut remorqué jusque dans notre port.

Matelas de sauvetage Léonelli
(*Le Sémaphore algérien*, 26 novembre 1915)

M. Léonelli, commandant à la Compagnie Paquet, a inventé des matelas inchavirables et insubmersibles qui, réunis, forment un radeau sauveur.

Le matelas est inchavirable parce qu'il a ses flotteurs de redressement, qui font pression lorsque le poids se déplace sur un côté quelconque. Ces flotteurs sont constitués par les guirlandes qui comprennent entre elles des sachets en kapok : le tout formant un cadre mobile tout autour du matelas d'une grande résistance à l'immersion qui empêche le renversement.

Ces matelas, qui servent de couchage, sont très souples : il n'y a à craindre aucun des accident qui se produisent actuellement sur les appareils rigides (radeaux en bois ou en fer).

Le matelas est insubmersible, étant fait en toile imperméable et garni de 11 kg de kapok (800 grammes de kapok suffisent pour tenir une personne sur l'eau).

Chaque matelas a des œillets et des petits cordages pour pouvoir se joindre à d'autres matelas et former rapidement un radeau d'une telle flottabilité qu'il peut contenir environ quatre personnes par matelas.

Les matelas-radeaux de M. Léonelli, dont la démonstration a été couronnée de succès, méritent de retenir l'attention, et surtout d'être adoptés rapidement, afin de parer à la piraterie des boches et aux drames de la mer.

Cie de navigation Paquet
Société anonyme.
Capital 7.000.000 de fr.
« Société N. Paquet et Cie transformée », siège social et exploitation : 3, place Sadi-Carnot, Marseille. Adresse télégraph. : Paquet-Marseille.
(*Le Sémaphore algérien*, 28 avril 1917)

La Compagnie Paquet est la société de navigation qui, la première, a établi une ligne régulière, entre la France et la côte marocaine. Fondée en 1863, ses services relient depuis sans interruption Marseille et les ports du Maroc.

MM. Paquet ont toujours veillé à ce que leurs lignes amènent des relations de plus en plus étroites entre les deux pays. Ils ont fait suivre à leur flotte le développement que comportaient les nécessités du trafic en marchandises et en passagers.

Avant la guerre, il y avait tous les samedis un départ rapide, spécialement pour les passagers de Marseille pour Tanger et Casablanca. Il n'y a actuellement que 3. départs par mois de Marseille pour Tanger et Casablanca, les 5, 15 et 25. Les départs de Casablanca ont lieu aux mêmes dates. Ce service direct est effectué par des paquebots de 7.800 tonnes, munis de la T.S.F., avec de vastes ponts promenades, cabines de luxe, salon, fumoir, salle de bains, etc.

Il y a, en outre, une quinzaine de départs par mois pour le service des marchandises, Ils assurent l'exploitation des produits de la métropole et ont permis l'importation de grandes quantités de céréales.

La Compagnie Paquet, malgré les difficultés de l'heure présente — réduction du personnel, navires réquisitionnés, etc. — assure ses services régulièrement, facilitant ainsi le trafic en marchandises et en voyageurs qui emprunte la voie de Marseille, C'est, d'ailleurs, la plus courte, il n'y a que 880 milles de Marseille à Casablanca.

C'est la plus abritée et la plus agréable. Après la traversée d'environ soixante heures, le voyageur arrive à Tanger, ayant été charmé par le panorama; que lui a présenté la cote d'Espagne qui est suivie de très près pendant la traversée de la Méditerranée.

La Cie Paquet à l'honneur
(*Le Sémaphore algérien*, 21 juillet 1917)

Le vapeur *Circassie*, de la Compagnie Paquet, reçoit un témoignage de satisfaction du ministre de la Marine pour l'attitude disciplinée et énergique de ce bâtiment contre un sous-marin le 15 juin 1917. L'enseigne de vaisseau auxiliaire Léonelli, qui le commandait, est cité à l'ordre de l'armée et cinq Croix de guerre sont attribués à des officiers ou marins de la *Circassie*.

A la Compagnie Paquet
(*Le Sémaphore algérien*, 30 mai 1918)

M. Giuliani, commandant de l'*Abda*, de la Compagnie de navigation Paquet, vient d'être inscrit au tableau de la Légion d'honneur, pour avoir vaillamment lutté contre un sous-marin.

Nos félicitations à ce héros.

UNE CATASTROPHE MARITIME
Le vapeur « Chaouià » coulé sur une mine
500 victimes
(*Le Journal des débats*, 19 janvier 1919)

L'agence Havas a reçu les télégrammes que voici :

.....
Marseille le 17 janvier. — Le paquebot français *Chaouià* a heurté une mine dérivante à 40 milles au nord du cap Peloro. Le navire avait 90 hommes d'équipage et transportait 600 passagers. On compte 230 survivants. Plusieurs des survivants ont été blessés par l'explosion ils ont reçu des soins dans les hôpitaux de Messine.

Rome, le 17 janvier. — Le *Giornale d'Italia* publie la dépêche suivante de Palerme

Le vapeur *Chaouiïa*, de 4.600 tonnes, battant pavillon français et commandé par le capitaine Salviet, vient de couler près de Messine. Le *Chaouiïa* avait à bord 650 passagers, la plupart grecs, serbes et russes, allant de Marseille au Pirée. Il était arrivé le 14 janvier vers minuit à l'embouchure du détroit lorsqu'il heurta une mine à la dérive. L'explosion fut terrible. Le vapeur a coulé en 4 minutes.

Le vapeur anglais *Cagheston*, prévenu par les sirènes et par le bruit de l'explosion, accourut sur place et, grâce au clair de lune, put sauver 150 passagers. Vers deux heures le *Cagheston* réussit à signaler le désastre aux services maritimes de Sicile qui envoyèrent aussitôt des secours.

À 8 heures, le *Cagheston* et les bateaux italiens rentrèrent au port de Messine et y débarquèrent les survivants qui furent secourus par la Croix-Rouge italienne. On craint qu'on ait à déplorer la mort de 500 personnes.

La perte du *Chaouiïa*
Liste des passagers sauvés
(*Le Journal des débats*, 20 janvier 1919)

Marseille, le 18 janvier. — De nombreuses personnes se sont présentées, ce matin, à la Cie Paquet pour obtenir des renseignements sur le sort des passagers du paquebot sinistré.

Parmi ces passagers on cite : le colonel anglais Bedoes ; MM. Émile Gillolot et Eissen, consuls de France ; Mayer, administrateur ; Orbec, Tezzian, Miliot et Renaud, secrétaires de mission diplomatique : Gravier, chargé de mission. – (Havas.)

Parmi les survivants de la catastrophe, nous relevons les noms de :

MM. Laporte, consul général de France à Smyrne ; le lieutenant de vaisseau Weverbergh, Labonne Hirih [Eirik], consul suppléant de France ; Paul Gravier et le capitaine de Courson, chargé de mission en Roumanie ;

Le lieutenant-colonel Weyl [des Tabacs ottomans], le lieutenant aviateur polonais Rudlicky ; Rey, directeur du chemin de fer Smyrne-Cassaba* ; le chef d'escadron Berriat ; Dandrya, inspecteur de la dette publique ottomane ;

Le lieutenant Mendel, le médecin de première classe Bernard ; Brownea, correspondant du *Daily Chronicle* ; M. Dumoulin, etc., etc.

vapeurs français coulés
(*Le Sémaphore algérien*, 6, 13 et 20 février 1919)

1916

Imerethie	2.360	Compagnie de navigation marocaine et arménienne (N. Paquet et Cie)(Marseille).
-----------	-------	--

1917

Médie	4.470	Cie de navigation marocaine et arménienne N. Paquet et Cie (Marseille).
-------	-------	---

Témoignage de satisfaction
(*Le Sémaphore algérien*, 3 avril 1919)

Le ministre de la Marine, par décision du 15 mars dernier, a accordé un témoignage officiel de satisfaction au vapeur « Chaouïa » (compagnie Paquet) pour le sang-froid et le dévouement dont tout le personnel a fait preuve lors de la destruction de ce vapeur par une mine, le 16 janvier 1919.

Les services maritimes au Maroc
(*Le Sémaphore algérien*, 26 juin 1919)

La résidence générale a fait des démarches auprès du ministre des affaires étrangères et des compagnies de navigation en vue d'obtenir la mise en ligne de vapeurs supplémentaires pendant la période s'étendant du 15 juin au 15 octobre 1919.

À la suite de ces démarches, la compagnie Paquet a fait connaître qu'avant un mois, elle aura mensuellement sur sa ligne du Maroc un départ de plus dans chaque sens.

Les démarches entreprises sont continuées à l'effet d'obtenir de la Compagnie Paquet, et aussi des autres compagnies, un effort plus considérable qui aurait pour résultat de transporter, dans les deux sens et pendant la période estivale, tous les voyageurs ayant besoin de se déplacer.

Les Transports maritimes à vapeur à Alger
(*Le Sémaphore algérien*, 24 juillet 1919)

L'agence d'Alger de la Compagnie des Transports maritimes à vapeur qui, comme on le sait, a englobé sous sa gestion, pour l'Algérie, les services de correspondance de la Compagnie Paquet et la Compagnie des Chargeurs réunis, se trouvant trop à l'étroit dans ses anciens bureaux, sur les quais, se voit dans l'obligation d'installer son agence en ville, rue de Constantine, 1, où sont spécialement transférés les guichets chargés de l'embarquement des passagers et du transit.

La direction, ainsi que les bureaux du trafic des marchandises, restent sur les quais comme précédemment.

(*Le Sémaphore algérien*, 7 août 1919)

La Compagnie de navigation Paquet fait construire, comme nous l'avons déjà indiqué dans un précédent numéro, un vapeur aux Forges et chantiers de la Méditerranée à La Seyne.

Voici les principales caractéristiques de ce navire : dimensions : longueur 116 ; largeur 14, creux 9;05 ; portée en lourd, 5.500 tonnes. Coque en acier, divisée en 7 compartiments, assurant ainsi une grande flottabilité en cas d'accident. La machine, à triple expansion, développera une puissance de 3.100 chevaux, et imprimera au navire une vitesse de 14 n. et demi. L'éclairage électrique et un poste de télégraphie sans fil compléteront l'aménagement technique de cette unité.

UN COMITÉ FRANÇAIS DU LLOYD'S REGISTER
(*Le Sémaphore algérien*, 23 décembre 1919)

.....
M. H. Giraud, administrateur-directeur de la Société générale de transports maritimes à vapeur, administrateur délégué de la Compagnie de navigation France-Amérique, administrateur de la Compagnie de navigation Paquet, de la Compagnie de navigation Sud-Atlantique, de la Compagnie des Chargeurs réunis, et des Chantiers et ateliers de Provence, vice-président du Syndicat marseillais de la Marine marchande.
.....

Étude de M^e Théophile JOURDAN, notaire à Marseille, 52, rue Moulgrand.
SOCIÉTÉ MARSEILLAISE DE CRÉDIT INDUSTRIEL & COMMERCIAL ET DE DÉPÔTS
(*Le Sémaphore algérien*, 7 avril 1920)

Le conseil d'administration est composé de :

.....
17^e M. Paul PAQUET, armateur, demeurant à Marseille, 4, place Carnot.

DANS L'ARMEMENT
L'attribution des navires allemands aux compagnies françaises
(*Le Sémaphore algérien*, 7 mai 1920)

À la Compagnie de navigation Paquet sont attribués deux navires d'un tonnage de 4.771 tonnes : le « Frankenwald », de 3.898 tonnes, et le « Grete-Crods », de 873 tonnes.

Le paquebot « Souirah » attaqué en mer Noire
(*Le Sémaphore algérien*, 14 mai 1920)

Le paquebot « Souirah », de la Cie Paquet, qui avait quitté Marseille le 15 avril à destination de Beyrouth et Alexandrie, n'avait, depuis, donné aucune nouvelle.

La Cie Paquet a reçu le 12 mai du capitaine Mattei, commandant le navire, le télégramme suivant :

Constantinople, le 11 mai, 16 heures. Dans la nuit, pendant la traversée de Batoum à Trébizonde, nous avons été attaqués à main armée par une bande organisée de vingt-cinq brigands, se disant bolcheviks, qui, sous la menace de mort, ont dévalisé les passagers. Il n'y a aucun blessé.

Le « Souirah » est arrivé Je 11 mai à Constantinople.

Une piraterie en 1920
Le pillage du paquebot « Souirah » dans la mer Noire
(*Le Sémaphore algérien*, 21 mai 1920)

Dans la nuit du 6 au 7 mai, le « Souirah », de la Compagnie Paquet, quittait Battoum ; environ 400 passagers se trouvaient à bord. Les uns se rendant à Constantinople, les autres à Marseille. Il y avait à peu près deux heures que nous avions

quitté le port ; il était 9 heures environ, le dîner achevé, les passagers s'étaient retirés dans leurs cabines ou s'étaient rendus dans les salons.

Tout à coup, des coups de feu retentirent sur le pont ; le capitaine du « Souirah » et les télégraphistes du poste de T.S.F. venaient d'être faits prisonniers par des bandits qui se trouvaient à bord comme passagers ; ils nous menacèrent bientôt de leurs revolvers et maîtrisèrent également le reste de l'équipage. Les pirates étaient au nombre d'une trentaine ; ils s'étaient fait inscrire comme passagers de pont pour Trébizonde ; ils eurent soin, tout d'abord, de détériorer l'appareil de télégraphie sans fil ; puis ils commencèrent le pillage du bateau. Toujours sous la menace des revolvers des bandits, les passagers durent vider entre leurs mains leurs portefeuilles, leur remettre leurs bijoux, leurs montres et tous les objets précieux ; ils durent même ouvrir toutes leurs malles, dans lesquelles les corsaires choisirent ce qui leur convenait. Plus de deux millions d'argent passèrent ainsi aux brigands.

L'angoisse, sur le bateau, était générale. Les femmes, et les enfants pleuraient, en proie à une terreur bien compréhensible. Au fur et à mesure de leurs « prises », les bandits transportaient le butin dans les canots qui avaient été mis à la mer une fois que le navire eut stoppé ; ils ne laissèrent ni fourrures., ni appareils photographiques, ni jumelles, rien de ce qui a quelque prix.

Mme Haskell, femme du commissaire américain en Arménie, qui se trouvait sur le « Souirah » avec ses enfants, fut dépouillée de tout ce qu'elle possédait. Il n'y eut pas que des scènes dramatiques ; le comique, parfois, s'y mêla ; des passagers s'étaient dissimulés sous leurs couchettes ou derrière leurs bagages. Les brigands étaient masqués ; ils affectèrent une sorte de générosité et d'insultante galanterie ; ils tentaient de baiser, la main des voyageuses, après en avoir retiré les bagues ; ils laissèrent quelque monnaie à chaque passager et même distribuèrent à certains quelques-unes des pièces d'or volées à d'autres.

Pendant le temps que dura le pillage, le capitaine du « Souirah », gardé sur sa passerelle, était contraint, sous le canon des revolvers, de transmettre aux mécaniciens les ordres donnés par les chefs des pirates. Nous nous trouvions alors près des côtes de Lazistan, entre Trébizonde et La Gourie (angle nord-est de l'Anatolie). Une partie de l'équipage dut transporter à terre le butin entassé dans les canots. Les bandits abandonnèrent enfin le « Souirah » et disparurent dans la nuit. Il est miraculeux qu'aucun des matelots et des passagers n'ait été blessé car les bandits tirèrent bon nombre de coups de feu.

Le sang-froid du capitaine du « Souirah », M. Mattéi, et l'attitude de l'équipage contribuèrent, d'ailleurs, à éviter des accidents plus graves.

Je viens de vous faire un récit, trop bref mais fidèle, de l'aventure dont nous avons été les victimes. Quelque incroyable que cela soit, en 1920, à quelques kilomètres de Batoum, trente bandits ont pu se rendre maîtres d'un navire, molester et dévaliser quatre cents passagers. Mais le pire, c'est que ces trente bandits armés ont pu se réunir à Batoum et prendre place à bord du « Souirah » munis de passeports réguliers. Il conviendrait évidemment, de rechercher les responsabilités. Le prestige des gouvernement alliés subit sans cesse des atteintes dans cette région du Caucase ; Batoum, notamment, est devenu un centre d'agitation et de corruption. On ne peut laisser se prolonger cette situation. Il y a une police militaire. Que fait-elle ?

Un incident à bord de l'« Ionie »
(*Le Sémaphore algérien*, 28 mai 1920)

Un nouvel incident maritime a surgi mercredi soir à bord du paquebot « Ionie », de la Compagnie Paquet, en partance pour le Maroc. Au moment de l'appareillage, les

chauffeurs, qui avaient demandé un supplément de personnel qui ne leur a pas été accordé, ont refusé tout service en manière de protestation, tout en demeurant à bord, et le navire a dû rester à quai, en attendant une solution du conflit.

Le « Ionie » devait emporter 600 passagers.

LE FEU SE DÉCLARE À BORD DE DEUX NAVIRES

On inonde les cales du vapeur « Phrygie »

(*Le Petit Marseillais*, 13 1 juillet 1920)

Un incendie s'est déclaré, hier matin, vers 5 heures, à bord du vapeur *Phrygie*, de la Compagnie Paquet, amarré à la 6^e section des Docks. Le feu, dont les causes sont, pour le moment l'objet d'une enquête de la police, a pris dans les cales arrière où se trouvaient entreposées plusieurs centaines de tonnes d'arachides.

Dès l'alarme, les secours s'organisèrent sous la direction du commandant Got ; vint ensuite le concours des marins de la *Circassie*, de la même compagnie, amarrée à la 5^e section, avec leurs officiers, MM. le commandant Leonelli et son second M. Gai ; puis se présentèrent les sapeurs-pompiers de la caserne du boulevard de Strasbourg, sous les ordres du commandant Quenin qui avait été précédé par tout le personnel du port, avec, à sa tête, le commandant Mattéi.

Le feu menaçant les autres parties du navire, gagnant les salons et cabines des secondes classes, menaçant même les premières classes, on décida de noyer les cales arrière. Cette opération fut exécutée avec succès par le vapeur-pompe *Joliette*, et, à 11 heures, le sinistre était conjuré. Les dégâts sont importants, les aménagements du navire ont souffert, ainsi qu'une partie de sa coque ; aussi ses réparations demanderont-elles quelques semaines.

PAS DE RELATIONS POSTALES AVEC LES FORTS DE LA MER NOIRE

(*Le Sémaphore algérien*, 19 novembre 1920)

Une importante fabrique de savons de la place de Marseille reçut, il y a un mois, la visite d'un voyageur qui venait de proposer de vendre, à différents négociants siégeant dans les ports turcs de la mer Noire, 1.000 tonnes de savons.

Avant de faire charger la marchandise, elle écrivit aux importateurs afin de leur indiquer les modalités de paiement. Qu'on juge de la stupéfaction de la firme phocéenne lorsque la poste lui retourna ses lettres avec cette mention : « Une circulaire du sous-secrétaire d'État aux postes et télégraphes, en date du 8 octobre 1920, nous enjoint de ne plus accepter de lettres jusqu'à nouvel ordre.

Ne se tenant pas pour battu, l'établissement en question fit remarquer au directeur des postes et télégraphes de Marseille que la Compagnie de navigation Paquet desservait régulièrement les ports de Samsoun, de Kérassunde et de Trébizonde.

Malgré l'argumentation péremptoire, la direction des P.T.T. retourna encore les plis avec la mention : « Pas de communications. »

Tenace, notre industriel revint encore une fois à la charge, en mentionnant, sur les enveloppes, le nom du vapeur susceptible de prendre cette correspondance, en indiquant que l'acheminement était possible par la voie de Constantinople. Rien n'y fit, l'administration caduque demeura inébranlable.

LE NAVIRE ARMÉNIE A ORAN
(*Le Sémaphore algérien*, 25 février 1921)

À l'occasion de la reprise régulière du service d'Oran sur le Maroc par le vapeur « Arménie », de la Compagnie de navigation Paquet, M. Parent, agent de cette société à Oran, donnait samedi dernier une réception à bord de ce navire.

M. le préfet, absent d'Oran, s'était fait représenter par M. Meynadier, attaché à son cabinet ; le général commandant la division d'Oran, par M. le commandant Coippel, chef d'état-major. Dans l'assistance, on remarquait : MM. Gasser, maire d'Oran ; Pascalin, président du tribunal de commerce ; Sénac, représentant la chambre de commerce ; Tournier, agent maritime ; les inspecteurs principaux des douanes Majesté et Kuch ; les directeurs des établissements financiers de la ville ; plusieurs membres de la chambre de commerce, les présidents des différents groupes du Syndicat commercial et le haut commerce maritime.

Les honneurs du navire étaient faits par MM. Duché, fondé de pouvoirs, et le commandant Grégori, commandant l' « Arménie », qui, avec une grande amabilité, faisaient visiter le superbe paquebot complètement transformé.

Au champagne, en une heureuse allocution, M. Parent a rappelé que, par suite de la guerre, la Compagnie Paquet s'était trouvée dans l'obligation d'interrompre le trafic avec le Maroc. Mais les services réguliers reprennent comme par le passé. En terminant, M. Parent lève son verre à son directeur, M. Paquet, à ses invités, à la prospérité du port d'Oran, au commerce, à la presse.

La réception a pris fin sur une allocution de M. Meynadier, qui a félicité M. Paquet de l'effort accompli par la Compagnie Paquet.

Émission
L'UNITÉ
Compagnie d'assurances et de réassurances
(*Le Figaro*, 24 février 1921)
(*Le Sémaphore algérien*, 9 mars 1921)

CONSEIL D'ADMINISTRATION
Paul PAQUET, armateur à Marseille

Légion d'honneur
(*Le Sémaphore algérien*, 1^{er} avril 1921)

M. Paul Paquet, et son neveu M. N.-B. Paquet; sont nommés, le premier officier, le second chevalier de la Légion d'honneur.

Outre la place éminente qu'elle occupe dans le monde de l'armement, la famille Paquet s'affirme en toutes occasions dans les entreprises d'intérêt national et dans les œuvres de philanthropie.

Nous joignons nos félicitations à son adresse à celles de la presse marseillaise.

AEC 1922-488 — Cie de navigation Paquet, 4, place Sadi-Carnot, MARSEILLE.
Capital. — Sté an., f. le 1^{er} juillet 1913, 7 millions de fr. en 14.000 act. dont 8.000 d'apport.

Objet. — Transp. marit. — Services réguliers entre Marseille, Tanger et la Côte Ouest du Maroc.

Agences. — Tanger, Larache, Rabat, Casablanca, Mazagan, Saffi, Mogador, Oran, etc.

Conseil. — MM. P[aul] Paquet [1842-1922], L[ouis] Paquet [1870-1926], N[icolas] Paquet [1885-1924], Maurice de Barbarin [ép. Paquet][1883-1923], H[ubert] Giraud [ép. Paquet. Adm. SGTM, Cie marocaine... Député B.-du-Rh.1919-1924], P. Desbief, C. Scheid.

Société générale de transports maritimes à vapeur
(*Le Sémaphore algérien*, 4 mai 1922)

L'assemblée ordinaire ... a ... réélu MM. Breton, Oppermann et Paquet, administrateurs sortants.

DANS LA LEGION D'HONNEUR
Ministère des affaires étrangères
(*Journal officiel de la Légion d'honneur*, 29 juillet 1922)

Officier

Philip (Antoine), agent de la compagnie Paquet à Casablanca. Vice-président de la chambre de commerce. Chevalier du 16 mai 1914.

NÉCROLOGIE
Paul Paquet
(*Le Journal des débats*, 27 août 1922)

M. Paul Paquet, le grand armateur de Marseille, vient de s'éteindre à l'âge de quatre-vingt ans.

Associé d'abord à son frère aîné, Nicolas Paquet, il devint, il y a quelques années, à la mort de celui-ci [en 1909], seul propriétaire et directeur de la firme de navigation connue, qui en est arrivée, après de modestes débuts, à posséder aujourd'hui vingt-quatre importants navires.

Les services que rendit pendant les hostilités, pour le transport des troupes et du matériel de guerre, M. Paul Paquet lui avaient valu la rosette de la Légion d'honneur.

Courrier du Maroc
La vie économique
(*Les Annales coloniales*, 12 janvier 1923)

La Société des chalutiers marseillais a envoyé dans les eaux marocaines deux chalutiers, le *Flash* et le *Volubilis*.

Le cycle de leurs opérations pour une pêche comprend d'abord le ravitaillement en vivres, charbon et glace, qui se fait au port de Fedhala, car à celui-ci seulement ils peuvent obtenir toute la glace nécessaire à la conservation du poisson. Ils se dirigent.

ensuite vers le Sud, dans les parages de Mazagan, Safi, Mogador, et commencent leur pêche. Cette derrière est faite séparément par chaque chalutier au moyen d'un nouveau chalut, le système Vigneron. À la levée des filets, le poisson est trié et ne sont seuls conservés que les merlus, les pageots et les merlans. Ces derniers sont rangés par qualité dans des caisses recouvertes d'un papier isolant et le tout de glace. Ces caisses pèsent dans les 45 kg et sont mises dans des soutes frigorifiques.

À l'approche du départ des courriers, les chalutiers arrivent en rade et le chargement des bateaux de la Cie Paquet consiste à transporter ces caisses de poisson ainsi prêtes dans leurs soutes frigorifiques spécialement aménagées. Et tandis que la marée est dirigée sur Marseille, les chalutiers, sans perdre de temps, vont préparer la nouvelle expédition. Chaque courrier emporte ainsi par voyage une moyenne de 25 à 30 tonnes de poisson.

Du 15 novembre au 31 décembre 1923, l'*Abda* et le *Doukkala* ont apporté sur les marchés de Marseille d'importantes quantités de poisson marocain.

Compagnie de Navigation Paquet
(*Le Sémaphore algérien*, 6 février 1923)

Marseille, 30 janvier. — Cette société vient de mettre en service, sur la ligne rapide Marseille-Tanger-Casablanca, le paquebot « Médie-II », construit aux chantiers de La Seyne par les Forges et chantiers de la Méditerranée.

Compagnie de navigation Paquet
(*Le Sémaphore algérien*, 7 mars 1923)

Cette société vient d'acquérir le cargo hollandais « Bergpolder », construit en 1922 ; il sera spécialement affecté à la ligne Marseille-Kenitra-Rabat.

Légion d'honneur
(*Le Sémaphore algérien*, 24 août 1923)

Dans la récente promotion de la Légion d'honneur, nous avons eu le plaisir de relever les noms de... MM. Nicolas Paquet, administrateur de la Cie Paquet ; Vanhamme, directeur de la Cie des bateaux à vapeur du Nord .

Qui êtes-vous ? 1924

BARBARIN (Maurice de)[1883-1923].

39, cours Pierre-Puget, Marseille.

Administrateur de la Compagnie de navigation Paquet ; [administrateur de la Manutention marocaine](#).

[Marié à Juliette Paquet, 6^e des 8 enfants de Nicolas Paquet (1831-1909).]

GIRAUD (Hubert), armateur ; député des Bouches-du-Rhône [1919-1924].

212, boulevard Saint-Germain, T. : Fleurus 25-93 ; et à Marseille, 24, cours Pierre-Puget ; et 70, rue de la République (bureaux).

Président de la Chambre de commerce de Marseille ; administrateur de la [Banque de Syrie](#) [1919], de la [Compagnie marocaine](#), de la [Compagnie de navigation Paquet](#), de la Société générale de Transports maritimes à vapeur [SGTM] [dont il avait été administrateur délégué, ainsi que de la Compagnie Sud-Atlantique], de l'[Entreprise maritime et commerciale](#) [EMC], des compagnies d'assurances l'Unité et l'Univers [, des Chantiers et ateliers de Provence, du Lloyd's register of shipping, des Docks et entrepôts de Marseille, de l'Union coloniale (1929), du PLM, de la [Banque de l'Afrique occidentale](#) (BAO), vice-président du Comité central des armateurs de France...].

Chevalier de la Légion d'honneur.

Né à Nevers, le 7 septembre 1865 [† Marseille, 5 avril 1934].

[Épouse Marie Paquet, 3^e des 8 enfants de Nicolas Paquet, fondateur de la compagnie éponyme. D'où Christian (1900-1931), Catherine (1902-1981), mariée à André Reggio, Olivier (1903-1927), qui s'est tué dans une course automobile, et Max (1908-1973).]

PAQUET (Louis), armateur.

37. cours Pierre-Puget, et 4, rue Sadi-Carnot (bureaux), Marseille.

Président du conseil d'administration de la [Compagnie de navigation Paquet](#).

Né à Marseille le 25 décembre 1870 [†1926].

[Fils aîné de Nicolas Paquet (1831-1909)].

PAQUET (Nicolas-B.)[1885-1924], vice président du conseil d'administration, directeur de la [Compagnie de navigation Paquet](#).

37. cours Pierre-Puget, Marseille.

Administrateur de la Société des forges et chantiers de la Méditerranée, de la Société marseillaise de trafic maritime, etc.

[Septième des huit enfants de Nicolas Paquet (1831-1909)].

PAQUET (Paul)[1842-1922].

39, cours Pierre-Puget, Marseille.

Président-directeur de la [Compagnie de navigation Paquet](#) ; vice-président de la Société générale de transports maritimes à vapeur [SGTM] ; vice-président de la [Manutention marocaine](#) ; administrateur de la Société marseillaise de crédit [à la suite de Nicolas] ; administrateur de la Compagnie [d'assurances] l'Unité.

[Frère cadet de Nicolas Paquet (1831-1909).]

Annuaire industriel, 1925 :

NAVIGATION PAQUET (C^{ie} de), 4. pl. Sadi-Carnot, Marseille (B.-du-R.). T. 19-20. Ad. t. Paquet-Marseille. Soc. an. au cap. de 7 millions de fr. Président-directeur : M. Paul Paquet [† 1922]. Administrateur délégué : B. Paquet ; adm. : M[aurice] de Barbarin [ép. Paquet][† 1923] ; secrétaire général : M. A[dolphe] de Lavison [neveu de Mme Nicolas Paquet]. Agent général à Paris : A[ntoine] Nunzi, 113, rue Lafayette. Agence à Lyon : Agence maritime lyonnaise, 19, r. Gentil, Lyon ; à Casablanca, M. A[ntoine] Philip ; à Constantinople, M. L. Reboul.

Lignes du Maroc. Services réguliers par paquebots rapides. Marseille, Tanger, Casablanca, Mazagan. Départs fréquents pour Kenitra-Raba-Safi et Mogador. Service Oran, Tanger, Casablanca. Lignes du Levant. Services réguliers : Marseille, Constantinople, Ineboli, Samsoun, Kerassunde, Trébizonde, Batoum (facultatif). Service sur Smyrne-Constantinople-Varna. Ligne du Sénégal. Départ irréguliers pour Dakar. (575-1-340).

Compagnie de Navigation Paquet
(*La Journée industrielle*, 14 janvier 1925)

Le paquebot *Phrygie*, de la flotte de cette société, qui vient de subir d'importants travaux de transformation aux chantiers de La Seyne des Forges et Chantiers de la Méditerranée, va bientôt reprendre son armement et sera très prochainement remis en service, soit sur la ligne de Constantinople et de la mer Noire, qu'il desservait jusqu'à son entrée en réparation, soit sur la ligne du Maroc et du Sénégal.

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

Pour le Maroc

Le *Maréchal-Lyautey* a été construit à la Seyne par les Forges [et chantiers de la Méditerranée pour] la Compagnie de navigation Paquet et est destiné au service rapide entre Marseille et Casablanca. Sa longueur est de 135 mètres. Sa vitesse aux essais a été de 16 nœuds 7.

Le *Maréchal-Lyautey* peut recevoir 173 passagers de première classe, dont 10 en appartement de luxe ; 149 passagers de deuxième classe ; 80 passagers de troisième classe.

Il prendra son premier départ le 27 du courant

La Compagnie de « Navigation Paquet »
(*Le Journal des débats*, 10 septembre 1926)

Les origines de la Compagnie Paquet remontent à 1860. Cette année-là, les Espagnols eurent des difficultés avec les Marocains. Il leur fallut des navires pour transporter dans le Riff des troupes et des approvisionnements. Un Lorrain, Nicolas Paquet, établi à Marseille comme agent maritime, affréta pour le compte de l'Espagne quelques-uns des bateaux qui lui étaient consignés. Pendant leurs longues stations à Gibraltar et à Tanger, les capitaines de ces navires entrèrent en relations avec les chefs des maisons de commerce qui tenaient alors dans leurs mains tout le trafic avec le Maroc. Ils apprirent ainsi sur le pays, ses ressources et ses besoins, maintes choses utiles, dont ils firent part à M. Paquet à leur retour à Marseille. Et celui-ci mit aussitôt à l'étude les moyens de nouer des relations avec l'empire chérifien. Il ne faut pas oublier qu'à cette époque le Maroc était absolument inconnu et pratiquement impénétrable. L'exportation n'était permise que pour quelques articles ; les céréales ne pouvaient sortir que lorsque les récoltes avaient été exceptionnellement abondantes, et les opérations de chargement ou de déchargement provoquaient des difficultés bien souvent insurmontables. Un armateur marseillais avait déjà essayé, sans succès, d'établir des relations avec les côtes du Maghreb. M. Nicolas Paquet ne se laissa pas rebuter par les difficultés. En 1861, la paix étant rétablie entre les Espagnols et le sultan, il s'associa avec deux ou trois amis, et affréta pour six mois un bateau de 350 tonnes, le *Languedoc*.

Les résultats de la croisière furent assez encourageants pour décider le petit groupe à faire l'acquisition du bateau. Mais, très sagement, M. Nicolas Paquet, qui était l'âme de la petite association, estima qu'il ne fallait pas se montrer dans ces débuts trop ambitieux, et que l'état du trafic marocain ne permettait pas d'engager dans cette

affaire des capitaux considérables. Cependant, l'année suivante, la Compagnie put acheter l'*Astrologer*, puis le *Cadiz*, deux bateaux du même tonnage que le *Languedoc*. Et, dès 1863, la Compagnie de navigation marocaine se trouva constituée, au capital de 300.000 francs. En même temps, M. Nicolas Paquet fondait une maison de commerce, dont le but était de soutenir la compagnie d'armement et d'aider au développement des affaires avec le Maroc. Ces affaires, cependant, continuaient à être fort malaisées, et, pour couvrir les frais de l'entreprise, on fut obligé de prolonger l'itinéraire des navires jusqu'aux îles Canaries, qui effectuaient d'importantes exportations de cochenille. Toutefois, si le progrès du trafic ne se développait que lentement, ce progrès était continu.

Un jour, M. Nicolas Paquet, secondé alors par son frère, décida d'envoyer au Maroc deux bateaux chaque mois, et ils eurent l'audace d'annoncer des départs réguliers le 7 et le 22, ce qui amusa fort les armateurs marseillais, habitués aux difficultés des relations maritimes avec le Maroc. Or, cette régularité, si précaire qu'elle fût, imposa peu après ses résultats. La confiance venait. Les commandes arrivaient à Marseille, avec la date d'expédition. Ces deux départs par mois constituaient un progrès important, et les conséquences en furent assez heureuses pour que, en 1868, la Compagnie pût songer à construire un bateau de 600 tonnes, le *Sourah*. Deux ans plus tard, elle mettait en service en 1.100 tonnes ; en 1872, *Meuse*, 1.400 tonnes, et en 1874, la *Meurthe*, d'un tonnage égal. Il est vrai que l'on ne pouvait utiliser ces beaux navires au Maroc que pendant trois ou quatre mois de l'année, au moment de la campagne des laines. Le reste du temps, il fallut employer une partie de cette flotte ailleurs. C'est alors que les frères Paquet se tournèrent vers la mer Noire, et cherchèrent à s'installer à Poti, port du Caucase que ne desservait encore aucune compagnie française. Ici, comme au Maroc, le succès répondit à leurs efforts. On mit successivement en chantier l'*Arménie*, la *Mingrelie*, l'*Anatolie*, qui, bientôt, ne suffirent plus aux besoins du trafic. On en vint alors au type *Circasie*, *Iméréthie*, *Phrygie*, *Ionie*, *Médie* et enfin au *Chaouïa*, *Doukhala* et *Abda*, vapeurs de 5.000 tonnes. Aujourd'hui, les affaires se sont si bien développées au Maroc que l'on emploie ces grands navires sur les côtes africaines aussi bien que dans le Levant. Par la fréquence et la régularité de ses services, par la sûreté de ses relations et l'excellence de son personnel, la Compagnie de navigation marocaine s'était acquise peu à peu une grande réputation dans tout l'empire chérifien, et le nom de Paquet pénétra avec le sucre, la bougie et le thé dans les régions très éloignées de la côte, où l'on était bien surpris de l'entendre prononcer, et où il représentait à peu près tout ce que les gens savaient de l'Europe. Le sultan Moulay Hassan, homme d'une haute intelligence, témoignait une estime toute particulière à Nicolas Paquet. Celui-ci était devenu pour le sultan une sorte de représentant officieux, et il recourait à ses avis chaque fois qu'il avait quelque négociation à entreprendre. En 1880, Moulay Hassan fit demander à Nicolas Paquet s'il consentirait à lui avancer une somme très importante pour l'époque, qu'il lui rembourserait en produits du pays. M. Paquet n'hésita pas à mettre cette somme à sa disposition, estimant que la France ne pouvait que bénéficier du développement de rapports directs avec le sultan. Dans la suite, M. Paquet, toujours plein de confiance dans l'avenir du Maroc, soutint de tout son pouvoir l'émission en France des premiers emprunts chérifiens. Et, quand nous fûmes obligés d'intervenir militairement au Maroc, ses navires et l'expérience de ses capitaines rendirent des services inappréciables à notre gouvernement et à nos marins. Il y a là, dans la vie de la Compagnie marocaine, une page qui appartient à l'histoire, et dont elle est justement fière.

Aujourd'hui, la Compagnie, qui avait débuté en 1860 avec un modeste bateau de louage de 350 tonnes, en possède vingt-quatre, représentant un tonnage de 60.000 tonnes, et elle ne s'arrêtera pas là. M. Paul Paquet, collaborateur, de son frère dès le début de la Compagnie de navigation, est toujours à sa tête, et il continue à diriger les

destinées de l'entreprise, avec la même prudence, le même esprit d'initiative et la même énergie.

NÉCROLOGIE

Louis Paquet

(*Les Annales coloniales* et autres, 28 octobre 1926)

On annonce la mort de M. Louis Paquet, directeur de la compagnie de navigation qui porte son nom, vice-président de la Manutention marocaine* et administrateur de la Société marocaine des charbons et briquettes.

COMPAGNIE DE NAVIGATION PAQUET

S.A. frse au capital de 10,5 MF.

Siège social : Marseille, 4, pl. Sadi-Carnot

Registre du commerce : Marseille, n° A. 19991

(Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie,

Annuaire des valeurs de l'Afrique du Nord, 1926-1927, p. 107)

CONSEIL D'ADMINISTRATION

composé de 5 à 9 membres, nommés pour 6 ans, propriétaires de 200 actions

PAQUET (Louis), 37, cours Pierre-Puget, Marseille, Paris ; pdt et dir. ;

GIRAUD (Hubert), 24, cours Pierre-Puget, Marseille ;

SHEID (Christian), 79, av. de France, Anvers ;

BARBARIN (Mme veuve Maurice de), 39, cours Pierre-Puget, Marseille ;

REGGIO (Mme veuve Nicolas), 41, cours Pierre-Puget, Marseille ;

DAHER (Paul), 3, r. de l'Arsenal, Marseille ;

LAVISON (Adolphe de), 85, cours Pierre-Puget, Marseille ;

SIMONET (Georges), 90, r. Sylvabelle, Marseille ;

NUNZI (Antoine), 43, r. La-Fayette, Paris.

COMMISSAIRES AUX COMPTES

ABEILLE (Dieudonné), 1, r. Clapier, Marseille ;

PALAIS (Jules), 30, bd de la Liberté, Marseille.

Société constituée en 1860 sous la raison sociale Nicolas Paquet et Cie, et connue sous le nom de Cie de navigation marocaine. Transformée en S.A. le 17 juin 1913 p. une durée de 50 années.

Objet. — Toutes opérations concernant la navigation.

Capital social. — 10,5 MF en 7.000 act. de capital et 14.000 act. de jouissance de 500 fr., entièrement libérées et non cotées.

Répartition des bénéf. — Suivant décisions de l'A.G.

Compagnie de navigation Paquet

(*Le Courrier maritime nord-africain*, 10 octobre 1927)

LE «LUTETIA »

Cette importante compagnie (la SGTM) représente également la Compagnie de navigation PAQUET, laquelle assure, comme chacun sait, de nombreux services par paquebots rapides de MARSEILLE Sur les divers ports du MAROC et le SENEGAL. La Compagnie PAQUET dessert aussi très régulièrement par paquebots les ports du PIREË, CONSTANTINOPLE, BATOUM et NOVOROSSIK.

COMPAGNIE DE NAVIGATION PAQUET
Société anonyme au capital de 10.500.000 francs
4, place Sadi-Carnot, MARSEILLE
(*Les Annales coloniales*, 23 décembre 1927)

À la suite de la guerre entre l'Espagne et le Maroc qui, en 1860, avait amené plusieurs navires, consignés à M. Nicolas Paquet, à effectuer le transport de troupes et de matériel pour le compte de l'Espagne, M. Paquet, renseigné par ses capitaines revenant des rades du Maroc, pensa qu'il y avait quelque chose à entreprendre avec l'empire chérifien.

Un armateur de Marseille avait déjà tenté la chose, mais sans succès

M. Paquet, aidé de deux ou trois amis, affréta pour 6 mois le « Languedoc », petit vapeur, et les résultats furent assez encourageants pour faire décider l'acquisition du navire.

Ce vapeur, construit à La Seyne en 1847, avait besoin d'importantes réparations : M. Paquet les fit faire et adjoignit à ce premier un autre navire, « Le Maroc », ex « Astrologer ».

Ce fut avec ces deux bateaux jaugeant chacun à peine 300 et quelques tonneaux que fut inaugurée la ligne de navigation entre Marseille et le Maroc, pays alors sans abris, sans ports, de mauvaise réputation et où l'on opérait sur rade avec les moyens les plus primitifs.

Le « Cadiz », vapeur espagnol, venant augmenter cette modeste flotte, la Compagnie de navigation marocaine fut fondée en 1863 au capital de 300.000 francs.

Parallèlement, M. Nicolas Paquet créait une maison, de commerce avec le Maroc qui fut, pour la compagnie de navigation, un précieux appui.

La sortie des principaux produits agricoles marocains étant interdite, le développement des affaires était très lent.

Aussi, pour assurer de l'aliment aux navires, cette ligne dut être prolongée jusqu'aux îles Canaries.

Les progrès étaient lents mais suivis, et l'on put bientôt annoncer les 7 et le 22 de chaque mois des départs réguliers.

Cette régularité, même relative, et si difficile à maintenir, entraîna bientôt la régularisation du trafic et le développement des affaires, tellement qu'en 1869 était commandé un bateau neuf, le « Souirah » de 600 tonneaux, premier vapeur marseillais muni de machine compound, puis en 1870, la « Vérité » de 1.100 tonneaux, en 1872, la « Meuse », de 1.400 tonneaux, en 1874, la « Meurthe », de 1.400 tonneaux également.

Mais comme le Maroc ne suffisait pas encore à faire vivre cette flotte qu'il ne pouvait occuper que deux ou trois mois par an, à l'époque des laines, M. Paquet, se tournant d'un autre côté, créa, via Constantinople, une ligne sur Poti, port du Caucase, qui n'était desservi par aucune compagnie française.

Le capital social, qui était déjà passé de 300.000 francs à 1 million, devait être porté, pour les besoins de cette nouvelle ligne sur Constantinople et la mer Noire, à 4.000.000 de francs.

Le développement heureux de ce nouveau trafic amenait en quelques années la construction d' « Arménie », de « Mingrelie », puis d' « Anatolie » et de « Circassie », de portée double ou triple des précédents.

On se souvient qu'en 1881, la législation, voyant la stagnation, la décadence même, des armements maritimes en France, avait institué des primes à la navigation et les avait réservées au long-cours.

Le cabotage international dans les limites duquel se trouvaient comprises les lignes du Maroc et de la mer Noire, bien que navigation de concurrence comme l'autre, n'avait absolument rien.

M. Nicolas Paquet, alors vice-président de la Chambre de Commerce de Marseille, dont le président était membre de la commission de la Marine marchande, sut faire ressortir ce qu'avait d'anormal et d'injustifié une pareille différence de traitement ; ses études et ses rapports à ce moment-là contribuèrent pour une large part à faire redresser l'erreur législative commise sur ce point.

La loi de 1893 sur la marine, plus équitable à ce sujet, alloua au cabotage international les deux tiers de la prime attribuée au long-cours. Grâce à cet appui, cette branche de l'armement qui avait traversé des heures critiques recevait une nouvelle impulsion.

La flotte de M. Nicolas Paquet en bénéficiait pour sa part et s'augmentait d' « Iméréthie » suivi peu après de « Phrygie », d' « Ionie » et de « Médie ». Enfin « Chaouïa », « Doukkala » et « Abda » dotaient la compagnie de navires de 5.000 tonneaux et davantage.

Entre-temps, les choses avaient tellement changé au Maroc que ces vapeurs pouvaient y être employés comme sur Constantinople et la mer Noire.

En 1907, la Compagnie Paquet était en mesure d'assurer dans la plus large mesure le transport du corps expéditionnaire du Maroc, du matériel, des munitions ; puis, en 1908, de la majeure partie des troupes noires recrutées au Sénégal, par un service régulier qui était la continuation, à trente ans d'intervalle, du premier voyage d'essai effectué par le vapeur « Vosges », parti de Marseille en recueillant le fret disponible en Algérie, au Maroc et aux îles Fortunées et faisant à Dakar une entrée inattendue.

Dès cette époque, la ligne Oran-Casablanca-Dakar est tenue par des paquebots de 3.000 tonneaux du type Mingrelie et disposant de 30 places en chaque classe.

Pendant la guerre de 1914-1918, qui suspend provisoirement et en partie ce premier service régulier sur le Sénégal, la Compagnie Paquet fournit un effort considérable pour assurer le transport des troupes et du matériel entre le Maroc et la Métropole et amener en France les quantités de céréales qui ont aidé à combler les déficits de nos récoltes.

Elle participa également au transport des troupes noires du Sénégal, au transport des troupes et des munitions de l'Armée d'Orient, à l'évacuation et au transport des troupes serbes, au transport des troupes russes d'Arkhangel à Brest, puis, plus récemment, au transport des troupes et du matériel de toute sorte qui furent nécessaires au Maroc pour la poursuite des opérations sur l'Ouergha et la pacification définitive.

La Compagnie de Navigation Paquet a été durement éprouvée pendant la guerre sous-marine : ses pertes se sont élevées à 15.000 tonneaux : 4 paquebots modernes et appréciés.

Un important programme de constructions lui a toutefois permis de compléter sa flotte et d'améliorer encore ses services, assurant en plus à nouveau et d'une manière définitive, une liaison régulière et suivie entre Marseille et le Sénégal que seuls les bouleversements dus à la Grande Guerre avaient pu interrompre.

Sa flotte actuelle se compose de 30 unités dont 12 paquebots affectés aux lignes régulières de Marseille sur Constantinople, sur Casablanca et sur Dakar.

Les lignes qu'elle dessert comprennent :

a) Un service régulier de paquebots partant tous les 14 jours, le mercredi, de Marseille sur Le Pirée, Constantinople et la mer Noire, jusque Batoum, Poti et Novorossisk, doublé aux périodes d'exportation des céréales du Caucase par une ligne de cargos ;

b) Un service régulier hebdomadaire, sauf en période d'hiver où il est trimensuel, de paquebots de Marseille sur Tanger et Casablanca ;

c) Un service régulier tous les 14 jours de paquebots mixtes, d'Oran sur les ports du Maroc (Tanger, Casablanca, Mazagan, Safi, Mogador et même maintenant Agadir) avec retour sur Oran, Barcelone et Marseille ;

d) Des lignes de cargos de Marseille sur tous les ports du Maroc : Mèlilla, Ceuta, Cala del Quémado, Kénitra, Rabat, Mazagan, Safi, Mogador, Agadir avec une ligne spéciale sur les ports de rivière : Rabat et Kénitra. Ces 'vapeurs de charge, qui, jusque ces dernières années, revenaient habituellement du Maroc avec l'exportation des céréales pour les différents ports de la Méditerranée occidentale, aident maintenant au développement, au Protectorat, de l'industrie phosphatière dont ils transportent les produits par tonnages considérables dans les différents ports d'Espagne, de France et même d'Italie ;

e) Un service régulier tous les 14 jours de paquebots de Marseille sur Dakar avec escales à Tanger et Casablanca. Ce service est effectué par des paquebots du type « Médie II », disposant de 80 à 60 places en toutes classes ;

f) Une ligne de cargos de Marseille sur les Canaries et le Sénégal où elle dessert Dakar, Rufisque, les ports de la Casamance et du Saloum. Cette ligne qui sert tout particulièrement à l'exportation des arachides charge également aux Canaries les bananes et les primeurs destinées à la Métropole.

Ainsi la petite entreprise de 1860 est devenue une des principales affaires de navigation françaises. Malgré son développement, elle est restée cependant, au meilleur sens du mot, l'affaire de famille, surveillée étroitement, dirigée avec une prudence toujours en éveil et une opiniâtreté remarquables.

L'esprit de MM. Nicolas et Paul Paquet a survécu en MM. Hubert Giraud et [Antoine] Nunzi, les deux directeurs actuels, et cette continuité de vues est le meilleur garant de la prospérité de la Compagnie.

Ministère des travaux publics
LÉGION D'HONNEUR
(*JORF*, 5 janvier 1928, p. 157)

Marine marchande
Contingent normal

Chevalier

Blanc (Pierre-Élie-Paul-Louis), ancien chef du service de l'exploitation de la compagnie de navigation Paquet ; 27 ans de pratique professionnelle.

M. Steeg rejoint son poste
(*Les Annales coloniales*, 15 octobre 1928)

M. Th. Steeg, résident général de France au Maroc, qui a quitté Marseille hier matin à bord du *Maréchal-Lyautey*, est attendu demain à Tanger. A son arrivée à Marseille, venant de Nîmes, M. Steeg avait été salué par MM. Nunzi, administrateur, et Dailloux,

directeur de la compagnie à laquelle appartient le paquebot ; Boyer et Surjous, directeurs de l'Office du Maroc ; Saroul, président du Syndicat de la presse coloniale.

Sur le *Maréchal-Lyautey* a pris également passage M. Joyant, récemment nommé directeur général des Travaux publics du Maroc.

Lettre de Marseille

[Mise à l'eau du *Nicolas-Paquet*]

(*Les Annales coloniales*, 13 décembre 1928)

La flotte marseillaise vient de s'enrichir d'une nouvelle et importants unité, destinée à servir sur les lignes du Maroc et du Sénégal. L'extension des relations avec les ports de notre protectorat africain et de notre colonie de la côte occidentale nécessite, en effet, des navires chaque jour plus nombreux et plus grands. C'est pourquoi la Compagnie Paquet ne néglige aucun sacrifice pour augmenter en quantité et en tonnage sa flotte déjà très importante. Les Chantiers de La Seyne ont procédé au lancement, ces jours-ci, du beau paquebot *Nicolas-Paquet*. Cette opération délicate, en tous points réussie, eut lieu en présence des autorités et notabilités ; nous avons noté, entourant MM. Moritz et Baffert, président et directeur des Forges et Chantiers de la [Méditerranée* à La] Seyne, et [Antoine] Nunzi et Hubert Giraud, administrateurs-directeurs de la Compagnie Paquet, MM. l'amiral Vindry, préfet maritime de Toulon ; contre-amiral Morris ; Duchez, ingénieur général, directeur des Constructions navales ; Mouy Subin, chef de cabinet de M. le résident général au Maroc, commissaire général Crochepierre ; colonel Laincon, etc. Mgr Siméone, évêque de Fréjus et Toulon, a procédé, avec le cérémonial accoutumé, à la bénédiction du navire, dont la marraine était Mme de Barbarin, fille du fondateur de la compagnie.

Souhaitons longue vie à cette nouvelle unité, dont les voyages entre Marseille et le Maroc resserreront les liens amicaux et économiques qui existent déjà entre notre protectorat africain et la Métropole.

Publicité

(*Les Annales coloniales*, 15 décembre 1928)

DAKAR

et la

**Côte de
l'A.O.F.**

Par les luxueux
et rapides
paquebots de la

C^{ie} de Navigation PAQUET

Type Médie II, Doukkala, etc.

**C'est à Paris chez
M. A. NUNZI,**
agent général de la C^{ie} PAQUET
43, Rue Lafayette, 43

Que vous
pouvez
obtenir tous
renseignements, retenir
votre cabine et vous réserver
toutes les commodités
du bord

Dakar et la côte de l'AOF
par les luxueux et rapides paquebots de la
Cie de navigation PAQUET
type *Médie II, Doukala, etc.*
c'est à Paris chez
M. A. NUNZI,
agent général de la Cie PAQUET,
43, rue La-Fayette, 43
que vous pouvez obtenir tous renseignements, retenir votre cabine et vous réserver
les commodités du bord

M. A[ntoine] Nunzi
Commandeur de la Légion d'honneur
(*Les Annales coloniales*, 28 janvier 1929)

M. A. Nunzi, administrateur-directeur de la Compagnie Paquet, est promu commandeur de la Légion d'honneur. La physionomie de M. Nunzi est trop connue dans le monde de l'armement pour qu'il soit besoin aujourd'hui de tracer la carrière si brillante de cet homme prodigieusement actif, aimable et disert, qui s'est créé dans les milieux maritimes une place de premier plan. Sa compétence lui a valu dans les heures tragiques de la guerre de jouer un rôle très important quand il s'est agi du ravitaillement par mer de la Métropole. Il s'est tiré à son honneur des passes les plus difficiles et a bien souvent sauvé la mise aux plus grands services d'État.

À la tête de la Compagnie Paquet, il a continué et développé des traditions de travail, de bon ordre et de confort, qui assurent aux services de navigation de cette Société une clientèle touristique chaque jour plus nombreuse.

Quant aux frets, est-il besoin de rappeler que la Compagnie est à la base des transports français au Maroc, dès avant l'occupation et depuis.

M. Carde en France
(*Les Annales coloniales*, 13 avril 1929)

M. J. Carde, gouverneur général de l'A.O.F., est arrivé hier matin à bord du *Médie II*. Il a été salué à bord par M. Dhubert, au nom du préfet, et par M. Nunzi, administrateur-directeur de la Compagnie Paquet.

.....

SERVICE DE LA NAVIGATION
COMPAGNIE PAQUET
[Lancement du *Nicolas-Paquet*]
(*Les Annales coloniales*, 5 juin 1929)

Le *Nicolas-Paquet*, nouveau paquebot de luxe, entrera en service le 8 juin pour assurer, concurremment avec le *Maréchal-Lyautey*, les communications avec le Maroc sur la ligne Marseille-Casablanca.

Ce beau paquebot moderne, construit par les Forges et Chantiers de la Méditerranée pour la Compagnie de navigation Paquet, porte le nom du grand armateur qui a été le premier pionnier de l'influence française au Maroc, il y a 68 ans, et dont la famille, aussi bien que les directeurs actuels, MM. A[ntoine] Nunzi et Hubert Giraud, conservent pieusement le souvenir et les méthodes.

Ses caractéristiques principales sont les suivantes : longueur 135 mètres, largeur 17 m. 30, tirant d'eau à pleine charge 6 m. 67. Il est du type trois ponts et donne une vitesse de 17 nœuds.

La grande compagnie marseillaise, grâce à la mise en service de cette nouvelle unité, va pouvoir assurer avec le *Maréchal-Lyautey* d'une manière parfaite la liaison de l'empire chérifien avec la métropole, avec tout le confort désirable et la plus grande rapidité.

Marseille
Départ du sultan du Maroc
(*Le Journal des débats*, 12 août 1929)

On mande de Marseille que S. M. Sidi Mohamed ben Youssef, sultan du Maroc, a pris passage hier sur le paquebot *Maréchal-Lyautey*, à destination du Maroc.

Pour le saluer, un grand nombre de personnalités s'étaient rendues à bord, notamment M. Lucien Saint, résident général au Maroc ; le chef de son cabinet militaire, le général Noguès ; M. Delpoux, chef de cabinet du préfet des Bouches-du-Rhône ; David, président de la Chambre de commerce ; [Antoine] Nunzi et Hubert Giraud, administrateurs directeurs de la Compagnie de navigation Paquet.

Entouré de Si Mammeri, son précepteur, et du grand vizir El Mokri, le sultan a reçu les visiteurs dans le grand salon du paquebot et s'est fort aimablement entretenu avec chacun d'eux. Il a remis la plaque de grand officier du Ouissam alaouite à MM. [Antoine] Nunzi et Hubert Giraud, en hommage, a-t-il dit, à la compagnie Paquet, qui a créé les services réguliers avec le Maroc et contribué puissamment au développement des relations de l'Empire chérifien avec la France.

Un lunch a été offert aux assistants, et, par l'intermédiaire de Si Mammeri, le sultan a dit sa gratitude pour l'accueil qu'il a reçu partout en France et pour les marques de sympathie qui lui ont été prodiguées.

Ayant remercié S. M. le Sultan de ses paroles si sympathiques à l'égard de la France, M. Lucien Saint a dit au jeune souverain les sentiments de tous ceux qui, au Maroc, collaborent avec le gouvernement du Maghzen pour l'administration de ce grand pays. Il l'a assuré de son vif désir de voir se poursuivre longtemps cette collaboration sympathique et lui a souhaité un bon voyage.

Le paquebot *Maréchal-Lyautey* a levé l'encre à 11 h. 10.

Le sultan du Maroc en France
(*Les Annales coloniales*, 5 juin 1930)

Le sultan du Maroc, S. M. Si Moulay Mohammed ben Youssef est arrivé mardi à Marseille à bord du paquebot *Nicolas-Paquet*.

Accompagné du grand vizir El Mokri, de son précepteur, Si Mammeri, et de M. Guy, consul général, conseiller du gouvernement chérifien, il vient en France pour la troisième fois depuis son avènement.

Le préfet, M. Delfini, au nom du gouvernement, le capitaine Cahier, au nom du général Carence, commandant le 15^e corps d'armée, le lieutenant de vaisseau Girard, au nom de l'amiral Deville, M. Simon Sabiani, député, adjoint au maire, MM. Nunzi, administrateur, et Jues, sous-directeur de la Compagnie Paquet, Boyer et Surjius, directeurs de l'Office du Maroc, ont salué S. M. le sultan qui les a fort aimablement reçus dans le grand salon du *Nicolas-Paquet*.

Pendant la durée de son voyage, le sultan sera accompagné par M. Poncet, commissaire spécial de la gare de Lyon, attaché à sa personne.

Il est arrivé hier à Nice. Il y passera trois jours et ira ensuite à Digne, Grenoble, Évian, Paris, en Alsace, en Lorraine et en Bretagne.

Après un nouveau séjour à Paris, le sultan regagnera Marseille pour s'embarquer à destination du Maroc, où il doit se trouver le 7 août.

(*La Journée industrielle*, 13 juin 1930)

Marseille, 11 juin. — Le cargo *Bamako*, de la flotte de cette société, vient d'arriver au port de Marseille.

Ce nouveau bâtiment, construit dans les chantiers Burgmeister et Wain, à Copenhague, est mû par un moteur de 1.500 chevaux. La capacité de ses soutes à huile est de 280 mètres cubes. Sa vitesse en pleine charge est de 11 nœuds et demi. La longueur du 89 m. 24 et sa largeur de 13 m. 71. Le creux est de 7 m. ; la portée en lourd est de 4.064 tonnes.

Le *Bamako* effectuera son premier voyage le 27 juin, sur la ligne Marseille-Méllila. Villa-Sanjurjo, Ceuta, Casablanca et retour, à laquelle il est affecté.

Rappelons que la société a trois autres narines en chantier : deux paquebots du type *Nicolas-Paquet*. à La Ciotat. et un vapeur mixte, à La Seyne. Ces nouveaux bâtiments entreront en service dans un an et demi environ.

Un record dans le chargement des arachides à Dakar
(*La Journée industrielle*, 21 mars 1931)

Le *Journal de la marine marchande* signale un record dont vient de bénéficier à Dakar le vapeur *Médie-II*, de la Compagnie Paquet. Il s'agit d'un chargement d'arachides effectué par la [Société commerciale des ports africains](#) avec son outillage de manutention mécanique, du 21 au 23 février :

.....

LA VIE MARITIME
(*Le Petit Provençal*, 10 mai 1931)

Le départ du « Nicolas-Paquet »

Le grand paquebot « Nicolas-Paquet » courrier du Maroc, a quitté notre port hier matin à 11 heures, avec 350 passagers. Tout comme le « Djenné », la coque du navire a été repeinte en blanc. L'idée est heureuse. L'aspect de ce paquebot est magnifique. Parmi les passagers, citons : MM. Monnier, préfet du Jura ; Rouan [Bonan], directeur du Comptoir français au Maroc* ; Alberge, trésorier général du Protectorat ; Ribeyron, consul d'Espagne à Saint-Étienne, et les colonels Catroux et Benedic.

Marseille
(*Le Petit Provençal*, 8 juillet 1931)

Le « Maréchal-Lyautey », de la Compagnie Paquet, courrier du Maroc, est arrivé hier dans notre port avec plus de 500 passagers. Citons parmi eux : MM. Cravoisier, député ; Bey Rozet, inspecteur de l'Agriculture ; M^{me} Croze, femme du président de la Chambre de Commerce de Casablanca, etc., etc.

Le « Djenné » de la même Compagnie, venant également de Casablanca, a ramené de nombreux passagers. Nous avons noté MM. Bonan, directeur des Comptoirs français au Maroc* ; Charbonnier, directeur des Brasseries du Maroc* ; le commandant Le Landois et des fonctionnaires rentrant en congé.

M. GERMAIN-MARTIN A PRIS CONTACT AVEC LES NOUVEAUX ADMINISTRATEURS
DE LA TRANSATLANTIQUE
(*Les Annales coloniales*, 6 août 1931)

On nous communique la note suivante :

L'assemblée générale ordinaire des actionnaires de la Compagnie générale transatlantique s'est réunie le 3 août. Ont été nommés administrateurs : MM. ... Antoine Nunzi, administrateur-directeur à la Compagnie de navigation Paquet*...

Le voyage du sultan du Maroc en France
(*Les Annales coloniales*, 11 août 1932)

[...] Le Sultan a été salué, au nom du gouvernement, par MM. Guérin, secrétaire général de la préfecture, et Froment, chef de cabinet, puis par MM. Sisteron contrôleur général ; Dhubert, commissaire spécial ; Hubert Giraud et [Antoine] Nunzi, administrateurs-directeurs de la Compagnie Paquet [...].

CHRONIQUE MARITIME
Les courriers
(*Le Petit Marseillais*, 12 mars 1933)

DÉPART DU « KOUTOUBIA »

Le courrier du Maroc de la Compagnie Paquet, *Koutoubia*, commandant Grégori, est parti, hier, du môle A, avec 294 passagers. À bord se trouvent notamment MM. Viollette, ancien gouverneur général de l'Algérie, qui va effectuer un voyage de tourisme ; Bonnaud [Bonan], directeur général du Comptoir français au Maroc* ; le docteur Brévières, directeur de l'Institut d'hygiène à Rabat ; le lieutenant-colonel Bertschi, le médecin capitaine Courier, les docteurs Darernières et Sutter, des fonctionnaires, des officiers, quelques touristes et un détachement de 52 militaires.

Le voyage de la reine de Roumanie
(*Les Annales coloniales*, 2 mai 1933)

À 10 h. 10, le 29 avril, la reine Marie de Roumanie a quitté son wagon spécial pour prendre passage sur le paquebot *Djenné* de la Compagnie Paquet. Elle a été saluée en premier lieu par le consul général de Roumanie et Mme Fraissinet, dont la fillette a offert à la reine une gerbe de fleurs enrubannée aux couleurs nationales roumaines.

MM. Jouhannaud, préfet des Bouches-du-Rhône ; Soum, directeur de son cabinet, et le docteur Ribot, maire de Marseille, ont présenté leurs hommages à la reine qui a gagné le grand salon du paquebot. M. Hubert Giraud, ancien député, directeur de la Compagnie Paquet ; M. de Barbarin, petit-fils du fondateur de la Compagnie, Jues, sous-directeur, et le commandant du *Djenné*, M. le capitaine Mattei, ont reçu la reine à bord.

Une fillette de nationalité roumaine, en costume national du Banat, a présenté des fleurs à la reine Marie de Roumanie qui s'est entretenue aimablement avec les autorités. A 11 heures, la sirène du *Djenné* a annoncé le départ.

CHRONIQUE MARITIME
Les courriers
(*Le Petit Marseillais*, 6 août 1933)

DÉPART DU « DJENNE »

Le *Djenné*, paquebot de la Compagnie de navigation Paquet, commandé par le capitaine Matteia. a quitté, hier matin, notre port à destination de Tanger et Casablanca. De nombreux passagers avaient pris place à bord, parmi lesquels nous avons remarqué MM. Dupré, directeur adjoint de l'agriculture au Maroc ; Portalier, chef de l'exploitation du port de Casablanca* ; Blanc, consul à Rabat ; Bonan, directeur des Comptoirs français au Maroc* ; Raisin, ingénieur en chef des Chemins de fer marocains etc. Le navire a appareillé du môle A à 11 heures.

CONSTITUTIONS
Société L'Auxiliaire Maritime du Port de Safi
(*Les Annales coloniales*, 6 novembre 1933)

Le premier conseil d'administration se compose de la Compagnie de navigation Paquet, ... MM. Nunzi et Cie...

LA VIE MARITIME

Le départ du « Koutoubia »
(*Le Petit Provençal*, 3 juin 1934)

Le *Koutoubia*, courrier rapide du Maroc, de la Compagnie Paquet, est parti ce matin pour Tanger et Casablanca.

À bord du grand paquebot ont pris passage M^{me} Ponsot, femme du résident général au Maroc ; M. Nunzi, administrateur-directeur de la Compagnie de navigation ; M. Dailloux, sous-directeur ; M. Lefèvre, directeur général de l'agriculture ; MM. Fougerolle et Barrès, administrateur de l'entreprise du port de Dakar ; M. Guitton, président de la Fédération des fonctionnaires, etc.

M^{me} Ponsot a été saluée par M. Jouhannaud, préfet des Bouches-du-Rhône, et M. Soum, chef de cabinet.

La Compagnie Paquet était représentée par M Guès, sous-directeur ; MM. Yves et Landry, de Barbarin ; M. Max Géraud, attachés de la direction, et M. Bonnet, inspecteur.

Le *Koutoubia* a levé l'ancre à 11 h.

NÉCROLOGIE
M. Hubert Giraud est mort

(Les Annales coloniales, 7 août 1934)

M. Hubert Giraud, président du conseil d'administration de la Société générale des transports maritimes à vapeur, vice-président de la Compagnie de Navigation Sud-Atlantique, administrateur de la Compagnie des chemins de fer P.L.M. et de la Banque de l'Afrique occidentale, ancien député, ancien président de la Chambre de commerce, est mort hier matin à Marseille après une longue et douloureuse maladie.

Officier de la Légion d'honneur, M. Hubert Giraud était parmi les personnalités les plus marquantes du monde maritime.

ANTOINE NUNZI, PRÉSIDENT

Lancement du « Chellah »
(Le Journal des débats, 28 octobre 1934)

La Seyne, le 27 octobre. C'est en présence d'une foule très nombreuse qu'a eu lieu ce matin, à 10 h. 45, aux Chantiers de la Méditerranée, le lancement du paquebot « Chellah » construit par les Chantiers de la Méditerranée pour le compte de la Compagnie Paquet.

En raison des circonstances actuelles, le lancement s'est effectué sans cérémonie. La bénédiction a été donnée par Mgr Simeone, évêque de Fréjus et Toulon. La marraine du navire a été Mme [André] Reggio, fille de M. Hubert Giraud, ancien député et ancien président de la Chambre de commerce de Marseille, récemment décédé.

MOUVEMENT DES VOYAGEURS

AUX ARRIVÉES
(L'Écho du Maroc, 30 octobre 1934)
[lettres baveuses, erreurs possibles]

Liste des passagers embarqués [à Marseille] le 27 octobre sur le s/s « DJENNÉ » à destination de Casablanca :

Docteur et M^{me} Ruel ; M Andréani ; M^{lle} Fanchon ; M. et M^{me} Luciani et 5 enfants ; M^{me} Charlier ; M^{me} Garcia ; M. et M^{me} Larédo et 2 infante. M. Frédéric et enfant ; M^{me} veuve Berthezenne ; M^{lle} Landu ; M^{lle} Perrin ; M^{lle} Pottier ; M^{me} Brun ; M^{me} Ameil ; M^{lle} Trail ; M^{lle} Testard ; M et M^{me} de Montravel ; sergent ; sergent Méliana ; sergent Lauventina ; lieutenant Parisot ; M^{lle} Maihis ; M. et M^{me} Barthès ; M^{me} Vinay ; docteur Barillt ; M^{lle} Dupré ; M. H M^{me} Soustre et enfant ; M^{lle} Lavocat ; M. Laoust ; M. et M^{me} Chaval ; M^{lle} Piastener ; M. et M^{me} Wilms ; M. et Coulon et enfant ; M. et M^{me} Charoleu et enfants ; M. Grandjean ; M. Durbec ; M. Marini ; M. Jacquier ; M. et M^{me} Antoni ; M. et M^{me} Tritani ; M. Pandolfi ; M. Chevalier ; M. Garnier ; M. et M^{me} Gervais et 2 enfants ; M^{me} Voinot ; M^{me} Comte en enfant ; M. Salel ; père Carpentier ; M^{lle} Schulmann ; M. Mariani ; M., M^{me} Provent et 4 enfants ; M^{me} et M. Kader ; M. et M^{me} Sidolle ; M^{me} Uerr??gol ; M. et M^{me} Potero ; M^{me} Buisson ; M^{lle} Staingn ; M. Henri ; M. Frund ; M. Gars ; M^{me} Taxy ; M. Tocaniedx ; M^{me} Sautriot ; M^{me} Lafon ; M^{me} Marage ; M^{me} Dumoulin ; M^{me} Schulmann ; M. Oberlin ; M. Frédéric ; M. Wendling ; M^{me} Raymond ; M. Vizzavona ; M^{me} Luzini ; M^{me} Perrenond ; M. Cogne ;

M. Frey ; M. et M^{me} Roussel ; M. Mercier ; M. Guy ; M. Mef ; M^{me} Cchon ; M. et M^{me} Deneux ; et M^{me} Lavergne ; M. et M^{me} Durand et enfant ; M. Pellegrini ; M. et M^{me} Grimaldi et bébé ; M. et M^{me} Dichl ; M. et M^{me} Arlabosse ; M. et M^{me} Boscary ; M^{lle} Verveur ; M. Viguier ; lieutenant-colonel Toussaint et M^{me} ; M^{me} Decôme et 3 enfants ; général Spik ; lieutenant Hubert ; lieutenant Ligeron ; colonel Burnol et M^{me} ; lieutenant Rioux et M^{me} : capitaine Rogue ; adjudant Pinet, M^{me} et bébé ; M^{me} Nicole ; commandant Périgois ; lieutenant Chavildan et M^{me} ; M. Morelli ; M^{me} Sevrà et enfant ; M^{me} Bechmec et enfant ; M. et M^{me} Janpitre ; M^{me} Battistella et enfant ; M^{me} et M^{me} Allègre ; sergent Hubert ; M^{me} Pétrali ; M. Lerat ; M. Denis ; M^{me} Cabassu ; M. Gouges. M. Pérez ; M. et M^{me} Jocquin Tomaz et 5 enfants ; M^{me} et M^{lle} Jacquison ; M. Pabion ; M. et M^{me} Ferraud ; M. Sauce lies ; M. et M^{me} Bouvier ; M^{me} Gayraud et 2 enfants ; M^{me} Ameil et 3 enfants ; lieutenant Durand. M Bernard ; M^{me} Pauwels et enfant ; M^{lle} Lemoine ; M^{me} Green ; M^{lle} Borde ; M. Isnard ; M^{me} du Peyroux ; M. Sportiello ; M. Kid Francis. M Raphaël ; M. Paolilo ; M. Laskar ; M. et M^{me} Lebreton ; M^{me} Castelet ; M^{me} Picard ; M^{me} Bard ; M. Galland ; M. et M^{me} Lemoux ; M. Laverge ; M^{lle} Boussètre ; M. et M^{me} Tixadou et enfant ; M^{lle} Laplace ; M. et M^{me} Aubert ; M. Pott^{re}cher ; M^{me} Meyer ; M. Beder ; M. Alleagli ; M^{lle} Budin ; M^{me} Melle et bébé ; M^{lle} Miousset ; M^{lle} Steffen ; M^{me} Georges ; M^{lle} Salkach ; M. Plan s ; sergent Keller ; chasseur Oulibouc ; chasseur Bransbaussen ; sergent Padovani ; M^{me} Raquet ; M. Pouch ; M^{me} Pelligrini ; M^{lle} Latil ; M^{me} Richel ; M^{me} Anseume ; M. Rouannet ; Rouannet ; M. Caruzi ; M^{me} Meignoud ; M. Ucef ; Frédérici ; M. Malblanc ; M^{me} Raffin ; M. et M^{me} Lagcer ; M. Landureau ; M. et M^{me} Grégory ; M. veuf Gérard ; M Frimaux ; M. et M^{me} Poggi et 3 enfants ; M. Antoux ; gendarme Duclerc et fils ; M. et M^{me} Vives et enfants ; M. Singer ; M^{me} Thurian ; M Lebreton ; M. Clesse ; M^{lle} Fauchon ; M et M^{me} Padovani et enfant ; M^{me} Tournichou et entant ; M^{me} Flerail tin et 2 enfants ; M^{me} Padovani ; M^{me} Boliotte et bébé ; M^{me} Vazquez ; M^{me} Parison et bébé ; M^{me} Laville et deux enfants ; M^{me} Oustrières et enfant ; M. et M^{me} Albertini et 2 enfants ; M. Walier ; M. et M^{me} Commaret et 2 enfants ; 28 sous-officiers.

LA VIE QUOTIDIENNE (*Les Annales coloniales*, 10 novembre 1934)

Le commandant Toussaint Mattei qui commandait le *Djenné* sur la ligne Marseille-Casablanca-Dakar depuis avril 31, époque, de l'armement de ce navire, prend sa retraite. Il restera néanmoins attaché à la Compagnie Paquet comme chef de l'armement.

Signalons que le commandant Mattei était entré comme mousse, il y a quarante ans, à cette même compagnie.

C'est le commandant Salvarès, ancien commandant de l'*Anfa*, qui le remplacera à la passerelle du *Djenné*.

Un déjeuner du Comité de l'Afrique du Nord (*Le Journal des débats*, 11 décembre 1934)

M. [Antoine] Nunzi, président-directeur de la Compagnie de navigation Paquet

AU MAROC

(*Les Annales coloniales*, 14 février 1935)

M.. Nunzi, président du conseil d'administration de la Compagnie Paquet, est au Maroc en voyage d'études.

Un nouveau drame de la mer à Casablanca
Quatorze victimes
(*Les Annales coloniales*, 4 mars 1935)

Depuis plusieurs mois, la mer s'acharne sur Casablanca.

Le canot de sauvetage *Maréchal-Lyautey*, orgueil du port, n'aura pas survécu longtemps à son illustre parrain. Depuis son récent baptême, il n'avait jamais ménagé sa peine : c'est en se portant, une fois de plus, au secours d'un navire, la balancelle espagnole *Ursula*, que le canot fut englouti avec son équipage.

Seuls, le lieutenant Tournier et trois indigènes ont pu être sauvés. Le corps du pilote-major Vidal, capitaine au long cours, a pu être repêché ; les obsèques eurent lieu hier en présence de M. Helleu, délégué à la résidence.

Le patron de la balancelle *Ursula* a pu être sauvé, ainsi qu'un matelot espagnol qui, accroché à un récif, ne dut son salut qu'à l'extrême courage de quatre marins marocains. Le reste de l'équipage, soit sept hommes, a péri.

AUTOUR DU NAUFRAGE
DU « MARÉCHAL-LYAUTEY »
(*Les Annales coloniales*, 5 mars 1935)

Dès qu'il eût appris le sinistre, à Casablanca, du canot de sauvetage *Maréchal-Lyautey*, M. Ponsot, résident général, a câblé un télégramme de condoléances. De son côté, M. Antoine Nunzi, directeur de la Cie Paquet, a télégraphié ses sentiments d'émotion et de sympathie.

Départ de « Maréchal-Lyautey »
(*Le Petit Marseillais*, 12 décembre 1935)

Le courrier de Dakar, de la compagnie Paquet, *Maréchal-Lyautey*, commandant Francheschi, est parti hier matin, à 11 heures, du môle A, avec 121 passagers.

À bord se trouve M. Louis Proust, député d'Indre-et-Loire, membre du Conseil supérieur des colonies et du Comité consultatif des chemins de fer, président du groupe parlementaire de l'aéronautique. M. Louis Proust se rend en mission en Afrique occidentale ; il s'arrêtera à Dakar, pour assister à la réunion du Conseil du gouvernement.

Parmi les passagers, on remarquait également MM. Brizard, directeur de la Société des travaux du port de Dakar*, et le général Charreyre. Ces personnalités ont été saluées avant leur départ, par MM. Bernardi, au nom de M. Saumière, directeur du service colonial ; Bonnet, inspecteur, et Manuel, chef des passagers de la Compagnie Paquet.

MARSEILLE
(*Le Petit Provençal*, 18 octobre 1936)

Départ du « Chella »

Hier matin, est parti pour Tanger et Casablanca, le paquebot rapide *Chella*, de la Compagnie Paquet, avec de nombreux passagers parmi lesquels : le général Rousseau, MM. Pitti-ferrandi, directeur général adjoint de l'Office chérifien des phosphates ; Eyraud, chef du service de l'élevage au Maroc ; Bondy, directeur général des Eaux et Forêts ; Paul Bergeret, directeur général honoraire de la Banque d'État au Maroc ; Jacques Orcel, administrateur délégué des Brasseries du Maroc*, et de nombreux touristes.

AEC 1937/24 — Cie de navigation Paquet (C.N.P.),
90, boulevard des Dames, MARSEILLE.
Tél. : Colbert 19-20. — Télég. : Paquet-Marseille. — R. C. Marseille 19.991. —
Chèques post. : Marseille 74-12.

Capital. — Société anon., fondée en 1860, 10.500.000 fr. en 21.000 actions de 500 fr. libérées. — Dividendes : actions de jouissance, 1925, 1926, 25 fr. ; 1927, 28, 50 fr. ; 1929, 75 fr. ; 1930, 75 fr. ; 1931, 75 fr. ; 1932 et 1933, 50 fr. ; actions de capital, 1925-26, 50 fr. ; 1927-28, 75 fr. ; 1929-1930, 100 fr. ; 1931, 100 fr. ; 1932 et 1933, 75 fr. ; 1934, 62 fr. brut ; 1935 et 1936, 50 fr. brut.

Services maritimes. — 1° Maroc : a) Marseille-Tanger-Casablanca, départ de Marseille tous les samedis. Service rapide ; b) Marseille-Oran-Tanger-Casablanca et les ports du Sud du Maroc, départ de Marseille le jeudi, tous les 14 jours, retour.

c) Services commerciaux fréquents pour tous les ports du Maroc.

2° Sénégal : a) Marseille-Tanger-Casablanca-Las-Palmas-Dakar, départ de Marseille tous les 14 jours, le mercredi, retour via Las-Palmas. Service rapide ;

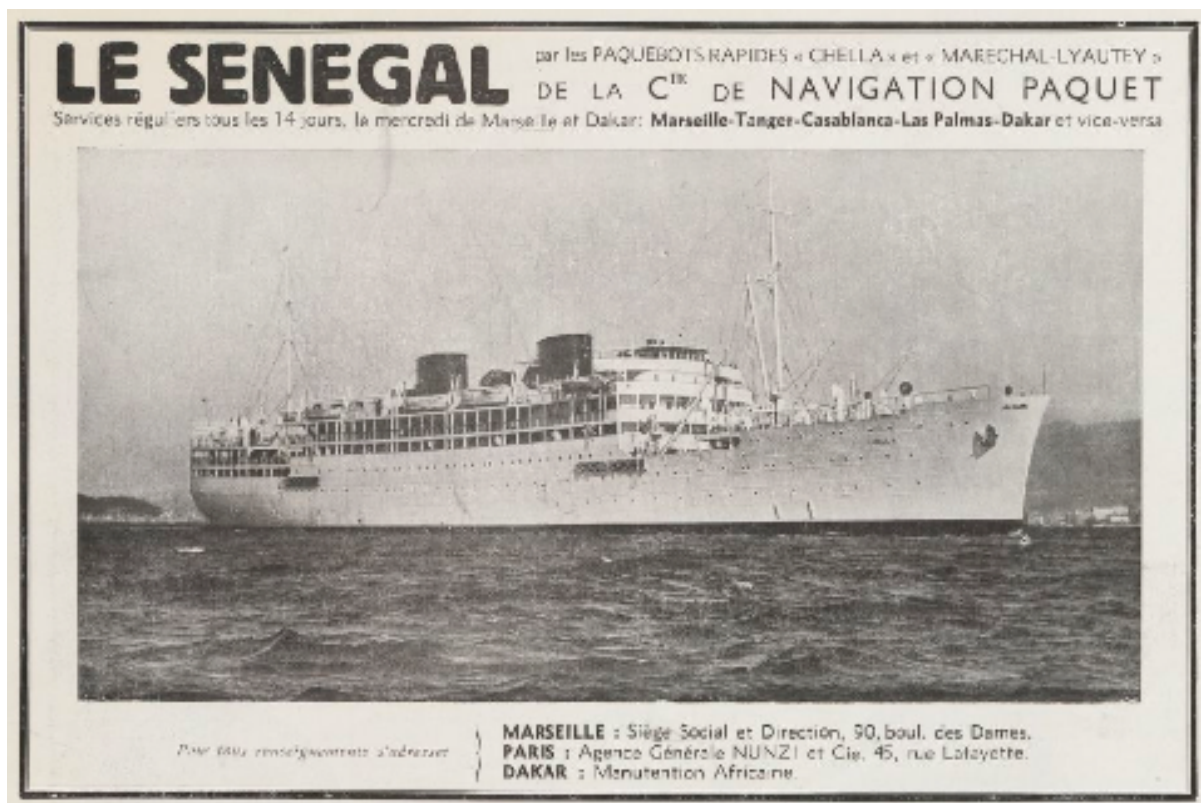
b) Services commerciaux sur Dakar-Rufisque, les ports du Saloum et de la Casamance.

3° Levant : Marseille-Le Pirée-Izmir-Istanbul, départ de Marseille le jeudi, tous les 14 jours. (Service provisoirement suspendu.)

Conseil. — M^{me} V^{ve} Maurice de Barbarin, née Paquet, M^{me} V^{ve} Nicolas Reggio, née Paquet, MM. G. Brenier, A. de Lavison, A. Nunzi, Jean Reggio, G. Simonet, Ch. Sheid, Ch. Tassy, Landry de Barbarin, Maurice Toy-Riont, Max Giraud.

Dakar
Départs
(*Paris-Dakar*, 26 mai 1937)

Par le « Chella », ce matin, sont partis : M. Romani, administrateur des Colonies, et M^{me} Romani ; M. Brizard, directeur de l'Entreprise du Port*, et M^{me} Brizard ; le colonel Blandeau, médecin-chef de l'hôpital principal ; M. Bellieu, administrateur maire de Bamako, etc.



(Les Annales coloniales illustrée, juillet 1937)

L'INCIDENT DU « MARECHAL-LYAUTEY » A LAS PALMAS (*Les Annales coloniales*, 13 août 1937)

Le commandant du paquebot « Maréchal-Lyautey », courrier rapide du Sénégal et du Maroc de la Compagnie Paquet, arrivé hier à Marseille, a donné des détails sur un incident qui eut lieu à l'escale aux Canaries, à l'aller.

La police de Las Palmas, voulant faire débarquer trois passagers espagnols, d'âge à être mobilisés, l'équipage s'y opposa, malgré l'intervention du consul de France.

Des miliciens envahirent le bord et emmenèrent les trois Espagnols, après quelques incidents, toutefois sans gravité, avec l'équipage.

Rapport fut remis aux autorités françaises à Dakar par le commandant Padovani, qui a, d'autre part, déposé une plainte contre les meneurs rouges de son équipage.

Saisie de cette plainte, l'inscription maritime de Marseille a cru devoir réserver sa décision jusqu'à lundi pour « trouver une solution amiable de l'affaire », les inscrits ayant fait savoir que, si des sanctions étaient prises, ils se mettraient en grève, au besoin malgré leurs dirigeants.

Enfin, la Section des marins communistes de Marseille a adressé le télégramme de protestation suivant à M. Chautemps, président du Conseil :

« Après interview équipage *Maréchal-Lyautey* demandons gouvernement intervenir pour protestation énergique contre brutalités inouïes infligées à l'équipage. Réparations doivent être faites au pavillon français et à l'équipage. »

Signé : Les marins communistes de Marseille.

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

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

M. Gouin, secrétaire général de la Cie Paquet ; M. A. Philip. agent de la Cie Paquet

Annuaire industriel, 1938 :

NAVIGATION PAQUET (Cie de), 4. pl. Sadi-Carnot, Marseille (B.-du-R.). T. 19-20. Ad.
t. Paquet-Marseille. Soc. an. cap. 10.700.000 fr.

Lignes de paquebots pour le Sénégal, le Maroc le Levant. (42-34040).

NÉCROLOGIE

Antoine Nunzi

(*Le Journal des débats*, 2 janvier 1944)

De Marseille, on annonce la mort de M. Antoine Nunzi, commandeur de la Légion
d'honneur, président de la Compagnie de navigation Paquet, vice-président du Comité
central des armateurs de France.

Durant la guerre de 1914-1918, M. Nunzi avait assuré avec une grande compétence
la direction Transports maritimes au ministère de la Marine marchande.

Les Hôtels [Marhaba](#) d'Agadir, Safi et Taroudant

COMPAGNIE DE NAVIGATION PAQUET



SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 630.000.000 DE FRANCS

divisé en 126.000 actions de 5.000 francs

dont 14.000 actions dites actions « A »

au nominal de 5.000 francs entièrement libéré et amorti de 500 francs

et 112.000 actions dites actions « B »

au nominal de 5.000 francs entièrement libéré et non amorti.

SOCIÉTÉ N. PAQUET & C^{IE} TRANSFORMÉE

R. C. MARSEILLE N° A. 19.991

Constituée suivant Statuts déposés aux minutes de M^e BARD, Notaire à Marseille, par acte du 17 juin 1913 et suivant délibérations des Assemblées Générales constitutives des 21 et 28 juin 1913.

Statuts entièrement refondus suivant délibérations de l'Assemblée Générale Extraordinaire du 25 juin 1941 qui a prorogé la Société pour 99 années nouvelles, et déposés aux minutes de M^e DEYDIER, Notaire à Marseille, successeur de M^e BARD, par acte du 11 juillet 1941 et à nouveau modifiés par délibérations des Assemblées Générales Extraordinaires du 27 juin 1947 et du 29 Décembre 1949.

Siège Social à MARSEILLE, 90, Boulevard des Dames

ACTION "B"

de Cinq Mille Francs au Porteur

ENTIÈREMENT LIBÉRÉE

et non amortie

N° 019,292

Marseille, le 1^{er} Janvier 1950

UN ADMINISTRATEUR,
ou par délégation
du Conseil d'Administration

UN ADMINISTRATEUR,

Coll. Serge Volper

COMPAGNIE DE NAVIGATION PAQUET
Société anonyme au capital de 630.000.000 de fr.
divisé en 126.000 actions de 5.000 fr.

dont 14.000 actions dites actions « A »
au nominal de 5.000 francs entièrement libéré et amorti de 500 francs
et 112.000 actions dites actions B
au nominal de 5.000 francs entièrement libéré et non amorti

SOCIÉTÉ N. PAQUET & C^{IE} TRANSFORMÉE
R.C. Marseille n° A 19.991

Constituée suivant statuts déposés aux minutes de M^e BARD, notaire à Marseille, par acte du 17 juin 1913 et suivant délibérations des assemblées générales constitutives des 21 et 28 juin 1913. Statuts entièrement refondus suivant délibérations de l'assemblée générale extraordinaire du 25 juin 1941 qui a prorogé la société pour 99 années nouvelles, et déposés aux minutes de M^e DEYDIER, notaire à Marseille, successeur de M^e BARD. par acte du 11 juillet 1941 et à nouveau modifiés par délibérations des assemblées générales extraordinaires du 27 juin 1947 et du 29 décembre 1949.

Siège social à MARSEILLE, 90, boulevard des Dames

ACTION " B "
DE CINQ MILLE FRANCS AU PORTEUR
ENTIÈREMENT LIBÉRÉE
et non amortie

Marseille, le 1^{er} janvier 1950
Un administrateur ou par délégation du conseil d'administration : Reggio Paquet
Un administrateur : ?
Imp. Georges Lang, Paris

Cie DELMAS-VIELJEUX
(*L'Information financière, économique et politique*, 11 janvier 1950)

.....
Le « Louis-Frédéric-Dewulf », dont la livraison a été sensiblement retardée par des fournitures qui étaient attendues d'Angleterre, a quitté la Tamise le 28 novembre pour Anvers, où il a pris charge à destination de Casablanca. La Société a reçu la gérance de cette unité qui appartient à la Société Dunkerquoise au Cabotage. Une location en time-charter avec la Compagnie Paquet a été conclue pour une année. Le « Louis-Frédéric-Dewulf » sera exploité entre Marseille et le Maroc.

COMPAGNIE PAQUET
(*L'Information financière, économique et politique*, 7 novembre 1950)

Un accord vient d'être conclu entre cette compagnie, la Société Air Maroc et la Compagnie des Transports Aériens Intercontinentaux du Maroc (T.A.I.M.)*, en vue de l'exploitation en commun des lignes maritimes et aériennes reliant le Maroc à la Métropole.

LA COMPAGNIE PAQUET
(*Le Monde des affaires*, SEDE, Paris, 1952)

Il fallait réellement faire preuve d'une audace peu commune pour tenter, en 1860, un trafic maritime régulier avec le Maroc.

L'Empire chérifien était, en effet, aussi impénétrable que la Chine du Moyen Age et les navires étaient obligés d'opérer sur des rades foraines sans aucune espèce de sécurité et malgré les barres. Un armateur marseillais avait déjà essayé d'établir des relations par bateau à vapeur, mais il avait rapidement renoncé à une tentative qui se heurtait, semblait-il, à des obstacles infranchissables. Pourtant, Nicolas Paquet, homme foncièrement terrien, Lorrain d'Ancerville, que rien ne semblait destiné à la carrière d'armateur, ne se laissa pas rebuter par de telles difficultés.

Alors, qu'il se trouvait à Marseille, en 1860, en qualité de fondé de pouvoirs d'une maison de commerce, il affréta, avec le concours de quelques amis, un navire de 350 tonneaux, « Le Languedoc », pour effectuer quelques voyages sur le Maroc, en guerre avec l'Espagne.

L'expérience fut encourageante et pressentant les possibilités infinies qu'offrait l'établissement de relations suivies avec ce pays, un second navire, le « Maroc », fut affrété, puis en 1863, un troisième le « Cadiz ». Et dès cette année-là, la Compagnie de navigation marocaine, qui deviendra la Compagnie de navigation Paquet en 1913, se trouva constituée au capital de 300.000 francs.

Des relations régulières furent alors établies entre les deux pays, mais les recettes n'étaient pas suffisamment rémunératrices pour couvrir les frais d'exploitation et Nicolas Paquet prolongea ses lignes jusqu'aux îles Canaries. Il en ramenait de la cochenille dont le prix du transport, extrêmement élevé, équilibrait ses résultats.

Les progrès du trafic, bien que très lents, étaient cependant continus et la flotte s'augmenta de 1868 à 1874 de plusieurs unités de 600 à 1.400 t. L'importance de sa flotte dépassant les besoins du trafic, Nicolas Paquet, aidé par l'un de ses frères, établit — via Constantinople et les escales de la côte d'Anatolie — une ligne sur Poti, port du Caucase.

Batoum devenue russe en 1878 et reliée au chemin de fer de Tiflis en 1882, devint le point terminus de la ligne. Les navires Paquet transportaient surtout, dans les ports du Caucase, le sucre des raffineries marseillaises et y chargeaient les céréales russes.

Le succès de cette nouvelle ligne amena en quelques années la construction ou l'achat de neuf nouveaux navires. Après 1920, les navires firent escale au Pirée, puis à Odessa et à Naples au retour. En 1897, l'une des lignes du Maroc avait été prolongée jusqu'au Sénégal avec succès. Les services devinrent réguliers en 1913, l'État confiant à la Cie Paquet le transport des troupes noires.

Mais la Première Guerre mondiale survint et Paquet voit ses transports participer à tous les convois alliés. Trois des plus beaux navires : « Médie », « Oued Sebou », « Imerethie » sont torpillés. « Le Chaouïa » saute sur une mine dans le détroit de Messine pendant la nuit de Noël 1919.

Dès la fin des hostilités, la Compagnie reprit toute son activité et de nombreux touristes étant déjà attirés par le Maroc, il fallait songer à moderniser la flotte. Aussi, à partir de 1922, année de l'acquisition de l'« Anfa », cinq paquebots furent successivement construits à La Seyne : « Médie II », « Maréchal Lyautey », « Nicolas Paquet », « Djenné » et « Koutoubia ».

La flotte cargos ne fut pas négligée et de nombreuses unités, entrèrent en service, dont « Oued Yquem », « Oued Zem », « Arcturus », « Le Rhin », « Oued Grou », « Oualof ». « Oued Sebou II », paquebots-mixtes « Imerethie II » ; et « Asni », « Oued Fes », « Bamako », etc. En 1934, enfin, un super-paquebot, le « Chella », est lancé également à La Seyne.

La Compagnie Paquet aborda la deuxième tourmente avec 17 unités. A la Libération, elle n'en possédait plus que 4... Un nouvel effort fut alors entrepris pour lui rendre une flotte digne de son passé qui répondrait aux exigences du trafic « Maroc et Sénégal ».

En 1951, l'œuvre était pratiquement terminée, puisque la Compagnie Paquet disposait des paquebots « Djenné », « Koutoubia », « Médie II » des paquebots-mixtes : « Azrou » et « Azemmour » et des cargos « Oued Fes », « Oued Noun ». « Aulne », « Couesnon » et « Dives » ; (trois pockets liberty) « Oued Ziz », « Oualof », navire citerne « Zit ». Des bateaux affrétés complètent cette flotte ainsi qu'un cargo-arachidier « Oued Sous », sister-ship de « Oued Ziz ».

Enfin, en 1951, pour remplacer le « Chella » coulé en juin 40, le « Lyautey », paquebot doté des tous derniers perfectionnements, rallie Marseille à Casablanca en 40 heures.

Les intérêts français contre l'intérêt de la France en Afrique du Nord
par MAURICE DUPONT
(*Esprit*, juillet 1952)

[57] La compagnie de navigation Paquet cultive les primeurs dans la plaine de la Chaouïa [Maroc].

[346] Le transport des voyageurs et des marchandises entre la France et l'Afrique du Nord ne peut se faire que sur bateaux français. Ce monopole, s'il paralyse les échanges des pays, est évidemment d'un immense profit pour les Compagnies privées de navigation.

Pour ne donner qu'un exemple : le groupe *Fraissinet* qui fait 12 % du tonnage français est lié à l'affaire de l'Enfida par M. Cazalet (capitain marseillais — Mallet — Mirabaud). Fraissinet contrôle, ou est lié, à Paquet (qui possède des chaînes d'hôtels en A.F.N. et des cultures maraîchères), Cie Navigation mixte, Cie Navigation Faure, Cie Delmas-Vieljeux, Cie Chambon, Chargeurs réunis (Lazare [*sic* : *Lazard*]), etc.

WW 1979 :

REGGIO-PAQUET (Paul), administrateur de sociétés. Né le 30 avril 1913 à Marseille (B.-du-Rh.). Fils de Nicolas Reggio et de Mme, née Germaine Paquet. Asc. : son aïeul Nicolas Paquet, fondateur (1860), de l'Armement Paquet et Cie. Mar. à Mlle Simone Jourdan (5 Nicolas, Marie [Mme Blaise Rastoin], Colette [Mme Emmanuel Scaramanga], Jacques, Germaine [Mme J.N. Gaillet]. Études : Collège Mélizan et École supérieure de commerce de Marseille. Carr. : directeur général (1959), président-directeur général (1963-1968) de la [Compagnie de navigation Paquet](#), président-directeur général (1965), puis président d'honneur (depuis 1970) de la Nouvelle Compagnie de Paquebots, administrateur de la Compagnie maritime des Chargeurs réunis, de Philips France, de la Compagnie des immeubles de la Plaine Monceau, président (jusqu'en 1970) du Syndicat marseillais de la marine marchande, vice-président (jusqu'en 1968) du Comité des armateurs de France, vice-président de l'Union sociale maritime, membre du conseil supérieur de la marine marchande. Décor. : officier de la Légion d'honneur, chevalier du Mérite maritime, [grand officier du Ouissam alaouite](#). Adr. : privées, villa Chloris, av de la Panouse, 13009 Marseille et château de Mons, Mons, 83440 Fayence.

XXX,

Les détenteurs de comptoirs au Maroc au XIX^e siècle

October 27, 2005

La maison Nicolas Paquet frères flanquait la compagnie de navigation marocaine Nicolas Paquet aîné et Cie. Elle recueillait les envois en consignation, transmettait les avis des prix et ouvrait des succursales dans les ports marocains. Nicolas Paquet est devenu, en 1852, employé de Jules Vautier, consignataire à Marseille. Vautier et Caussate étaient consignataires de la Compagnie générale maritime (qui sera, en 1861, la Compagnie générale transatlantique) et représentaient également la maison Deppe, d'Anvers, des firmes du Havre et de Dunkerque, spécialisées dans le transport du salpêtre et le commerce des arachides sur les côtes du Sénégal. Vautier a placé Paquet, de 1852 à 1855, comme commis chez Josserand et Cie en Algérie. En 1856, il le recevait à titre définitif. Lorsque, en 1857, Caussate s'est retiré, Paquet est devenu fondé de pouvoir. A la mort de Jules Vautier, Antoine Vautier, héritier de la firme, en confie la direction à Paquet. Le 3 juin 1863 était constituée la Compagnie de navigation marocaine Nicolas Paquet aîné et Cie, au capital de 365.000 francs ; Paquet apportait 50.000 francs ; le reste était souscrit en actions. La tentative de Nicolas Paquet a abouti à la création d'une solide compagnie. Elle s'était doublée d'une maison de commerce. Ses agents étaient à Essaouira M. Ratto, à Larache de Laroche, à Tanger Benchimol et à El Jadida Charles Morteo. Canepa Alphonse, associé à la compagnie Paquet, s'établit comme son agent à Casablanca en 1886. La réussite de l'entreprise Nicolas Paquet frères révélait les traits originaux du négoce marocain des années 1860-1870 : l'association du monde des affaires et de l'audace privée et du vieux commerce juif et du capital marocain naissant. Nicolas Paquet liait fortune avec les plus grosses maisons juives telle la firme al-Malih et celle d'Afaryat d'Essaouira.

Hasan 1^{er} a permis à la compagnie de réaliser des bénéfices importants¹ quand Il a fait appel à ses services pour embarquer à son compte, en 1884 et 1885, le blé et l'orge dans les ports de Marseille, Londres, Madère et Lisbonne. [...]

Suite : reprise par les Chargeurs réunis et spécialisation dans les croisières.

¹ Jean-Louis MIÈGE, *Le Maroc et l'Europe (1830-1894), les difficultés...* ouv. cité, p. 439. [39]