

COMPAGNIE DES CHARGEURS RÉUNIS

Société anonyme, 1872

VIGNAL, président

Chargeurs réunis
(Société anonyme)
Compagnie française de navigation à vapeur
Au capital de 8 millions de francs
(*Le Messenger de Paris*, 7 février 1872)

Le comité des fondateurs des Chargeurs réunis convoque MM. les souscripteurs d'actions en assemblée générale, pour le lundi 12 février, à trois heures précises, en la salle Lemardelay, rue Richelieu, 100, à Paris, à l'effet :

1° D'entendre le rapport des commissaires sur les avantages attribués par les statuts aux administrateurs, et de statuer sur ces avantages ; lequel rapport imprimé est à la disposition des actionnaires, au siège provisoire de la société, rue de Grammont, 19 ;

2° De nommer un ou plusieurs commissaires, conformément à l'article 32 de la loi du 24 juillet 1867 ;

3° De constater l'acceptation des administrateurs et des commissaires, et par suite la constitution définitive de la société ;

4° Et, s'il y a lieu, d'accorder à certains administrateurs l'autorisation de passer des traités d'armement avec la société.

Pour le comité :
VIGNAL.

Adjudication du monopole de la fabrication des allumettes chimiques
(*Le Temps*, 13 octobre 1872)

.....
M. Jules Vignal représentait spécialement la maison de banque A. Blacque, Vignal et Cie, qui a constitué depuis peu de temps, sans aucun recours à la publicité, deux sociétés importantes : celle des Chargeurs réunis et celle de la Banque brésilienne-française.

COMPTANT
(*Le Messenger de Paris*, 5 mai 1873)

Les bons de la Compagnie des Charentes et les actions des Chargeurs réunis viennent d'être admis à la cote officielle.

Société des Chargeurs réunis
(*Le Messenger de Paris*, 13 février 1874)

La constitution définitive de cette société ne remonte guère qu'au mois de février 1872. Elle a clos fin juin 1873 son premier exercice social, dont il a été rendu compte à l'assemblée générale tenue le 15 novembre dernier. Malgré des tâtonnements inévitables pendant une période d'organisation et des retards éprouvés dans la construction du matériel naval, le premier exercice 1872-1873 a donné des résultats assez avantageux. Il n'a pu être fait cependant que six voyages sur le Brésil et La Plata.

Les bénéfices nets se sont élevés à 574.156 fr., dont il a été fait la répartition suivante :

Amortissement du matériel naval	196.988
Réserve statutaire	18.858
Intérêt à 5 % du capital versé	320.000
Report à nouveau	38.308

L'assemblée a approuvé les comptes ainsi présentés et réélu M. Cayard en qualité de commissaire pour l'exercice en cours.

COMPAGNIE FRANÇAISE DE NAVIGATION À VAPEUR.— (Chargeurs réunis)
Assemblée générale du 16 novembre
(*Le Journal des finances*, 27 novembre 1875)

Il résulte du rapport que, pendant l'exercice 1874-1875, les recettes se sont élevées à 5 453.524 fr. 55 ; les dépenses et frais de toute nature à 5 millions 238.458 francs 30, soit une différence de 215.066 fr. 25, Une somme de 10.753 fr. 30 a été portée à la réserve. Le solde en bénéfice, en y ajoutant le reliquat de l'exercice précédent, soit 1.798 fr. 41, reste à 206.111 fr. 36, que le conseil propose de répartir ainsi : Dividende de 12 fr. 50 par action, soit 200.000 francs ; reliquat porté à l'exercice prochain, 6.111 fr. 36.

L'assemblée a approuvé les comptes, et fixé le dividende à 12 fr. 50 par action. M. J. G. Ott a été nommé administrateur, en remplacement de M. Belgrano, démissionnaire.

Nouvelles maritimes
(*Le Messenger de Paris*, 31 décembre 1875)

Le Havre, 31 décembre : Un incendie s'est déclaré hier soir à bord du steamer *Belgrano*, de la Compagnie des Chargeurs-réunis stationné à cale sèche. L'avant a été fortement endommagé. Un homme a été brûlé.

Chargeurs réunis
(*Le Messenger de Paris*, 15 décembre 1876)

L'assemblée générale annuelle a eu lieu le 15 novembre. Cette assemblée avait à se prononcer sur les comptes de l'exercice 1875-1876, finissant au 30 juin dernier.

Le rapport du conseil a eu à constater une nouvelle diminution dans les recettes effectuées. Cette diminution, qui est de 250.000 fr., est attribuée à la continuation de la crise qui trappe les deux Républiques de La Plata, et aussi à la concurrence toujours plus grande des lignes rivales.

Les produits de toute nature se sont élevés à 5.190.300 fr. 98. et ont correspondu à un bénéfice net de 429.014 fr. 31, bénéfice net qui permet de fixer à 25 francs le dividende, dont 12 fr. 50 payés en mai et le solde payé depuis le 20 novembre. Il reste un reliquat de 13 703 fr. 46, comme premier crédit du compte profits et pertes de 1876-1877.

L'examen du bilan indique que la Société possède un matériel naval évalué 9.185.196 86, au lieu de 8.588.770 88, chiffre du précédent arrêté du compte, soit une augmentation de 596.425 98, qui résulte de l'achèvement du steamer *Portena*. Le matériel de rechange présente une réduction de 41.755 60, et le mobilier et les immeubles un accroissement d'environ 4.000 francs. Les valeurs disponibles atteignent 172.931 42, les valeurs mobilières 532.854 90 et les voyages en cours 292.908 63.

À côté du capital de 8 millions représenté par 16.000 actions de 500 fr., figure au passif la réserve statutaire pour 70.194 88, l'amortissement du matériel pour 1.934.318 35, le fonds d'assurance pour 212.710 24, les balances des comptes divers pour 45.185 83, le reliquat de 1874-1875 et le compte profits et pertes du dernier exercice pour 413.703 45.

Après s'être prononcé sur les comptes, les avoir approuvés et fixé le dividende, il restait aux actionnaires à procéder au renouvellement partiel du conseil d'administration. Les administrateurs sortants ont été réélus. Ce sont MM. J. Vignal, A. Binoche et H. Fould.

Les actionnaires ont ensuite nommé MM. L. Cayard et Ch. Hurrisel, commissaire, pour l'exercice 1876-1877.

E. PELLERIN.

Sinistres
(*Le Messenger de Paris*, 24 avril 1877)

Une dépêche de Saint-Vincent (Cap-Vert) 19 avril, 4 h. 40 soir, donne les détails suivants sur l'abordage du steamer *San Martin* (Chargeurs réunis), allait de La Plata au Havre.

L'*Arizona*, allant de Liverpool à Calcutta avec sel et le *San Martin* ont été en collision : le premier a coulé avec partie de son équipage. Le *San Martin* est entré ici avec de légères avaries.

Naufrages, avaries, etc.
(*Le Messenger de Paris*, 28 mai 1877)

Teneriffe, 25 : Les 4.000 sacs café du navire français *Esther*, venu de Rio-Janeiro en avaries, vont être portés à Lisbonne ou au Havre par un steamer des Chargeurs réunis.

Chargeurs réunis
(*Le Journal des finances*, 24 novembre 1877)

La Compagnie française de navigation à vapeur, Société des Chargeurs réunis, au capital de 8 millions de fr., réunissait, le 15 novembre, ses actionnaires en assemblée générale. Sans attendre la publication du rapport présenté par le conseil d'administration, qui nous permettra seule de suivre le mouvement des opérations pendant l'exercice clos le 30 juin dernier, nous pouvons dire, avec le rapport des commissaires et le bilan, qui sont sous nos yeux, que les résultats de cet exercice ont été très satisfaisants.

Ils ont permis, en effet, après larges dotations de la réserve et du fonds de prévoyance, la distribution d'un dividende de 35 fr. par action. Le dividende de l'exercice 1875-1876 avait été seulement de 25 fr.

Les comptes de l'exploitation accusent une recette de 5.694.255 fr. 76 et Un total de dépenses de 4.919.053 fr. 14, ce qui laisse un bénéfice de 775.202 fr. 62.

Le solde de 13.703 fr. 16, reporté de l'exercice précédent, élevait la somme à répartir à 788.705 fr. 78. Il en a été fait la répartition que voici :

Réserve statutaire	38.760 17
Fonds de prévoyance	125.000 00
Dividende de 35 fr. par action	560.000 00
Aux fondateurs	34.133 33
Au conseil d'administration	19.200 00
Solde à reporter	11.812 58

Sur le dividende de 35 fr., un à-compte de 12 fr. 50 a été payé en mai dernier ; les 22 f r. 50 restants sont payables à partir du 20 novembre, sous déduction des impôt.

L'assemblée a donné son approbation aux comptes qui lui était soumis, et elle a réélu MM. Cayard et Hurissel commissaires pour l'exercice 1877-1878.

MOUVEMENT MARITIME.
(*Le Messenger de Paris*, 12 octobre 1878)

Une dépêche du Havre, annonce l'heureuse mise à l'eau ce matin du steamer *Dom Pedro*, destiné à la ligne du Brésil et de La Plata pour le compte de la Société des Chargeurs réunis du Havre.

Chargeurs réunis
(*Le Messenger de Paris*, 17 novembre 1879, p. 1, col. 5)

L'assemblée générale annuelle des actionnaires de la Société des Chargeurs réunis, qui s'est tenue le 15 novembre courant, a donné son approbation aux comptes de l'exercice clos le 30 juin dernier.

Les bénéfices nets de l'exercice, montant à 420.036 90, après déduction du prélèvement de 5 % pour la la réserve statutaire, et en y comprenant un reliquat de 6.145 68 de l'exercice antérieur, permettent la distribution d'un dividende de 25 fr. par action, tout en reportant 20.036 90 à l'exercice nouveau.

Un à-compte de 12 50 ayant été payé sur le dividende au mois de mai dernier, le solde est payable à partir du 20 novembre courant.

MM. L Gayard et Ch. Hurissel ont été réélus comme commissaires pour l'exercice 1879-1880.

Chargeurs réunis
(*Le Messager de Paris*, 20 novembre 1879)

Nous complétons les renseignements sommaires contenus dans notre numéro du 17 courant au sujet de l'assemblée générale annuelle qui s'est tenue le 17 de ce mois.

Le bilan au 30 juin dernier, soumis à cette assemblée, se chiffre par 13.774.248 09 et se décompose comme suit :

ACTIF	
Matériel naval	12.205.400 96
Approvisionnements (Matériel de rechange, lest en fonte, chaudières, charbon, etc.)	414.832 13
Mobilier et immeubles	74.261 21
Valeurs disponibles (Caisse, portefeuille, banquiers)	103.014 32
Valeurs mobilières (794 actions Chargeurs réunis avec parts de fondateur)	377.150 00
Id. (9.000 fr. de rente 3 % amortissable)	249.049 00
Voyages en cours	130.540 47
Coupon n° 11 (du 30 mai 1870)	200.000 00
Total	<u>13.774.248 09</u>
PASSIF	
Capital	8.000.000 00
Réserve statutaire	162.721 30
Fonds de prévoyance	125.000 00
Amortissement du matériel naval	4.018.614 39
Amortissement du magasin, des rechanges, etc.	59.058 10
Fonds d'assurances	828.066 47
Réserve pour renouvellement des chaudières (en cours d'exécution)	125.884 65

Balance des comptes divers (Débiteurs et créanciers)	84.888 28
Reliquat du compte Profits et Pertes (Exercice 1877-1878)	6.145 68
Profits et perte	413.891 22
Total	13.774.948 09

Les recettes de toute nature effectuées pendant l'exercice se sont élevées à 6.416.732 81. Elles eussent pu atteindre un chiffre plus élevé si la stagnation qu'éprouvent les affaires en général était arrivée à son terme. Le conseil d'administration s'est appliqué à réaliser toutes les économies compatibles avec les exigences d'un bon service. La diminution de certains frais d'exploitation est estimée par lui devoir compenser la baisse assez importante qui s'est manifestée dans les encaissements pour les premiers mois de l'année présente. La Société espère, d'autre part, voir adopter par le Parlement les mesures que demande la lutte à soutenir par la marine marchande française contre l'active concurrence de l'étranger.

Les dépenses d'exploitation se sont élevées à 5.038.192 fr. 27 et le matériel naval a subi d'autre part un amortissement de 802.874 68 ; l'amortissement du magasin, des rechanges, etc. atteint 20.626 55, pendant que les frais généraux ont été de 113.364 29, ce qui porte l'ensemble des dépenses, à déduire du chiffre des recettes, à la somme totale de 5.975.057 79, et les bénéfices nets ressortent ainsi à 435.675 fr. 02.

Sur ce chiffre de bénéfices, il a été prélevé pour la réserve statutaire 5 %, soit 21.783 80. Au solde disponible s'ajoute le reliquat de 6.145 68 de l'exercice précédent, ce qui ramène la somme disponible pour une répartition à 420.036 90. Nous avons déjà indiqué comment cette somme a été répartie.

La somme de 377.150 fr. qui figure à l'actif du bilan, représente une partie du fonds des surfaces employée en achat d'actions de la Société.

Sinistres
(*Le Messenger de Paris*, 24 août 1880)

La Corogne, 22 août. Le steamer *Rivadavia* (Chargeurs réunis), allant du Havre au Brésil, s'est totalement perdu au cap Finistère.

Tout le monde sauvé.

Société des Chargeurs réunis
(*Le Messenger de Paris*, 13 novembre 1880)
(*Le Journal des finances*, 27 novembre 1880)

Les actionnaires de la Société Chargeurs réunis, dans une assemblée générale extraordinaire, tenue le 13 de ce mois, ont autorisé la réalisation d'un emprunt de 4 millions de francs par voie d'émission d'obligations.

INFORMATIONS FINANCIÈRES
(*Le Messenger de Paris*, 27 mars 1881)

La Chambre syndicale des agents de change nous communique les avis suivants :

À partir du lundi 28 mars présent mois, les obligations 5 % de la Société des Chargeurs réunis, Compagnie française de navigation à vapeur, seront admises aux négociations de la Bourse, au comptant.

8.000 obligations de 500 francs au porteur, entièrement libérées, émises à 490 fr., remboursables au pair, par tirages au sort, dans un délai de onze années.

Intérêt annuel : 25 francs payables par moitié les 1^{er} janvier et 1^{er} juillet.

Jouissance courante : 1^{er} janvier 1881.

CHARGEURS RÉUNIS

(*Le Journal des finances*, 3 décembre 1881)

Il résulte des termes du rapport présenté aux actionnaires de la Compagnie française de navigation à vapeur, dans l'assemblée générale du 15 novembre 1881, que les comptes de l'exercice 1880-1881, clos le 30 juin dernier, se soldent par un bénéfice net de 981.553 fr. 91.

Les recettes de toute nature se sont élevées à 8.483.016 fr. 87.

Les dépenses ont été de 7.501.462 fr. 90, et se subdivisent ainsi : dépenses d'exploitation, 6.243.800 fr. 92 ; amortissement du matériel naval, 698.743 fr. 50 ; amortissement du magasin, 17.929 fr. 21 ; réserve pour transformations et renouvellement de chaudières, 150.000 fr. ; réserve pour grosses réparations, 275.000 fr. ; frais généraux, 115.983 fr. 23.

Les bénéfices de l'exercice auxquels il faut ajouter le reliquat de l'exercice précédent de 5,318 fr. 15, ont été répartis de la manière suivante par l'assemblée sur la proposition du conseil d'administration :

À la réserve légale 5 %, 49,077 fr. 70 ; aux actionnaires, 870.000 fr., soit un dividende de 50 fr. par action ; aux fondateurs, 85.333 fr. 33 ; au conseil d'administration, 48.000 fr. Un solde de 4.461 fr. 09 a été reporté à nouveau.

MOUVEMENT MARITIME

(*Le Messager de Paris*, 5 décembre 1881)

Montevideo, 3 décembre.

Le steamer « Ville de-Rosario ». de la Société des chargeurs Réunis, arrivé ici le 16 novembre, effectuant son premier voyage du Havre à Montevideo, Buenos-Ayres et Rosario. et qui avait suivi pour ces deux dernières destinations, est revenu ici après avoir pris un chargement complet de retour dans ces ports, et a suivi hier pour le Havre directement.

Aujourd'hui un autre steamer de la même Société, le « Portena », a également pris la mer directement pour le Havre, avec un complet chargement pris à Buenos Ayres et ici.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE
POUR FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT DU COMMERCE
ET DE L'INDUSTRIE EN FRANCE
Assemblée générale du 25 mars 1882.

(*Le Messager de Paris*, 27 mars 1882)

.....
Nous avons aussi constitué, avec le concours de la Société des Chargeurs réunis, la Société Postale Française de l'Atlantique. Cette société a pour objet le service postal entre le Brésil et le Canada et le transport de toutes marchandises entre ces deux pays ; la compétence spéciale de la Société des Chargeurs réunis, dont plusieurs administrateurs sont entrés dans le conseil de la nouvelle société, les relations particulières qu'elle possédait déjà au Brésil, assurent la société nouvelle, dès sa naissance, contre les difficultés que rencontre toujours toute création nouvelle. Nous vous ferons remarquer qu'en fondant cette société, nous nous sommes associés à une entreprise essentiellement française, car la société est française, les bâtiments qui font le service postal sont français et nous avons de plus obtenu qu'ils naviguassent entre le Brésil et le Canada sous pavillon français.

[I.H.E.C. Paris visite les Docks et magasins généraux du Havre]
(*Le Messager de Paris*, 19 avril 1882)

.....
MM. Félix Faure, député, Pondavigne. agent général des Chargeurs réunis, et Hailler. entrepreneur des nouveaux travaux, ont tenu à accompagner eux-mêmes les élèves de l'École des hautes études commerciales.

Société des Chargeurs réunis
Compagnie française de navigation à vapeur
(*Le Journal des chemins de fer, des mines et des travaux publics*,
18 novembre 1882)

Les actionnaires de cette société, réunis le 14 novembre, en assemblée ordinaire, ont approuvé les comptes de l'exercice 1881-1882 qui se soldent par un bénéfice net de 1.491.618. Le dividende, pour cet exercice, a été fixé à 75 francs par action, dont 25 francs distribués en mai dernier. Une somme de 24.951 a été reportée à nouveau. Le solde du dividende, soit 50 francs par titre, sera mis en paiement à partir du 20 novembre prochain. À la même époque, chaque part de fondateur touchera un dividende de 10 fr. 66.

L'assemblée a réélu MM. A. Binoche, H. Fould et J. Vignal, administrateurs sortants, et confirmé MM. L. Cayard et Ch. Hurissel dans leurs pouvoirs de commissaires pour 1882-1883.

CHARGEURS RÉUNIS
(*Le Capitaliste*, 21 mars 1883)

SITUATION

Une assemblée générale des actionnaires de cette société est convoquée pour les premiers jours d'avril, non point pour entendre le compte-rendu de la gestion annuelle, car l'exercice social se clôt au mois de juin de chaque année, mais pour délibérer, à titre

d'assemblée extraordinaire, sur diverses conventions dont la conclusion est de nature à modifier le capital social et divers articles des statuts.

Cette société anonyme de transports maritimes date du mois de février 1873. Elle exploite les services maritimes de transport sur tous les points du globe, et notamment du Havre à l'Amérique du Sud, ainsi que tout transport par terre et par eau s'y rattachant. Elle s'est constituée au capital relativement modéré de huit millions, divisé en 16.000 actions de 500 fr. entièrement libérées.

En janvier 1881, après huit années d'exercice environ, la société a eu recours pour la première fois à un emprunt de quatre millions en obligations, au nombre de 8.000, et remboursables à 500 fr.

Le total des capitaux, actions et obligations des Chargeurs réunis a donc été de douze millions ; or, nous voyons au bilan du 30 juin 1882 que le matériel naval, toutes radiations opérées, se chiffre encore à 16 millions 3/10, et que, par conséquent, le capital social, comme le capital emprunté, sont largement représentés.

Ce résultat est dû au système de réserves accumulées pour l'amortissement du matériel et remployées en matériel nouveau, de telle sorte que l'écart existant entre le capital-actions et obligations, et le chiffre porté à l'actif, représente le coût du matériel naval, et indique qu'en dix années, plus du quart du matériel se trouve amorti.

S'il ne survient aucun sinistre maritime, que, d'ailleurs, un compte d'assurance permet de compenser, cet écart augmentera chaque année dans des proportions qui paraissent suffisantes pour que l'amortissement soit complet à l'expiration du pacte social.

En effet, avant l'émission des quatre millions d'obligations, c'est-à-dire au 30 juin 1880, avec les seuls huit millions du capital, on avait pu, à l'aide de prélèvements sur les bénéfices et à titre d'amortissement, arriver à posséder un actif matériel naval s'élevant à 12 millions 2/10.

Depuis l'emprunt, cet actif est destiné à s'accroître d'environ trois millions ; et, amortissement compris, il atteindra le chiffre de vingt millions dans lesquels on retrouverait le double de l'emprunt-obligations, soit en sa faveur une garantie de 100 % sur la valeur active qui est son gage et douze millions représentant un tiers en plus du capital fourni par les actionnaires.

*
* *

Cette situation serait celle que présenteraient les comptes, si on les arrêtaient actuellement, c'est-à-dire au début du second semestre de l'exercice 1882-1883.

La société devant prendre fin en 1893 (sa durée statutaire ayant été prévue pour vingt années), il semblerait que des combinaisons ayant pour but de développer et de prolonger la société, aient préoccupé depuis quelque temps son conseil d'administration.

Le premier signe de cette préoccupation a été, incontestablement, l'émission des obligations. Le second semble être accusé par la modification apportée aux statuts au sujet de la façon dont seraient représentés les avantages faits aux fondateurs auxquels il a été attribué des parts d'intérêt. Le troisième est l'autorisation fréquemment donnée, par l'assemblée générale, aux membres de son conseil d'administration, d'accepter le même mandat dans certaines sociétés analogues.

Aussi est-ce sans surprise que nous voyons figurer à l'ordre du jour de la prochaine assemblée extraordinaire la mention de conventions projetées avec la Société postale française de l'Atlantique. Cette dernière apporterait son actif en échange d'actions qui seraient créées en augmentation du capital des Chargeurs réunis.

Les conséquences de cette augmentation de capital ayant quelque intérêt, en ce qui concerne le mode de répartition des bénéfices, il n'est point inutile de les étudier.

*
* *
*

La Société des Chargeurs réunis a distribué son premier dividende en 1874 ; il fut de 25 fr. ; le dividende de 1882 a été de 75 fr. La progression la plus rapide date de 1881, où le dividende fut porté à 50 fr. La moyenne a été 25 et 35 francs. Les deux plus bas dividendes ont été 12 fr. 50 en 1875, et 17 fr. 50 en 1880.

Comme on le voit, entre 1880 et 1882, le développement, des répartitions est remarquable, puisque, de 17 fr. 50, il arrive à 75 fr. Si l'on rapproche ce fait des projets d'absorption qui sont à l'étude, on s'apercevra que l'on tend visiblement, non point à une augmentation de capital par émission d'actions nouvelles, mais bien plutôt par dédoublement des actions anciennes.

D'après le dernier bilan, la société exploite à raison de 85 % de ses recettes, ses bénéfices nets sont donc 15 %. Ce coefficient, il faut le reconnaître, est avantageux, si on le compare à ceux de beaucoup d'autres sociétés.

Les répartitions, d'après les statuts, sont calculées de la façon suivante :

5 % à la réserve statutaire ; puis un prélèvement ne pouvant pas être inférieur à 1/20 des bénéfices, pour réserve extraordinaire ; et enfin 5 % aux actionnaires.

Ce qui reste, si aucun nouveau prélèvement extraordinaire n'est décidé, est réparti : 75 % aux actionnaires comme dividende, 9 % au conseil d'administration, et enfin 16 % aux fondateurs.

Comme on le voit, il est presque impossible d'établir sur les bénéfices eux-mêmes une base mathématique, soit du dividende, soit de l'affectation aux fondateurs ; mais on peut, en prenant pour base le dividende lui-même, évaluer ce qui revient à la part de fondateur.

Cette évaluation a d'autant plus d'intérêt que, comme nous l'avons indiqué plus haut, les statuts ont été modifiés en ce qui concerne la représentation de ces parts. Antérieurement à 1881, leur représentation consistait en une simple inscription nominative sur les registres sociaux ; elles ne pouvaient être cédées sans l'autorisation formelle du conseil.

Depuis lors, cette inscription a été transformée en certificat nominatif ou au porteur, transmissible librement et ne donnant aux titulaires aucun droit d'immixtion dans les affaires sociales.

Dans l'état actuel du capital et des bénéfices résultant du coefficient d'exploitation, que peut valoir la part de fondateur ?

Celle-ci touchant 10 fr. 66 lorsque l'action touche 50 fr. en dehors de l'intérêt, on peut dire que la part de fondateur vaut à peu près le cinquième d'une action.

L'action ayant été cotée 850 fr., la part de fondateur peut valoir 170 fr., conformément au mode de calculer généralement adopté en Bourse.

Or, actuellement, il y a 16.000 parts de fondateurs, c'est-à-dire autant de parts que d'actions.

Si l'on double le nombre des actions, le chiffre bénéficiaire des parts doit varier, et, en outre, il faudra apprécier quels sont les éléments de bénéfice qu'apporterait aux Chargeurs réunis la Compagnie postale française de l'Atlantique.

Ces questions seront certainement soumises à l'assemblée extraordinaire, convoquée pour les premiers jours d'avril, et de leur solution dépendra l'avenir de la société.

.....
La troisième compagnie maritime que nous ayons contribué à former, la Platense, a été surtout constituée avec la participation des actionnaires de la Société des Chargeurs réunis. Créée au capital de quatre millions, elle a pour objet une navigation toute spéciale sur les grandes voies fluviales de La Plata où elle doit jouer un rôle important.
.....

Nouvelles d'Angleterre
(*Le Messenger de Paris*, 4 août 1883)

On écrit de Liverpool que la Compagnie des Chargeurs réunis au Havre, vient d'établir un service régulier entre les deux ports. Trois des vapeurs de la dite Compagnie ayant pour jauge respective de 1.000 tonneaux environ, avec une force de 190 chevaux sont présentement affectés à ce service. Ils sortiront du Havre le 12 de chaque mois pour se rendre à Liverpool d'où ils continueront leur route à destination de Lisbonne, du Para, de Saint-Louis, de Maragnon et de Ceara, avec retour sur le Havre en faisant les mêmes escales.

En transmettant cette nouvelle au gouvernement français, notre consul exprime l'avis que la création de cette nouvelle ligne ne peut manquer d'apporter une augmentation considérable au mouvement de la navigation française dans les eaux de la Mersey qui s'est considérablement ralentie depuis quelques années. Déjà la Compagnie générale transatlantique possède un service régulier bimensuel entre Bordeaux, Saint-Nazaire et Liverpool; quelques autres Compagnies, la Compagnie nantaise, de Nantes et la Compagnie française du Pacifique, du Havre, contribuant également par leurs escales répétées, mais régulières, au transport des marchandises de toute espèce dont Liverpool est l'entrepôt. M. Pique ajoute qu'il faut espérer que ces premiers essais seront suivis de résultats satisfaisants et permettront aux armateurs français de tenter la même entreprise et de faire une sérieuse concurrence aux nombreuses et riches Compagnies maritimes de la grande cité.

NÉCROLOGIE
(*Le Messenger de Paris*, 1^{er} novembre 1883)

Nous apprenons la mort de M, J.-G. Ott, administrateur délégué de la Compagnie des Chargeurs réunis et administrateur des Chantiers de la Loire*, et décédé ce matin à sept heures, à Paris.

M. Ott était un homme actif qui a contribué, avec ses collègues, au développement de ces deux sociétés françaises.

Chargeurs réunis,
(*Le Messenger de Paris*, 15 novembre 1883)

L'assemblée générale annuelle des actionnaires de la Compagnie française de navigation à vapeur, Chargeurs réunis, a eu lieu hier.

Elle a donné son approbation aux comptes de l'exercice clos le 30 juin 1883 qui se soldent par un bénéfice net de 1.204.705. Le dividende de cet exercice a été fixé à

62 fr. 50 par action. Un acompte de 25 fr. ayant été payé en mai dernier, le solde de ce dividende, soit 37 fr. 50 par titre, sera mis en paiement à partir du 20 courant.

MM. Ch. Demachy et Ch. Ledoux, ont été nommés administrateurs.

MM. L. Cayard et Ch. Hurissel, ont été confirmés dans leurs pouvoirs de commissaires pour l'exercice 1883-1884.

CHARGEURS RÉUNIS (*Le Capitaliste*, 5 décembre 1883)

Ainsi que le *Capitaliste* l'avait annoncé dans sa précédente étude, la Société anonyme des Chargeurs réunis a décidé, dans une assemblée générale extraordinaire, de porter son capital à 12 millions 1/2 par la création de 9.000 actions destinées à l'acquisition du matériel naval de la Société postale française de l'Atlantique, en liquidation.

Il est dit dans le compte rendu de l'assemblée extraordinaire que le matériel ainsi acquis représente une valeur justifiée de 8 millions 1/2, tandis que le capital social n'est accru que de 4 millions 1/2.

Le même rapport ajoute que cette situation permettra de pratiquer de larges amortissements, ce qui est, du reste, comme nous l'avons constaté dans notre précédente étude, une coutume assidue de l'administration qui nous occupe.

Notre attention avait été particulièrement attirée par le mode de répartition des bénéfices qui, en raison de la création de nouveaux titres, aurait pu modifier la situation faite aux parts de fondateurs.

Cette question nous paraissait devoir être d'autant plus intéressante que la Société, au lieu de recourir à un emprunt par obligations, préférerait accroître le nombre de ses participants aux bénéfices en leur adjoignant 9.000 nouveaux actionnaires.

Il nous semble qu'avoir écarté un emprunt par obligation est un acte de sage administration, et le fait d'avoir pu créer les 9.000 actions nouvelles sans les doter d'une part bénéficiaire supplémentaire dénote quelque éloignement pour certaines manœuvres habituelles à la spéculation.

Depuis l'assemblée extraordinaire qui a approuvé les mesures prises, l'assemblée générale ordinaire a été réunie pour entendre et approuver les résultats de l'exploitation de l'année sociale qui prend fin en juin de chaque année.

Les comptes produits pour l'exercice 1882-83 ne contiennent pas encore les résultats de l'accroissement du capital ; ils constatent, néanmoins, quelque retard dans la livraison du matériel acquis et un préjudice qui en a été la conséquence. Il y a eu, également, dans le courant de l'exercice actuel, une lutte avec les Compagnies anglaises laquelle s'est terminée par un accord équilibrant les intérêts.

Il est vraisemblable que de plus amples détails seront donnés au sujet de l'entrée en fonction du nouveau matériel naval lors de la prochaine assemblée générale.

En attendant, nous devons nous contenter de résumer par des chiffres les résultats acquis, précédemment, par l'exploitation des Chargeurs réunis, ce qui nous permettra de faire ultérieurement avec plus de facilité nos comparaisons d'usage entre les situations, avant et après l'acquisition du nouveau matériel.

Lors de notre étude précédente nous avons indiqué que cette acquisition aurait une grande influence sur l'avenir de la société.

Voici le tableau des recettes et des dépenses pour les trois dernières années (en millions de fr.) :

Années	Recettes	Dépenses	Profit net
--------	----------	----------	------------

1880-81	8.48	7.50	0.98
1881-82	10.34	8.77	1.56
1882-83	11.55	10.30	1.24

Il y a, évidemment, pour le dernier exercice un excédent de dépenses s'expliquant par le nouvel état de choses qui n'a pas eu le temps d'influer sur les recettes.

Voici maintenant le tableau des répartitions aux actions et aux parts de fondateur (en fr.) :

Années	Actions	Parts de fondateur
1880-81	50 00	5.33
1881-82	75 00	10.66
1882-83	62.50	8 00

Terminons en indiquant la situation de deux comptes importants en matière d'exploitation navale, savoir : le compte amortissement du matériel naval et le compte fonds d'assurance (en millions de fr.) :

Années	Amortissement du matériel naval	Fonds d'assurance
1880-81	4.73	0.78
1881-82	5.68	1.07
1882-83	6.68	1.60

La progression de ces deux comptes corrobore ce que nous avons dit plus haut des habitudes prudentes de la Compagnie que nous venons d'étudier.

Chargeurs réunis,
Compagnie française de navigation à vapeur
(*Le Messager de Paris*, 17 janvier 1884)

L'assemblée générale annuelle des actionnaires de la Compagnie française de navigation à vapeur, Chargeurs réunis, a eu lieu le 14 novembre dernier; nous avons fait connaître, le 15, les résolutions votées par cette assemblée ; nous complétons aujourd'hui ces premiers renseignements.

Nous rappelons tout d'abord que les comptes de l'exercice 1882-1883 ont été approuvés et le dividende de cet exercice fixé à 62 50 par action dont 25 fr. payés en mai 1883 et 37 50 dont la distribution a eu lieu le 20 novembre de la même année.

Le bilan au 30 juin 1883 se chiffrait comme il suit :

ACTIF	
Matériel naval	18.301.105 67

Navires en construction	3.384.160 30
Approvisionnements (Matériel de rechange, lest en fonte, chaudières, charbon)	693.299 84
Mobilier et immeubles	49.922 72
Valeur disponibles (caisse, portefeuille, banquiers)	908.395 24
Valeurs mobilières (103 actions Compagnie Platense à 500 fr.)	61.500 00
Voyages en cours	816.264 83
Débiteurs divers Coupon n° 18 (20 mai 1883)	550.563 77
Total	<u>400.000 00</u>
PASSIF	
Capital	8.000.000 00
Obligations	4.000.000 00
Réserve statutaire	361.198 56
Réserve pour renouvellement de chaudières	203.364 65
Réserve spéciale pour grosses réparations	429.000 00
Plus, montant du compte amortissement du magasin, des rechanges, etc.	97.817 50
Amortissement du matériel naval	6.687.737 41
Fonds d'assurances	1.607.060 04
Versement Société postale française de l'Atlantique (net)	2.129.050 29
Créanciers divers	435.338 74
Reliquat du compte Profits et pertes	21.951 48
Profits et pertes	1.179.753 70
Total	<u>25.155.272 37</u>

Les chapitres portés au bilan appellent quelques explications que nous trouvons, soit dans le rapport du conseil d'administration, soit dans celui des commissaires, et que nous allons résumer :

À l'actif, le premier compte, matériel naval, qui s'élevait au 30 juin 1882 à 16.325.439 75, s'est augmenté de 1.974.725 92, représentant le prix de revient du steamer *Parana* et du petit remorqueur *Mosca*, entrés en service l'un et l'autre le 1^{er} juillet 1882. Il s'élève ainsi à 18.301.165 67.

Le deuxième compte, navires en construction, qui présente un chiffre de 3.384.160 30, comprend les acomptes versés au 30 juin dernier, sur les steamers *Uruguay* et *Rio-Negro* en construction aux Ateliers et chantiers de la Loire.

L'*Uruguay* est entré en service le 4 juillet dernier. Le *Rio-Negro*, d'un type identiquement semblable, a dû être livré fin novembre.

Le troisième compte approvisionnements, qui figurait au 30 juin 1882 pour 407.730 69, s'élevait au 30 juin 1883 à 693.299 84, soit une différence en plus de 285.569 15

qui s'explique : 1° par des acomptes payés sur construction de nouvelles lignes d'arbres des steamers : *Pampa*, *Porténa* et *Dom Pedro*, soit 90.000 fr. ; 2° par des augmentations sur inventaires s'élevant ensemble à 195.560 13 et applicables aux magasins, économat, charbon, etc.

Le quatrième compte, mobilier et immeubles, s'élève à 49.922 72, se décomposant comme suit :

Mobilier de Paris	14.219 00
Mobilier du Havre	7.833 00
Terrain et magasin du Havre	27.870 72
	49.922 72

Ce compte s'élevait, au 30 juin 1882, à 79.030 02

soit une différence de 29.107 30

qui s'explique ainsi :

Indemnité reçue de la ville du Havre pour expropriation de 751 mètres carrés de terrain : 41.858 30

Moins :

Dépenses complémentaires d'installation des bureaux de Paris et du Havre : 12.751

Fr. 29.107 30

Ce terrain, qui était de 2.600 mètres carrés ne représente donc plus que 1.850 mètres carrés, que le conseil considère d'ailleurs comme très suffisants pour les magasins.

Le cinquième, le sixième et le septième compte ne demandent aucune explication.

Le huitième compte, détritius [débiteurs] divers, présente un chiffre de 550.563 fr. 97 qui se compose de diverses créances dont le conseil a opéré le recouvrement depuis rétablissement du bilan.

Au passif, le compte capital, le compte réserve statutaire et le compte réservé pour renouvellement de chaudières, ne sont l'objet d'aucun renseignement spécial dans les deux rapports mentionnés plus haut.

Le cinquième compte, réserve spéciale pour grosses réparations, s'élevait, au 30 juin 1882, à 500.000 fr. Il a été débité, dans le cours de l'exercice qui nous occupe, de 225.000 fr. pour diverses grosses réparations, modifications effectuées sur *Pampa*, *Porténa* et *San-Martin*. Il restait ainsi à ce compte 275.000 fr., chiffre que le conseil a jugé insuffisant pour faire face aux besoins du matériel. Il a donc jugé convenable d'y porter 154.000, représentant la différence constatée entre la valeur des rechanges à bord et le prix d'inventaire, et d'augmenter également ledit compte, du compte amortissement du magasin et des rechanges à terme qui n'a plus raison d'être, parce que tous les objets en magasin ont été calculés à leur valeur réelle.

Le reliquat de la réserve pour grosses réparations, qui se trouvait être de 275.000 00

Est donc augmenté de 154.000 00

Ensemble 429.000 00

auxquels on ajoute, pour les raisons exposées ci-dessus, le montant du compte amortissement du magasin et des rechanges à terre qui disparaît 97.817 50

La réserve pour grosses réparations s'élèvera ainsi à 526.817 50

Le sixième compte, Amortissement du matériel naval, qui était au 30 juin 1882 de 5.685.848 76

a été crédité dans l'exercice de 1.001.888 65

Il s'élève, au 30 juin 1883, à 6.687.737 41

Trois steamers, *Parana*, *Ville-de-Pernambuco* et *Mosca*, ont été amortis à un taux moyen de 7 %; tous les autres steamers l'ont été sur la base statutaire de 5 % de leur coût primitif.

Le septième compte, Fonds d'assurances, qui s'élevait, au 30 juin 1882, à 1.069.394 73, a été crédité dans l'exercice, déduction faite de la participation au règlement de quelques avaries sans importance, de 537.665 31 pour primes correspondantes aux risques conservés par la Société.

Il s'élève, au 30 juin, à 1.607.060 04.

Le huitième : Versement Société postale française de l'Atlantique, est un compte d'ordre qui se trouve régularisé dans le bilan établi au 1^{er} juillet,

Les autres comptes du passif n'appellent pas d'observation spéciale.

Il résulte du rapport du conseil d'administration, que pendant l'exercice 1882-1883, il a été effectué 23 voyages sur le Brésil, et 31 sur La Plata ; ensemble 34 voyages, soit 6 de plus que dans l'exercice précédent. Le conseil annonce que les 40 premiers voyages se sont effectués dans d'excellentes conditions, et en calculant sur les mêmes bases les 14 voyages qui restaient encore à connaître, lors de l'assemblée extraordinaire du 10 mai 1883 le conseil était fondé à espérer que le résultat final de l'exercice serait aussi satisfaisant que celui de l'exercice précédent.

Malheureusement, les circonstances n'ont pas répondu à ces espérances. Par suite de la crise générale sur les frets, dont tous les armateurs se sont ressentis, les retours pendant le dernier trimestre de l'exercice ont été mauvais. En ce qui concerne plus spécialement La Plata, les inondations qui ont éprouvé cette région ont empêché, en entravant les communications, les produits de l'intérieur d'aboutir au littoral comme de coutume, d'où une rareté excessive du fret. De plus, les taux ont été singulièrement avilis, par la présence dans La Plata d'un grand nombre de steamers irréguliers, porteurs de matériels d'usines et de chemin de fer, et offrant en retour un tonnage considérable, peu en rapport avec la pénurie momentanée du marché d'exportation.

Cette situation s'est prolongée pendant les premiers mois de l'exercice actuellement en cours ; le conseil espère pourtant que la saison des laines, qui commence en novembre, va amener une amélioration et que les résultats de l'exploitation vont devenir plus satisfaisants.

Voici le résumé des opérations :

Les recettes de toutes natures se sont élevées à la somme de	11.551.625 62
Les dépenses de toutes sortes, y compris les prélèvements pour amortissements, assurances, réserves, etc., présentent un chiffre de	10.309.779 62
Soit un excédent des recettes sur les dépenses de	1.241.846 00
dont il y a lieu de déduire 5 % pour la réserve statutaire	62.092 30
Reste	1.179.753 70
somme à laquelle vient s'ajouter le reliquat du dernier exercice	24.951 48
Solde en bénéfice	1.204.705 18

Dans l'assemblée extraordinaire du 10 mai 1883, à laquelle nous avons fait plus haut allusion, on avait décidé l'émission de 9.000 actions nouvelles destinées à acheter l'actif de la Société Postale Française de l'Atlantique en liquidation et portant le capital social de 8.000.000 à 12.500.000 : le conseil annonce que toutes les formalités relatives à cette opération sont, à l'heure actuelle, complètement remplies. La Société est maintenant en possession de toute sa flotte qui se compose de 26 steamers jaugeant ensemble 50.000 tonneaux et représentant une force effective de 30.000 chevaux.

Nous avons fait connaître plus haut le montant des bénéfices, voici la répartition qui en a été proposée par le conseil :

Aux actionnaires :

5 % du capital : 400.000 00
 75 % sur 800.000, excédent des 400.000 francs ci-dessus 600.000 00
 Soit un dividende de 62 fr. 50 par action (dont 25 fr. distribués en mai dernier)
 1.000.000 00
 Aux fondateurs : 16 % sur 800.000 (soit 8 fr. par part) : 128.000 00
 Au conseil d'administration : 9 % sur 800.000 : 72.000 1.200.000 00
 Solde à reporter à l'exercice 1883-1884 4.705 18
 Total 1.204.705 18

L'assemblée a adopté toutes les propositions du conseil d'administration ; nous avons signalé plus haut, les époques de paiement du dividende.

Chargeurs réunis
 (Le Messager de Paris, 21 novembre 1884)

Les actionnaires de la Compagnie Française de Navigation à vapeur, Chargeurs réunis, ont tenu, le 15 courant, leur assemblée annuelle.

Les comptes de l'exercice clos le 30 juin dernier, qui leur étaient soumis et qu'ils ont approuvés, se sont soldés par un bénéfice net de 62.067 qui a été reporté à nouveau.

Les recettes de toute nature, effectuées pendant l'exercice, se sont élevées à 14.856.017 18, pendant que les dépenses ont atteint 14.798.654 fr. 69 L'excédent des recettes sur les dépenses a donc été de 57.362 49, et en y ajoutant le reliquat de l'exercice précédent, soit 4.705 18, le solde à reporter à nouveau s'est élevé, comme nous l'avons dit, à 62.067 67.

Les dépenses se décomposent comme suit : dépenses d'exploitation 13.200.325 63, amortissement du matériel naval 1.234.393 75, frais généraux 163.935 31. Ensemble 14.598.654 69, auxquels il faut ajouter les intérêts des obligations, soit 200.000 fr., ce qui donne bien le total précité de 14.798.654 69.

Le bilan, au 30 juin 1884, se chiffrait comme il suit :

ACTIF	
Matériel naval : 29.963.426 29	
moins : amortissement spécial : 3.984.128 00	25.979.298 29
Approvisionnements (matériel de rechange, lest en fonte, chaudières, charbon)	809.788 47
Mobilier et immeubles	121.000 92
Valeurs disponibles	258.251 94
Valeurs mobilières	71.500 00
Voyages en cours	593.846 33
Débiteurs divers	1150.731 83
Total	<u>28.984 420 83</u>
PASSIF	
Capital	12.500.000 00

Obligations	4.000.000 00
Réserve statutaire	361.198 56
Réserve pour renouvellement chaudières	203.364 65
Réserve spéciale pour grosses réparations	391.817 50
Amortissement du matériel naval	7.922.131 16
Fonds d'assurances	2.187.321 12
Créanciers divers	1.356.517 17
Reliquat du compte profits et pertes : 4.705 18	
Profits et pertes : 57.362 49	62.667 67
Total	<u>28.984 420 83</u>

Un chapitre de ce bilan, celui du matériel naval, attire d'abord notre attention. D'un exercice à l'autre, il a diminué par suite d'un amortissement de 3.984.128. Il résulte des explications fournies par les commissaires et par le conseil à l'assemblée, que cet amortissement représente la prime nette obtenue de la Compagnie Postale de l'Atlantique sur les 9.000 actions de la Société des Chargeurs qui lui ont été attribuées. Nous rappelons à ce propos, et nous l'avons fait connaître, en son temps, le vote de l'assemblée extraordinaire des actionnaires de la Société des Chargeurs, tenue le 10 mai 1883, qui a décidé l'émission de 9.000 actions nouvelles de cette Société destinées à acheter l'actif de la Société Postale de l'Atlantique. Cette décision a eu pour conséquence de porter le capital social de la Société des chargeurs, de 8.000.000 à 12.500.000 fr., chiffre qui figure au bilan du 30 juin 1884.

Plusieurs observations seraient encore à faire sur les résultats de l'exercice 1883-1884, qui n'ont pas permis, à raison des circonstances générales, et malgré la vigilance des intérêts sociaux avec laquelle la Compagnie est administrée, de distribuer un dividende pour cet exercice. C'est, en effet, une crise générale dont la Compagnie subit les effets, mais un coup d'œil jeté sur le bilan ci-dessus montre que la situation financière est solide et de nature, par suite, à permettre à la Compagnie de traverser dans les meilleures conditions possibles de sécurité la crise à laquelle nous venons de faire allusion.

Pour un capital de 12.500.000, les diverses réserves atteignent, en effet, près de 11 millions, et les créanciers divers ne s'élèvent qu'à 1.356.517, pendant que les débiteurs divers se montent à 1.150.731, sans compter les valeurs disponibles les valeurs mobilières, les voyages en cours et les approvisionnements.

En regard du matériel naval, qui s'élève à 25.979.298, on doit placer également un amortissement de près de 10 millions.

C'est là, on peut s'en convaincre aisément, une bonne et solide situation ; le reste n'est plus qu'une question de temps. Nous reviendrons, au surplus, sur les résultats de l'exploitation en 1883-1884, lorsque le rapport du conseil d'administration aura été publié. Il nous suffit, pour aujourd'hui, de ces considérations générales sur la situation de la société.

L'assemblée a, de plus, confirmé la nomination comme administrateurs de M. Ch. Hurissel, et nommé commissaires pour l'exercice 1884-1885 MM. L. Cayard et J. de Weck.

Chargeurs réunis
Compagnie française de navigation à vapeur.
(*Le Messager de Paris*, 19 février 1885)

Les actionnaires de la Compagnie française de navigation à vapeur, Chargeurs réunis, ont tenu leur assemblée annuelle le 15 novembre 1881. En faisant connaître, le 21 novembre, les résolutions que cette assemblée a votées, nous avons consacré en même temps à la situation de la société un examen que nous complétons aujourd'hui.

Les recettes de toute nature se sont élevées, pendant le dernier exercice, à 14.856.017 18, tandis que les dépenses de toutes sortes, y compris les prélèvements pour amortissements, assurances, etc., présentent un chiffre de 14 millions 798.654 69, soit un excédent de recettes sur les dépenses de 57.862 49, auquel vient s'ajouter le reliquat du dernier exercice, 4.705 18, ensemble 62.067 67. Cette somme n'ayant permis la distribution d'aucun dividende a été, sur la proposition du conseil d'administration, reportée à nouveau.

Ce résultat est dû surtout à l'avilissement des prix du fret dont se ressentent toutes les Compagnies de navigation en général et à diverses circonstances particulières qui ont fait diriger sur les lignes du Rio de la Plata une quantité considérable de steamers. Le développement de plus en plus important que prend la République Argentine, les grandes entreprises de toute nature dans ce pays ont imprimé une activité extraordinaire aux transports de matériaux, mais en même temps ont provoqué l'envoi dans les eaux de La Plata d'une quantité énorme de cargo-boats de toutes nationalités qui ont disputé le fret de retour aux services réguliers et amené l'avilissement des prix à des taux inconnus jusqu'à ce jour.

Les lignes du Brésil elles-mêmes en ont été atteintes ; un grand nombre de steamers, venus dans La Plata avec du matériel, se sont trouvés, en présence de la pénurie du marché, dans l'obligation de relever pour le Brésil et on a vu des steamers effectuer leur retour sur l'Europe en acceptant à Rio-de-Janeiro et à Santos des marchandises sans fret pour ne pas avoir à faire des achats de lest. Enfin, une crise commerciale sans précédent a éclaté au Nord du Brésil, où la Compagnie commençait à organiser un service.

Une telle situation ne pouvait manquer d'avoir une grande influence sur les opérations, mais le conseil exprime la conviction, dans un rapport à l'assemblée, que cette crise passagère touche à sa fin et que le développement du réseau des chemins de fer et du mouvement commercial de tout le réseau de La Plata ouvrira à la Compagnie de nouveaux débouchés qui lui assureront une nouvelle ère de prospérité ; le chiffre des affaires faites par la Société témoigne, d'ailleurs, de la confiance et du développement de la clientèle.

Il a été effectué, en 1884: 37 voyages sur le Brésil, 28 sur La Plata et 15 sur la Plata et le Parana ; ensemble : 80 voyages. Il a été transporté 5.266 passagers et émigrants, 395.920 mètres cubes de marchandises et parcouru 316.000 lieues marines.

Voici le bilan au 30 juin 1881 :

.....

Ces diverses observations nous avaient été suggérées par l'examen rapide que nous avons fait, le 21 novembre dernier, de la situation sociale. Elles conservent à nos yeux la même valeur après une lecture attentive du rapport du conseil, qui a été publié depuis la première date à laquelle nous venons de faire allusion. Si donc les résultats de l'exercice 1883-1884 n'ont pas permis de distribuer un dividende, c'est aux circonstances générales qu'il convient de les attribuer. Une crise générale pèse depuis déjà longtemps sur les Compagnies de navigation ; nous en avons maintes fois signalé les funestes effets. Les Compagnies les plus sérieuses et les plus solides, comme celle dont nous nous occupons en ce moment, en ont été éprouvées, mais l'examen de son bilan en fin d'exercice montre que la situation financière est bonne et qu'elle doit

permettre à la Compagnie de traverser, sans que sa vitalité en soit atteinte, la crise générale dont elle subit en ce moment les conséquences.

ÉLIE BÉLOU.

CHARGEURS RÉUNIS
(*Le Capitaliste*, 1^{er} avril 1885)

L'assemblée générale de cette Compagnie s'est réunie le 15 novembre 1884.

Nous avons régulièrement tenu nos lecteurs au courant des opérations des exercices précédents, il ne nous reste donc qu'à raccorder avec celles-ci les opérations de l'exercice clos le 30 juin 1884.

Voici, tout d'abord, le tableau des recettes et des dépenses dressé suivant notre méthode habituelle (en millions de fr.) :

Années	Recettes	Dépenses	Profit net
1881-82	10.34	8.77	1,56
1882-83	11.55	10.30	1.24
1883-84	14.85	14.79	0.05

L'exercice 1883-84 n'a pas été fructueux. Nous avons expliqué, dans notre précédente étude, qu'il y avait eu fusion entre la Compagnie des Chargeurs réunis et la Société postale française de l'Atlantique; il y a eu, par conséquent, augmentation du matériel d'exploitation et, aussi, augmentation des dépenses; mais, comme l'année passée, la Compagnie avait déjà eu à signaler, par suite d'une certaine lutte avec des exploitations anglaises, un avilissement général du fret, conséquence de la crise que traverse l'industrie des transports maritimes, crise qui n'est point encore terminée, on peut jusqu'à un certain point se féliciter de l'existence d'un excédent, si minime qu'il soit, des recettes sur les dépenses.

Il est utile de remarquer cependant que cet excédent est dû principalement à la solution d'une difficulté pendante entre la Compagnie des Chargeurs réunis et la Compagnie des Ateliers et Chantiers de la Loire.

Cette dernière Société avait mis un retard considérable à livrer cinq steamers ; une transaction est intervenue, laquelle a fixé le paiement d'une indemnité de 380.000 fr.

Cette somme a été portée parmi les recettes comme représentant une portion de ce que l'exploitation des steamers en question eût rapporté. Les censeurs et le conseil d'administration ont été d'accord sur la légalité de ce mode d'écritures qui, en effet, est régulier.

Néanmoins, il est bon de faire remarquer que, sans lui, le minime excédent des recettes eut fait place à un déficit.

La Compagnie, d'ailleurs, a eu à subir un sinistre comportant la perte d'un vaisseau, corps et biens, et aussi un abordage donnant lieu à un procès en suspens.

Elle a eu, en outre, quelques rectifications d'écritures à opérer ; lors de la fusion avec la Société postale, cette dernière a cédé aux Chargeurs réunis un matériel évalué à 8 millions 1/2, tandis qu'elle ne recevait en paiement que 4 millions 1/2 d'actions des Chargeurs réunis ; l'écart entre les deux sommes représentait une prime que la Société postale reconnaissait exister sur les actions de la Société des Chargeurs réunis ; et, en effet, l'évaluation du matériel donnait à ces actions une valeur supérieure à 940 fr.

Pour une cause ou pour une autre, l'administration des Chargeurs réunis n'a pas cru devoir faire figurer cette prime, ni comme bénéfice ni comme réserve, et elle a pris le parti le plus sage, qui était de la déduire purement et simplement du prix d'acquisition du matériel cédé.

Quant au sinistre dont nous avons parlé plus haut, le rapport déclare qu'il est couvert par des assurances, déduction faite de la part d'amortissement qui concernait cette partie du matériel ainsi perdue.

Voici, comme l'année précédente, le tableau résumé des comptes d'amortissement et fonds d'assurance (en millions de fr.) :

Années	Amortissement du matériel naval	Fonds d'assurance
1881-82	5.68	1.07
1882-83	6.68	1.60
1883-84	7.92	2.18

Il est bon de remarquer, en terminant, que, malgré les résultats peu avantageux de l'exercice, qui ne comporte aucune distribution de dividende, les réserves demeurent intactes après avoir satisfait aux service et amortissement des obligations, aux frais généraux et à l'amortissement du matériel.

La Compagnie qui nous occupe n'est donc pas dans une mauvaise situation, elle supporte purement et simplement les effets d'une crise générale un peu aggravée par certains faits exceptionnels et par la nécessité d'une réorganisation provoquée par l'époque encore voisine de la fusion avec la Société postale.

INFORMATIONS FINANCIÈRES
(*Le Messenger de Paris*, 27 mai 1885)
(*Le Journal des finances*, 30 mai 1885)

Depuis le 28 mai courant, et par suite de l'échange des 16.000 actions anciennes, n° 1 à 16.000, de la Société des Chargeurs réunis contre de nouveaux titres du même type que celui des 9.000 actions nouvelles, n° 16.001 à 25.000, qui ont été admises à la cote officielle le 15 décembre 1883.

Les 25.000 actions de ladite Société, composant son capital de 12.500.000 fr., doivent toutes circuler en titres portant le libellé : « Fonds social : 12.500.000 fr., divisé en 25.000 actions de 500 fr. chacune. Action de 500 fr., au porteur, n° ..., entièrement libérée. » Datés à Paris du 5 juin 1883 ; — coupon n° 21 attaché.

Société des Chargeurs réunis
Compagnie française de navigation à vapeur
(*Le Messenger de Paris*, 19 novembre 1885)

L'assemblée annuelle des actionnaires de la Compagnie française de navigation à vapeur, Chargeurs réunis, a eu lieu le 16 courant. Nous avons consacré, le 17, une courte information à cette assemblée. Nous nous proposons, lorsque nous aurons en main les divers documents concernant les comptes de l'exercice 1884-1885, de les

examiner en détail, mais nous croyons utile de résumer dès aujourd'hui les renseignements que nous possédons.

La situation de la Compagnie s'est en effet notablement améliorée d'un exercice à l'autre. L'exercice 1883-1884 s'était soldé par un bénéfice de 62.000 fr. et aucune distribution de dividende n'avait été possible. Le bénéfice net de l'exercice 1884-1885 s'est élevé à 810.862 fr. Une répartition de 80 fr. a pu être faite à chaque action, la réserve statutaire a reçu 42.000 fr., les parts de fondateurs 26.000 fr. et 37.850 fr. ont été reportés à nouveau.

C'est donc là une grande amélioration, et il était utile, à raison même de l'importante situation que cette Compagnie s'est acquise depuis de longues années, de les faire connaître dès à présent. Nous y reviendrons d'ailleurs d'ici à peu de temps.

Voici le bilan au 30 juin 1885 :

ACTIF	
Matériel naval	24.952.861 00
Matériel naval auxiliaire (chalands, pontons, bouées)	293.529 69
Approvisionnements (matériel de rechange, lest en fonte, chaudières, charbon)	871.678 55
Mobilier et immeubles :	
Mobilier des bureaux Paris et Havre	17.500 00
Terrain et magasin du Havre	87.300 37
Valeurs disponibles (fonds en reports, caisse, portefeuille, banquiers)	1.769.854 84
Valeurs mobilières	83.625 00
Voyages en cours	638.348 39
Débiteurs divers	1.599.891 76
Coupon n° 20 (20 mai 1885)	312.500 00
	<u>30.627 059 60</u>
PASSIF	
Capital	12.500.000 00
Obligations	4.000.000 00
Réserve statutaire	404.609 80
Réserve pour renouvellement et transformation de chaudières	149.450 00
Réserve spéciale pour grosses réparations	337.817 50
Amortissement du matériel naval	9.118.352 36
Fonds d'assurances	2.078.185 69
Créanciers divers	1.209.155 30

Reliquat du compte profits et pertes	59.199 55
Profits et pertes	770.319 40
	<u>30.627.089 60</u>

Les recettes du dernier exercice écoulé présentent sur celles du précédent une augmentation de 357.760 fr. ; les dépenses ont diminué de 424.085 fr. L'économie est remarquable ; c'est l'acte d'une bonne et prévoyante administration.

Un rapide examen du bilan permet de constater que les disponibilités de la Compagnie sont importantes, et sont notablement supérieures aux exigibilités. L'amortissement du matériel atteint un tiers de la flotte et le fonds d'assurances permet de faire face à toutes les éventualités.

La liquidation de l'exercice 1884-1885 s'établit comme il suit :

RECETTES		
Recettes de toute nature effectuées pendant l'exercice		15.213.777 29
DÉPENSES		
Dépenses d'exploitation :	12.776.240 14	
Amortissement du matériel naval :	1.262.512 05	
Frais généraux :	164.162 58	
	14.202.914 77	
Intérêts des obligations :	200.000 00	
Différence		810.862 52
Dont à déduire :		
Réserve statutaire (5 %)		40.518 12
Reste		770.319 10
Plus :		
Reliquat de l'exercice 1882-83	: 4.705 13	
Reliquat de l'exercice 1883 84 :	57.362 49	
Moins :	62.067 67	
5 % Réserve statutaire sur 57.362 49 :	2.868 12	59.199 55
Solde à répartir comme suit.		828.518 95
Répartition votée :		
Aux actionnaires : 5 % du capital		625.000 00

75 % sur 166.666 66, excédent des intérêts 5 %	125.000
Soit un dividende de 30 fr. par action (dont 12 50 distribués en mai dernier)	750.000 00
Aux fondateurs : 16 % sur 166.666 66 (soit 1 66 par part)	26.666 66
Au conseil d'administration :	
9 % sur 166,666 66	15.000 00
Solde à reporter à l'exercice 1885-1886	37.852 29
Total	<u>829.518 95</u>

Le solde du dividende, soit 17 50, sera mis en paiement à partir de demain.

Société des Chargeurs réunis
Compagnie française de navigation à vapeur
(*Le Journal des chemins de fer, des mines et des travaux publics*,
21 novembre 1885)

.....
Le fonds d'assurance, après avoir supporté sa part dans la perte de la *Ville-de-Para* et des avaries importantes, s'éleva encore à 2.078.185 fr. 69.

.....
Un acompte de 12 fr. 10 sur le dividende ayant été payé en mai dernier, le solde, soit 17 fr. 50, sera mis en distribution à partir du 20 courant.

Les commissaires des comptes MM. de Weck et L. Cayard, ont été réélus.

L'assemblée a autorisé le conseil à continuer d'employer à Paris les services de la maison Mirabaud-Paccard, Puerari et Cie, dont M. Paul Mirabaud, administrateur, est l'associé.

Elle a, de plus, autorisé M. H. Fould à faire partie des conseils d'administration de la Banque Maritime, de la Compagnie Havraise Péninsulaire et de la Société des Ateliers et Chantiers de la Loire, et, MM. A. Binoche, Ch. Demachy, H. Fould, Ch. Ledoux, P. Mirabaud et J. Vignal, à faire partie du conseil de liquidation de la société « La Platense ».

CHARGEURS RÉUNIS
(*Le Capitaliste*, 16 décembre 1885)

L'exercice 1884-1885, treizième depuis la fondation de la Société est seulement le second qui se soit écoulé depuis la fusion des Chargeurs réunis avec la Société postale française de l'Atlantique.

L'exercice précédent n'avait pas été fructueux et, à raison du malaise qui affecte presque toutes les industries, par suite et d'une façon plus aiguë, l'industrie des transports maritimes, on aurait pu s'attendre à des résultats aussi négatifs en ce qui concerne l'exercice qui vient d'être clos.

Sans avoir à constater une situation accusant véritablement une reprise, les actionnaires des Chargeurs réunis ont pu, dans leur assemblée générale du 16

novembre 1885, reconnaître que, loin d'empirer, l'inventaire de leur Société révélait une légère amélioration.

La comparaison des recettes, des dépenses et du profit net porte, en effet, sur des chiffres supérieurs à ceux de l'année précédente. En voici le tableau où nous continuons d'inscrire les résultats du passé à côté de ceux du présent (en millions de fr.) :

Années	Recettes	Dépenses	Profit net
1881-82	10.34	8.77	1.50
1882-83	11.55	10.30	1.24
1883-84	14.85	14.79	0.05
1884-85	15.21	14.40	0.81

Le léger accroissement des recettes est, comme on le voit, accompagné d'une petite réduction dans les dépenses. Bien entendu, les dépenses contiennent tous les frais d'exploitation, l'amortissement du matériel naval, les frais d'administration et le service des obligations.

Pour se rendre compte de l'accroissement des recettes, il est utile de comparer le nombre et la qualité des transports et, comme la fusion dont il a été parlé plus haut, a eu pour effet d'augmenter le matériel naval de la Compagnie, nous ne comparerons; en ce qui concerne les transports, que les deux exercices écoulés depuis cette fusion :

	1883-84	1884-85
Passagers et émigrants (nombre)	5226	8643
Marchandises (en mètres cubes)	395920	385622
Lieues marines parcourues	316000	298460
Nombre de voyages	80	74

L'étude de ces quelques chiffres permet d'interpréter les variations des recettes et des dépenses.

Il paraît évident que la diminution du nombre des voyages et des lieues marines parcourues est une des causes de la différence d'environ 400.000 fr. que nous relevons dans les dépenses en faveur du dernier exercice.

En ce qui concerne les recettes, on s'aperçoit que leur excédent de 360.000 fr. environ est particulièrement dû au nombre des voyageurs transportés pendant qu'au contraire le cube des marchandises transportées est en diminution d'environ 10.000 mètres.

Ajoutons, cependant, que le cube n'est pas exactement en proportion avec les exigences des tarifs, que les catégories de marchandises produisant une recette élevée n'ont souvent pas une grande capacité ; ce que nous pouvons seulement retenir de la différence sus-indiquée, c'est la diminution des marchandises à gros tonnage, c'est-à-dire, celles qui constituent les transports véritablement commerciaux.

En outre, une circonstance pourra servir à expliquer l'augmentation du nombre des passagers transportés : pendant que l'année dernière les voyages avaient eu pour but unique La Plata et le Brésil ; on relève pour l'exercice qui vient d'être clos, et en addition aux destinations déjà citées, un voyage au Tonkin.

Voici, au surplus, la division des voyages pour les deux derniers exercices

Nombre de voyages

	1883-84	1884-85
Brésil	37	30
La Plata	28	31
Plata et Parana	15	12
Tonkin	—	1
Total	80	74

L'examen du bilan nous apprend que le matériel naval a été diminué de la valeur du steamer *Ville-de-Para*, coulé en octobre 1884 ; il a été créé un compte matériel naval auxiliaire, comprenant les chalans et pontons destinés à faciliter le débarquement des marchandises et qui, avec les bouées et les chaînes étaient compris auparavant dans le compte approvisionnements ; qu'enfin, la Compagnie est créancière en même temps qu'actionnaire de la Compagnie la Platense, qui est obligée de se mettre en liquidation.

C'est même à cette dernière Compagnie, que l'administration des Chargeurs réunis a acheté les chalans au nombre de huit qui représentent la plus forte somme du nouveau compte matériel auxiliaire.

Au point de vue des disponibilités, les mêmes bilans nous apprennent que, sur 1,769,855 fr., la Société française de Reports et de Dépôts est dépositaire de 1.350.000 fr.

Il ne nous reste guère, pour compléter notre étude, qu'à résumer, dans un tableau comparatif, la situation du fonds d'amortissement et du fonds d'assurance (en millions de fr.) :

Années	Amortissement du matériel naval	Fonds d'assurance
1881-82	5.68	1.07
1882-83	6.68	1.60
1883-84	7.92	2.18
1884-85	9.12	2.08

Les bénéfices disponibles ajoutés au solde reporté de l'exercice précédent ont permis de répartir 30 fr. par. action, ce qui représente 750.000 fr. pour les 25.000 actions.

L'action des Chargeurs réunis n'est pas, en Bourse, l'objet de transactions nombreuses ; on s'expliquera facilement pourquoi, lorsqu'on saura qu'à la dernière assemblée 15,733 actions étaient présentes ou représentées et que ce nombre n'avait droit qu'à 390 voix.

Comme le maximum est de 20 actions pour une voix, on s'aperçoit qu'en moyenne l'assemblée était composée de porteurs d'au moins 40 actions.

Compagnie française de navigation à vapeur, Chargeurs Réunis
(*Le Messager de Paris*, 7 janvier 1886)

L'assemblée annuelle des actionnaires de Compagnie française de navigation à vapeur, Chargeurs Réunis, a eu lieu le 16 novembre 1885. Nous avons, les 17 et 19 novembre, fait connaître les renseignements que nous possédions à cette époque sur

l'exercice 1884-1885. Nous revenons aujourd'hui sur ces premiers renseignements pour les compléter.

La situation de la Compagnie s'est, en effet, beaucoup améliorée pendant le dernier exercice écoulé. Le précédent exercice s'était soldé par un bénéfice de 62.000 fr., ne permettant la distribution d'aucun dividende. La bénéfice net de l'exercice 1884-1885, en revanche, s'est élevé à 810.862 fr. Une répartition de 90 fr. a pu être faite à chaque action, la réserve statutaire a reçu 42.000 fr., les parts de fondateur 26.000 fr. et 27.850 fr. ont été reportés à nouveau.

Voici le bilan au 30 juin 1885 :

ACTIF	
Matériel naval	24.952.861
Materiel naval auxiliaire (chalands, pontons, bouées)	293.529 69
Approvisionnements (matériel de rechange, lest en fonte, chaudières, charbon)	871.678 55
Mobillier et immeubles :	
Mobilier des bureaux Paris et Havre	17.500 00
Terrain et magasin du Havre	87.300 37
Valeurs disponibles (fonds en reports, Caisse, portefeuille, banquiers)	1.769.851 84
Valeurs mobilières	83.025
Voyages en cours	638.848 89
Débiteurs divers	1.692.891 76
Coupon n° 20 (20 mai 1885)	812.500
	<u>30.627.089 60</u>

PASSIF	
Capital	12.500.000 00
Obligations	4.000.000 00
Réserve statutaire	404.609 80
Réserve pour renouvellement et transformation de chaudières	149.450 00
Réserve spéciale pour grosses réparations	837.817 50
Amortissement du matériel naval	9.118.852 36
Fonds d'assurances	2.078.185 69
Créanciers divers	1.209. 185 30
Reliquat du compte de profits et pertes	59.199 55
Profits et pertes	770.319 40

	30.627.089 60
--	---------------

Le compte matériel naval a diminué d'une année à l'autre de 1.026.487 fr. par suite de la perte du steamer *Ville-de-Para*, coulé le 11 octobre 1894.

Le compte débiteurs divers se décompose ainsi :

Solde débiteur de la Compagnie la Platense 881.874 60, primes dues par le gouvernement français au 30 juin 1885, 718.017 16.

Au passif, le compte amortissement du matériel naval a été crédité en 1884-1885, de 1.262.512, soit de 5 % sur la valeur du matériel naval.

La liquidation de l'exercice 1884-1885 s'établit comme suit :

RECETTES	
Recettes de toute nature effectuées pendant l'exercice	15.213.777 29

DÉPENSES	
Dépenses d'exploitation : 12.776.210 14	
Amortissement du matériel naval : 1.262.512 05	
Frais généraux : 161.162 58	
14.202.914 77	
Intérêts des obligations : 203.000 00	
Différence	
Dont à déduire:	
Réserve statutaire (5 %)	
Reste	
Plus :	
Reliquat de l'exercice 1883 83 : 4.705 18	
Reliquat de l'exercice 1883-84 : 57.962 49	
62.067 67	
Moins :	
5 % réserve statutaire sur 57.362 49 : 2.863 12	
59.199 55	
Solde à répartir comme suit	829.518 95
Répartition votée :	
Aux actionnaires : 5 % du capital	750.000 00
75 % sur 166 666 66, excédent des intérêts 5 %	125.000 00
Soit un dividende de 30 fr. par action (dont 12 50 distribués en mai dernier)	
Aux fondateurs : 16 % sur 166.666 66 (soit 1 66 par part)	26.666 66
Au conseil d'administration : 9 % sur 166.666 66	15.000 00
Solde à reporter à l'exercice 1885-1886	37.852 29
Total	829.518 95

Les recettes du dernier exercice écoulé présentent sur celles du précédent une augmentation de 357.760 fr., les dépenses ont diminué de 424.085 fr.

La Compagnie a effectué pendant ce dernier exercice 74 voyages dont 30 sur le Brésil, 31 sur la Plata, 12 sur la Plata et le Parana et 1 au Tonkin.

Elle a transporté 8.643 passagers et émigrants, 385.622 mètres cubes de marchandises et parcouru 298.460 lieues marines.

Compagnie française de navigation à vapeur
(*Le Messager de Paris*, 16 novembre 1886)

L'assemblée générale annuelle des actionnaires de la Compagnie française de navigation à vapeur Chargeurs réunis a eu lieu hier.

Les comptes de l'exercice 1885-1886 ont été approuvés et le dividende de cet exercice a été fixé à 30 fr. par action payables : 12 50 depuis mai dernier et 17 50 à partir du 20 courant.

Les pouvoirs des commissaires, MM. de Week et Cayard, ont été renouvelés.

Henri FOULD, président
(nov. 1886)

CHARGEURS RÉUNIS
(*Le Capitaliste*, 26 janvier 1887)

Voici le troisième exercice depuis l'époque de la fusion des Chargeurs réunis avec la Société postale française de l'Atlantique.

Le rapport sur l'exercice 1885-86, nous apprend, dès les premières pages, qu'un changement important a eu lieu dans l'administration intérieure de la Compagnie ; l'ancien président fondateur a pris sa retraite ; cette circonstance a amené la création d'un poste de directeur, et la présidence du conseil a été donnée à M. Henri Fould.

Le dividende de l'exercice a été fixé à 30 fr., c'est-à-dire au même chiffre que l'année précédente.

Pour continuer notre mode habituel d'investigations, voici, d'abord, le tableau résumé des recettes, dépenses et profits nets pour les quatre dernières années (en millions de fr.) :

	Recettes	Dépenses	Profit net
1882-83	11.55	10.30	1.24
1883-84	14.85	14.79	0.05
1884-85	15.21	14.40	0.81
1885-86	13.23	12.42	0.81

Les recettes ont diminué, en même temps que les dépenses, de sorte que le profit net n'en a pas été affecté, et il est bon de noter que les dépenses contiennent tous les prélèvements et amortissements.

Voici, maintenant, comment se répartissent les sources de recettes, au point de vue du nombre et de la qualité des transports :

	1883-84	1884-85	1885-86
Passagers et émigrants (nombre)	5226	8643	8320

Marchandises (mètres cubes)	395920	335622	332924
Parcours (lieues marines)	316000	298460	28770
Voyages (nombre)	80	74	68

Cette statistique explique la diminution des recettes et aussi celle des dépenses, tant par la diminution du parcours que par celle du nombre des voyages.

Ajoutons que la nature des voyages a également influé sur les dépenses ; pour nous en rendre compte, nous allons récapituler et comparer les voyages par destination :

	Brésil	Plata et Parama	Tonkin
1883-84	37	43	—
1884-85	30	43	1
1885-86	25	42	1

La différence la plus considérable concerne le Brésil. Il est visible qu'il s'agit là des résultats d'une concurrence établie sur cette ligne.

Le rapport explique, d'ailleurs très nettement, que jamais les taux de fret n'étaient tombés aussi bas, grâce à la concurrence qui n'a jamais été plus vive. Le rapport invoque aussi la crise financière qui a sévi avec une grande intensité à La Plata, ce qui a eu pour conséquence de diminuer considérablement les expéditions pour ces contrées.

Parlant ensuite des dépenses, le rapport attribue leur diminution en partie à la baisse du charbon.

L'année 1885-86 n'a pas enregistré d'accidents graves; la Compagnie, d'ailleurs, était déjà sous le coup d'un procès, un de ses navires ayant abordé et coulé un navire étranger.

Le rapport dit que les tribunaux ont été favorables à la Compagnie quant à l'abordage lui-même, mais que les propriétaires du chargement du navire coulé ont obtenu gain de cause contre elle et qu'elle s'est pourvue en cassation contre cette partie de l'arrêt.

L'exercice en cours ne semble pas devoir être aussi dépourvu d'accidents que l'exercice écoulé. En effet, les journaux ont récemment annoncé qu'un sinistre était survenu dans le port de Lisbonne ; mais cette fois ce serait l'un des navires de la Compagnie qui nous occupe qui aurait été coulé. La conséquence naturelle est un autre procès dans lequel celle-ci aura à plaider justement la thèse contraire à celle que lui a suggéré son pourvoi en cassation. Il ne sera pas sans intérêt de rapprocher les résultats de ces deux procès.

La Compagnie est d'ailleurs très bien pourvue en ce qui concerne ses fonds d'amortissement et d'assurance, qu'elle gère avec un soin particulier.

Voici, d'ailleurs, les chiffres de ces deux comptes pour les quatre dernières années (en millions de fr.) :

Années	Amortissement du matériel naval	Fonds d'assurance
1882-83	6.68	1.60
1883-84	7.92	2.18
1884-85	9.12	2.08
1885-86	9.67	2.74

Nous avons dit, l'année précédente, que les Chargeurs réunis étaient créanciers et actionnaires de la Compagnie la Platense, faisant le service de la navigation dans les rivières de La Plata.

Cette société, qui s'était mise en liquidation, a été rachetée par une Compagnie écossaise ; les Chargeurs réunis ont cru devoir souscrire 1.400 actions de cette nouvelle Société, qui fonctionne sous le nom de Platense-Flotilla.

Enfin, le même rapport que nous analysons mentionne que des accords sont intervenus entre les Chargeurs réunis et la [Compagnie commerciale de transports à vapeur français](#), en vertu desquels la Compagnie qui nous occupe est devenue consignataire de la Compagnie commerciale.

En annonçant ces accords, le rapport s'exprime de la façon suivante :

« Notre intervention nous procure une commission équitable et les avances que nous pouvons être appelés à faire pour l'armement des navires de la Compagnie commerciale sont garanties par la Banque maritime. »

On voit, d'après ces diverses énonciations, que les administrateurs des Chargeurs réunis développent une grande activité ; à côté des différents contrats qu'ils passent, ils s'occupent d'augmenter leurs installations et leurs locaux du Havre, soit par des acquisitions de terrains, soit par des locations de hangars.

La nouvelle administration cherche donc à se signaler et à pouvoir annoncer l'année prochaine une augmentation de dividende, ce qui est fort naturel, puisque, suivant les énonciations du rapport, l'exercice 1886 n'a pas répondu à ce qu'on attendait.

Cette bonne volonté est devenue d'autant plus nécessaire que le sinistre dont nous avons parlé plus haut a atteint justement la *Ville-de-Victoria*, un beau navire de 2,548 tonnes, jauge brute, d'une puissance de 1.200 chevaux et dont la construction remontait seulement à 1883.

Société des Chargeurs réunis
Compagnie française de navigation à vapeur
Assemblée générale ordinaire du 15 novembre 1886
(*Le Messager de Paris*, 6 février 1887)

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Messieurs,

En conformité de l'article 39 de nos statuts, vous avez été convoqués en assemblée générale ordinaire pour entendre le rapport du conseil d'administration et celui des commissaires sur les comptes de l'exercice 1885-1886 ; approuver ces comptes, fixer le dividende, s'il y a lieu procéder à la réélection ou au remplacement de deux administrateurs dont le mandat est arrivé à son terme et, enfin, nommer les commissaires pour l'exercice 1886-1887.

Avant de passer en revue le détail de nos opérations, nous tenons à vous faire connaître les importants changements qui se sont produits pendant l'exercice écoulé dans l'administration intérieure et dans la direction de notre Compagnie.

Au mois de novembre dernier, le fondateur de notre société, M. Vignal, président de notre conseil d'administration depuis quatorze ans, c'est-à-dire depuis l'origine de notre Compagnie, manifesta son désir de renoncer à ses fonctions.

L'insistance de ses collègues ne put le faire revenir sur cette décision motivée par un besoin de repos bien naturel, après un travail excessif auquel est due la prospérité de notre entreprise.

Vos administrateurs le nommèrent à l'unanimité président honoraire et furent heureux de le voir continuer à prendre une part active à nos travaux.

Ils nommèrent M. Henri Fould président et M. Paul Mirabaud vice-président.

Notre président honoraire, vous le savez, messieurs, avait depuis l'origine de la société, consacré tout son temps à notre affaire ; son départ nous obligeait à mettre un directeur à la tête de notre administration ; nous avons été heureux de pouvoir donner ces importantes fonctions à M. J. Duprat ¹, qui joint à une connaissance approfondie des affaires d'armement les qualités nécessaires pour assurer la bonne marche de notre Compagnie, en s'inspirant des traditions qui ont fait notre force.

Nous avons effectué pendant l'année :

25 voyages sur le Brésil,
42 voyages sur La Plata, le Parana, etc.
1 voyage au Tonkin
Soit 68 voyages.

Nous avons transporté :

8.320 passagers et émigrants,
332.924 m. cube. de marchandises,
et parcouru 287.770 lieues marines.

Voici le résumé de nos opérations :

Nos recettes de toute nature se sont élevées à la somme de 13.234.423 43
Les dépenses de toutes sortes, y compris les prélèvements pour amortissements, assurances, etc., s'élèvent au chiffre de 12.425.519 99
Soit un excédent des recettes sur les dépenses de 808.903 44
dont il y a lieu de déduire 5 % pour la réserve statutaire 40.445 17
Reste 768.458 27
Plus :
Reliquat de l'exercice 1884-85 37.852 29
Soit un bénéfice total de 806.310 56
conformément au bilan que nous avons l'honneur de vous soumettre.

ACTIF

Le premier compte, Matériel naval, qui figurait au dernier bilan pour 24.952.861 00

a été diminué, dans le courant de l'exercice, de la valeur du steamer *Henri-IV*, vendu le 31 janvier 1886, soit 809.797 50

Il se trouve ainsi ramené, au 30 juin 1886, à 24.143.063 50

Le deuxième compte, Matériel naval auxiliaire, qui s'élève au 30 juin 1886 à 279.200 73

se décompose comme suit :

1° Chalands dans La Plata 240.203 18
2° Pontons au Havre 23.558 25
3° Bouées et chaînes à Santos et à Pernambuco 15.539 20
279 300 73

La différence qui existe entre ce chiffre et celui qui figurait au bilan de l'exercice 1884-85 provient de l'amortissement que nous avons fait subir aux chalands ainsi qu'aux pontons et bouées.

¹ Joseph Duprat : voir sa nécrologie dans le *Temps*, 25 février 1902, ci-dessous.

Le troisième compte, approvisionnements, qui présentait au 30 juin 1885 un chiffre de 871.678 55

ne s'élève plus, au bilan actuel, qu'à 783.789 69

Soit une différence de 87.888 86

qui provient de la dépréciation dont nous avons frappé les rechanges à bord et à l'étranger, et aussi, du stock charbon moins élevé que l'année dernière à la même époque.

Le quatrième compte, Mobilier et immeubles, s'élève au 30 juin 1886 à fr. 230.988 19 qui se décomposent comme suit :

Mobilier de Paris 5.000 00

Mobilier du Havre 5.000 00

Terrains et magasins du Havre 220.988 19

230 988 19

Ce compte s'est augmenté dans l'exercice de 3.121 m² 83 de terrain achetés au Havre pour l'agrandissement de nos magasins et l'édification d'un atelier de petites réparations, soit 151.775 02

Par contre, il a été diminué :

1° du produit net de l'expropriation de 355 m² de terrain par la Ville du Havre 18.087 20

2° de l'amortissement pratiqué sur le coût des mobiliers de Paris et du Havre 7.500 00

25.587 20

Le cinquième compte représente les valeurs disponibles, en reports, en caisse et chez nos banquiers, au 30 juin 1886.

Il s'élève à 2.322.825 79

dont 950.000 fr. à la Société Française de Reports et Dépôts.

Le sixième compte, valeurs mobilières, s'élevait au 30 juin 1885 à 83.625 00

il présente au 30 juin 1886 un chiffre de 406.689 00

Soit une augmentation pour l'exercice de 323.064 00

qui s'explique ainsi :

Souscription de 1.380 actions de la Platense Flotilla Company limited (nouvelle Platense) 345.939 00

Moins réduction :

1° Sur 103 actions anciennes Platense converties en actions nouvelles : 12.875 00

2° Sur 50 actions des Ateliers et Chantiers de la Loire antérieurement en portefeuille : 10.000 00 22.875 00

Différence égale 323.064 00

Le septième compte, voyager en cours, indique un chiffre de 752.631 20

qui représente le solde connu pour les voyages non liquidés et en cours au moment de la clôture de l'exercice.

Le huitième compte, débiteurs divers, qui s'élève à 1.406.463 77

représente :

1° Le solde débiteur de la Compagnie commerciale de transports à vapeur français qui nous est garanti par la Banque Maritime.

2° Le montant des primes dues par le Trésor public, au 30 juin 1886, et enfin diverses créances courantes dont le recouvrement a été opéré depuis cette date.

Le neuvième compte représente le montant de l'acompte de 12 fr. 50 par action qui vous a été versé le 20 mai dernier (coupon n° 22).

PASSIF

Le premier compte, capital, présente le même chiffre qu'au dernier bilan.
Le deuxième compte, obligations, qui représentait au 30 juin 1885, la valeur de 8.000 obligations à 500 fr., soit 4.000.000 00
a été amorti dans le courant de l'exercice d'une somme de 800.000 00
par suite du remboursement, par tirage au sort de 1.600 obligations
Il ne s'élève donc plus au 30 juin 1886, qu'à 3.200.000 00
Le troisième compte, réserve statutaire, qui présentait au dernier bilan un chiffre de 404.609 86
a été crédité, au 30 juin 1886, de 5 % sur les bénéfices de l'exercice 1885-86, soit 40.445 17
Il s'élève donc maintenant à 445.054 97

Le quatrième compte, réserve pour renouvellement et transformation de chaudières, et le cinquième compte, réserve spéciale pour grosses réparations, présentent les mêmes chiffres qu'au dernier bilan.

Ils s'élèvent :

Le premier à 149.450 00

et le second à 337.117 50

Le sixième compte, amortissement du matériel naval, qui figurait au dernier bilan pour 9.113.352 36

a été crédité, dans l'exercice, de l'amortissement de 5 % pratiqué sur le coût primitif du matériel naval, soit 1.230.772 18

10.349.124 51

Par contre, il a été débité de la reprise des amortissements pratiqués sur le coût du steamer *Henri-IV* du 21 juin 1873 au 31 janvier 1886, date de sa vente 673.386 80

Et il reste ainsi créditeur, au 30 juin 1886, de 9.675.737 74

Le septième compte, fonds d'assurances, qui s'élevait au 30 juin 1885 à 2.078.185 69

a été crédité dans le courant de l'exercice, pour primes correspondantes aux risques conservés par la Société, de 758.080 01

Soit 2.836.265 70

Il a été débité, par contre, pour notre participation à diverses avaries éprouvées dans l'exercice de 99.040 65

Il s'élève donc, au 30 juin 1886, à 2.737.225 05

Le huitième compte, créanciers divers, indique le montant des sommes dues à nos consignataires et à divers, à la date du 30 juin 1886.

Enfin, les deux derniers comptes du passif représentent le reliquat de l'exercice 1884-1885 et le montant des bénéfices de l'exercice 1885-1886, déduction faite de la réserve statutaire.

Ils forment ensemble un total de fr. 806.316 56 sur lesquels vous avez reçu, en mai dernier, un acompte de 12 fr. 50 par action, soit fr. 316.500.

Résumé

Les résultats de l'exercice 1885-1886 n'ont pas répondu à notre attente. Jamais les taux de fret n'étaient tombés aussi bas ; jamais la concurrence n'avait été plus vive dans les pays que nous desservons. La crise financière, qui a sévi avec une grande intensité à La Plata pendant l'exercice écoulé, a diminué considérablement les expéditions vers ces contrées en même temps que les frets de retour se sont toujours maintenus à des taux très bas. Vous aurez remarqué que, dans l'ensemble, nos recettes qui, l'an dernier, s'étaient élevées à 15.213.777 29

n'ont atteint, dans l'exercice 1885-1886, que 13.234.423 43

Soit une diminution de 1.979.353 86

Toutefois, nos résultats définitifs ont peu différé de ceux du dernier exercice, ce qu'il faut attribuer à la baisse graduelle du prix de la plus grande partie de nos fournitures, notamment du charbon, aux économies que nous avons pu réaliser (et qui se poursuivent depuis plusieurs années), enfin à ce que, en présence de la mauvaise situation des frets, nous avons effectué 6 voyages de moins que pendant l'exercice précédent.

Nous sommes heureux de pouvoir vous dire que la crise financière, à La Plata, est à peu près terminée et que, grâce à l'économie que nous nous efforçons de maintenir dans tous nos services, nous envisageons l'avenir avec confiance.

Nous n'avons eu aucun accident grave de navigation et notre compte assurances, ainsi que vous l'aurez remarqué, donne un résultat très satisfaisant. Ainsi que nous vous le faisons espérer l'an dernier, le procès qui nous avait été intenté par les armateurs du *Nith*, coulé dans un abordage avec *Ville-de-Pernambuco*, a été tranché par la Cour de Rouen. Par contre, les propriétaires du chargement du *Nith* ont obtenu gain de cause contre nous devant la même juridiction. Nous avons appelé de cette partie de la sentence devant la Cour de cassation et nous avons bon espoir de triompher finalement sur ce point.

Dans le courant de l'exercice, par suite d'accords intervenus avec la Compagnie commerciale de transports à vapeur français, nous sommes devenus les consignataires de cette Compagnie. Notre intervention nous procure une commission équitable et les avances que nous pouvons être appelés à faire pour l'armement des navires de la Compagnie commerciale sont garanties par la Banque maritime.

Toujours désireux d'améliorer nos services, nous avons obtenu de la chambre de commerce du Havre la location à l'année de 3 hangars d'ensemble 300 mètres de long sur le côté nord du bassin Bellot. L'administration des ponts et chaussées nous ayant accordé des postes fixes de stationnement sur ce nouveau bassin, nous aurons, à l'avenir, par la concentration de nos navires dans le port, sur le même bassin, une facilité de mouvements qui sera très avantageuse.

Dans le même ordre d'idées, nous avons acquis, à des conditions de prix favorables, 3.100 mètres de terrains situés très près des postes de nos navires, et nous y établissons un atelier de petites réparations courantes qui, nous l'espérons, nous donnera des résultats économiques importants.

Ainsi que nous vous le faisons prévoir dans notre dernier rapport, la Compagnie la Platense a été rachetée par une puissante société écossaise. Nous avons cru devoir contribuer à la formation de la nouvelle Compagnie en souscrivant 1.400 actions de liv. st. 10 (notre souscription ne s'élève maintenant qu'à 1.380 actions par suite de cession de 20 actions), et nous avons obtenu, par contre, de la Platense Flotilla limited, un contrat qui nous assure un traitement de faveur pour les opérations dans lesquelles elle nous prêtera son concours.

Nous avons ainsi à notre disposition, dans les conditions les plus favorables, l'entreprise annexe que nous jugeons toujours indispensable au bon fonctionnement de nos services dans les rivières de La Plata, ce qui nous permet de délivrer des connaissances directs pour tous les ports desservis par la Platense Flotilla Company Limited).

Votre conseil a la plus grande confiance dans l'avenir de cette affaire, dirigée par des hommes éminents, et il est convaincu que les actions que nous avons souscrites donneront des résultats satisfaisants. Notre président et notre vice-président ont accepté avec plaisir une place d'administrateur dans le conseil d'administration de la Platense Flotilla C^o (limited).

Nous sommes heureux, messieurs, en terminant, de rendre hommage au dévouement de tout notre personnel qui, suivant la tradition constante chez nous, nous a efficacement secondés dans nos efforts.

Nomination de deux administrateurs

Vous avez, messieurs, à élire deux administrateurs, le mandat que vous avez confié à MM. Ch. Demachy et Ch. Ledoux, dans votre assemblée générale du 14 novembre 1883 étant arrivée à son terme statutaire.

MM. Ch. Demachy et Ch. Ledoux sont rééligibles.

Nomination des commissaires

Vous avez également, messieurs, conformément à l'article 29 des statuts, à désigner un ou plusieurs commissaires. MM. L. Cayard, et I. de Weck ont exercé ces fonctions pendant le dernier exercice et ils sont, comme vous le savez, rééligibles.

RAPPORT DES COMMISSAIRES

.....

Résolutions de l'assemblée

Après la lecture des rapports qui précèdent, les résolutions suivantes sont successivement mises aux voix et adoptées par l'assemblée.

I

À l'unanimité, l'assemblée approuve, dans toutes leurs parties, le rapport et les comptes de l'exercice 1885-1886, tels qu'ils sont présentés par le conseil d'administration.

II

À l'unanimité, le dividende de l'exercice 1885-1886 est fixé comme suit :

À 30 fr. par action, dont 12 fr. 50 déjà payés en mai dernier (coupon n° 22), et 17 fr. 50 payables à partir du 20 novembre (coupon n° 23) sous déduction des impôts.

À 1 fr. 66 par part de fondateur, soit 16 % sur 166.666 fr. 66 excédent des intérêts 5 % du capital (article 45 des statuts)» payables à partir du 20 novembre (coupon n° 4), sous déduction des impôts.

Il est attribué au conseil d'administration une part de 9 % sur 166.666 fr. 66 (article 45 des statuts), soit 15.000 fr.

Le reliquat de 14.643 fr. 90 sera porté au crédit de l'exercice 1886-1887, et entrera, sauf liquidation de cet exercice, au compte profits et pertes.

III

À l'unanimité, l'assemblée nomme MM. Ch. Demachy et Ch. Ledoux, administrateurs de la Compagnie pour six ans, à partir de 1886 (conformément à l'article 18 des statuts).

IV

À l'unanimité, l'assemblée autorise le conseil d'administration à continuer à utiliser, s'il le juge convenable, les services de la maison Mirabaud-Paccard, Puerari et Cie, dont M. Paul Mirabaud, administrateur, est l'associé.

Elle autorise également : M. H. Fould à faire partie des conseils d'administration de la Banque Maritime, de la Compagnie Péninsulaire et de la Société des Ateliers et Chantiers de la Loire.

Elle autorise en outre, MM. H. Fould et Paul Mirabaud à faire partie du conseil d'administration de la Société La Platense Flotilla Company (limited).

Et M. Paul Mirabaud à faire partie du conseil d'administration de la Compagnie du Boleo.

À l'unanimité, l'assemblée nomme MM. L. Cayard et I. de Week, commissaires pour l'exercice 1886-1887.

FONCIÈRE-TRANSPORTS
Assemblée générale du 16 mai 1887
(*Le Messenger de Paris*, 1^{er} août 1887)

.....
Nous avons dû comprendre dans le règlement des sinistres une somme de 300.000 francs payée pour la perte du vapeur Ville-de-Victoria de la ligne des Chargeurs réunis, lequel a été coulé dans le port de Lisbonne par un cuirassé de la marine anglaise. Mais, en raison des circonstances dans lesquelles a eu lieu l'abordage qui a entraîné la perte du vapeur, de son entier chargement et d'une partie de l'équipage et des passagers, alors qu'il était à l'ancre, nous ne doutons de notre droit à être remboursé par le gouvernement anglais et nous joindrons énergiquement nos efforts à ceux de nos co-intéressés pour obtenir le recouvrement intégral de la somme déboursée par nous.

[Abordage]
(*Le Journal des finances*, 20 août 1887)

L'abordage de la *Champagne* et de la *Ville-de-Rio-de-Janeiro* a naturellement donné lieu à un procès. La Compagnie des Chargeurs réunis, pour le navire, les assureurs, pour la cargaison, et M. Oscar Foerster, pour 8.500 sacs de cafés perdus, avaient attaqué la Compagnie générale transatlantique en dommages-intérêts.

Plusieurs audiences ont été consacrées aux plaidoiries. Le tribunal civil du Havre a jugé qu'aucune faute n'avait été commise par le capitaine Traub, et que l'accident devait être attribué à un cas fortuit et de force majeure. En conséquence, prenant acte de ce que la Compagnie générale transatlantique renonçait à tout recours contre la Compagnie des Chargeurs réunis en ce qui concerne les avaries de la *Champagne*, il a débouté les demandeurs de leur action et les a condamnés aux dépens.

INFORMATIONS FINANCIÈRES
(*Le Messenger de Paris*, 15 novembre 1887)

Les actionnaires de la Compagnie française de navigation à vapeur, Chargeurs réunis ont tenu hier une assemblée ordinaire et extraordinaire.

L'assemblée ordinaire a donné son approbation aux comptes de l'exercice clos le 30 juin dernier et fixé le dividende de cet exercice à 30 fr. par action dont 12 50 ont été

distribués en mai dernier ; le solde du dividende sera mis en paiement sous peu de jours.

Les pouvoirs des commissaires, MM. Cayard et de Weck, ont été renouvelés.
L'assemblée extraordinaire a prorogé la durée de la société jusqu'au 12 février 1942.

Compagnie française de navigation à vapeur,
Chargeurs réunis.
(*Le Messenger de Paris*, 17 novembre 1887)

Nous avons consacré, avant-hier, une courte information à l'assemblée ordinaire et extraordinaire de la Compagnie française de navigation à vapeur, Chargeurs réunis, tenue lundi.

Nous revenons aujourd'hui sur ces premiers renseignements pour donner, dès à présent, un aperçu de la situation financière et des résultats de l'exercice 1886-1887, nous réservant de compléter ces renseignements et ces appréciations, s'il y a lieu, lorsque le rapport du conseil d'administration aura été publié.

Voici d'abord le bilan au 30 juin 1887.

ACTIF	
Matériel naval	21.716.858 35
Navires en construction	1.298.788
Matériel naval auxiliaire chalands, pontons, bouées)	193.300 14
Approvisionnements (matériel de rechange, lest en fonte, chaudières, charbon)	761.760 30
Mobiliers et immeubles	295.972 61
Valeurs disponibles (fonds en reports, caisse, portefeuille, banquiers)	3.200.734 96
Valeurs mobilières	406.689 00
Voyages en cours	56.367 55
Affaire <i>Ville-de-Victoria</i>	700.000 00
Débiteurs divers	3.010.926 25
Coupon n° 24 (20 mai 1887)	312.500 00
	<u>31.953.397 21</u>
PASSIF	
Capital	12.500 000 00
Obligations	3.200.000 00
Réserve statutaire	486.666 22
Réserve pour renouvellement et transformation de chaudières	400.000 00

Réserve spéciale pour grosses réparations	525.000 00
Amortissement du matériel naval	9.828.043 23
Fonds d'assurances	2.504.680 49
Fonds d'assurances, affaire <i>Ville-de-Victoria</i>	700.000 00
Créanciers divers	1.003.749 62
Reliquat du compte profits et pertes	14.643 9,
Profits et pertes	790.613 75
	<u>31.953.397 21</u>

Il est à remarquer, à premier examen de ce bilan, le peu d'importance des engagements contractés par la Société vis-à-vis des tiers si on les met en regard de ses disponibilités.

D'une part, en effet, les créanciers divers ne s'élèvent qu'à 1.003.749, pendant que les débiteurs divers atteignent 3.010.926 et les obligations s'élèvent à 3.200.000 pendant que les valeurs disponibles et mobilières s'élèvent à 3.607.000 fr.

L'amortissement du matériel naval atteint également une somme très importante. Les fonds d'assurances et les réserves spéciales s'élèvent au total à un chiffre important.

La situation financière de la Société est, on le voit, très nette et très solide.

Les résultats du dernier exercice écoulé ont été en progrès sur le précédent et ont permis de très sérieux amortissements; nous allons en donner le chiffre.

Les recettes de toute nature effectuées pendant l'exercice se sont élevées à la somme de 13.933.168.

D'autre part, les dépenses d'exploitation se sont élevées à 11.009,758, une somme de 1.265.528 a été consacrée à l'amortissement du matériel naval, 250.550 à la réserve spéciale pour chaudières, 187.182 à la réserve pour grosses réparations. Les frais généraux ont absorbé 232.922 et les intérêts des obligations 160.000.

Soit. pour les dépenses et amortissements un total de 13.106.941 fr., lesquels, déduits au total des recettes, laissent un bénéfice net de 832.225 francs.

Il faut en déduire la réserve statutaire 5 %, soit 41,611 fr.

Restent finalement 790.613 fr., auxquels il faut ajouter le reliquat de l'exercice précédent 14.642 fr. Total à répartir 805.257 fr.

Le dividende de 30 fr. par action a absorbé 750.000 fr. Les parts de fondateur ont touché 26.666 fr., soit 1 60 par part ; enfin le conseil a reçu à titre de prélèvement statutaire 15.000 fr Il est resté une somme de 13.591 fr. qui a été reportée à nouveau.

Le dividende est payable 12 50 depuis mai dernier et 17 50 à partir du 21 courant.

L'assemblée extraordinaire a voté la prorogation de la durée de la société.

.....

COMPAGNIE FRANÇAISE DE NAVIGATION A VAPEUR, CHARGEURS RÉUNIS
(Le Journal des finances, 3 décembre 1887)
(Le Messenger de Paris, 26 janvier 1888)

L'assemblée ordinaire et extraordinaire de la Compagnie française de navigation à vapeur, Chargeurs réunis, a eu lieu le 14 novembre.

Nous donnons un aperçu de la situation financière et des résultats de l'exercice 1886-1887, nous réservant de compléter ces renseignements et ces appréciations, s'il y a lieu, lorsque le rapport du conseil d'administration aura été publié.

Voici d'abord le bilan au 30 juin 1887 :

ACTIF	
Matériel naval	21.716.358 35
Navires en construction	1.298.788 05
Matériel naval auxiliaire (chalands, pontons, bouées)	193.300 14
Approvisionnements (matériel de rechange, lest en fonte, chaudières, charbon)	761.760 30
Mobiliers et immeubles	295.972 61
Valeurs disponibles (fonds en reports, caisse, portefeuille, banquiers)	3.200.734 96
Valeurs mobilières	406.689 00
Voyages en cours	56.367 55
Affaire Ville-de-Victoria	700.000 00
Débiteurs divers	3.010.926 25
Coupon n° 24 (20 mai 1887)	312.500 00
	<u>31.953.397 21</u>
PASSIF	
Capital	12.500.000 00
Obligations	3.200.000 00
Réserve statutaire	486.666 22
Réserve pour renouvellement et transformation de chaudières	400.000 00
Réserve spéciale pour grosses réparations	525.000 00
Amortissement du matériel naval	9.828.043 23
Fonds d'assurances	2.504.680 49
Fonds d'assurances, affaire Ville-de- Victoria	700.000 00
Créanciers divers	1.003.749 62
Reliquat du compte profits et pertes	14.643 90
Profits et pertes	790.613 75 i
	<u>31.953.397 21</u>

Il est à remarquer, à premier examen de ce bilan, le peu d'importance des engagements contractés par la société vis-à-vis des tiers si on les met en regard de ses disponibilités.

D'une part, en effet, les créanciers divers ne s'élèvent qu'à 1.003.749, pendant que les débiteurs divers atteignent 3.010.926 et les obligations s'élèvent à 3.200.000 pendant que les valeurs disponibles et mobilières s'élèvent à 3.607.000 fr.

L'amortissement du matériel naval atteint ' également une somme très importante. Le fonds d'assurances et les réserves spéciales s'élèvent au total à un chiffre important.

La situation financière de la société est, on le voit, très nette et très solide.

Les résultats du dernier exercice écoulé ont été en progrès sur le précédent et ont permis de très sérieux amortissements ; nous allons en donner le chiffre.

Les recettes de toute nature effectuées pendant l'exercice se sont élevées à la somme de 13.933.168 fr.

D'autre part, les dépenses d'exploitation se sont élevées à 11,009,758 fr., une somme de 1,265,528fr. a été consacrée à l'amortissement du matériel naval, 250,550 fr. à la réserves spéciale pour chaudières, 187.182 fr. à la réserve pour grosses réparations. Les frais généraux ont absorbé 233.922 fr. et les intérêts des obligations 160.000 fr.

Soit pour les dépenses et amortissements un total de 13,106,941 fr., lesquels, déduits du total des recettes, laissent un bénéfice net de 832,225 fr.

Il faut en déduire la réserve statutaire 5 0/0, soit 41,611 fr.

Restent finalement 790,713 fr., auxquels il faut ajouter le reliquat de l'exercice précédent, 14,642 fr. Total à répartir 805,257 francs.

Le dividende de 30 fr. par action a absorbé 750,000 fr. Les parts de fondateur ont touché 26,666 fr., soit 1 fr. 60 par part ; enfin le conseil a reçu à titre de prélèvement statutaire 15,000 fr. Il est resté une somme de 13,591 fr. qui a été reportée à nouveau.

Le dividende est payable 12 fr. 50 depuis mai dernier et 17 fr. 50 à partir du 21 courant.

L'assemblée extraordinaire a voté la prorogation de la durée de la société jusqu'au 12 février 1942.

Voici, d'ailleurs, l'article 4 des statuts tel qu'il est nouvellement rédigé en conséquence du vote qui vient d'être émis : la durée de la société, fixée par les statuts à vingt ans, ayant commencé à courir le jour de sa constitution, est prorogée jusqu'au 12 février 1942, sauf les cas de dissolution anticipée et de nouvelle prorogation.

CHARGEURS RÉUNIS

(*Le Messager de Paris*, 13 novembre 1888)

(*Le Journal des finances*, 24 novembre 1888)

L'assemblée générale annuelle des actionnaires de la Compagnie française de navigation à vapeur, Chargeurs réunis, a eu lieu le 12 novembre courant.

Les comptes de l'exercice 1887-1888 ont été approuvés, et le dividende de cet exercice est fixé à 35 fr. par action, payables 12.50 depuis le mois de mai dernier, et 22.50 à partir du 20 courant.

MM. H. Fould, de Clermont ² et Binoche, administrateurs sortants, ont été réélus.

Les pouvoirs des commissaires, MM. Cayard et de Week, ont été renouvelés.

² Hermann de Clermont (1847-1922) : gendre de Charles Dietz-Monin (1826-1896), associé de la maison Japy, président des assurances L'Alliance-Vie, administrateur jusqu'en 1879 du Comptoir d'escompte de Paris, député de la Seine (1871-1876), sénateur inamovible (1882), président du tribunal de commerce de la Seine. Quatre filles mariées à Tony Fouret (fils de René, associé de la maison Hachette), Philippe Richemond (des chaudières Weyher et Richemond), Albert Mettetal (commis d'agent de change) et Jean Guichard. Fabricant de fournitures pour chapellerie à Paris, administrateur des Chargeurs réunis, de la Cie de navigation Sud-Atlantique et de la Société électro-chimique de Mercus (Ariège). Chevalier de la Légion d'honneur du 28 juillet 1899.

CHARGEURS RÉUNIS
(*Le Journal des finances*, 22 décembre 1888)

Le rapport présenté à l'assemblée générale annuelle des actionnaires de cette Compagnie, tenue le 12 novembre, constate que pendant l'exercice 1887-1888, la Compagnie a effectué 32 voyages sur le Brésil, 40 sur La Plata et le Parana, soit en totalité 72 voyages. Elle a transporté 12.066 passagers et émigrants, 399.136 m.c. de marchandises et parcouru 293.327 lieues marines.

Les recettes de toutes natures se sont élevées à la somme de	15.438.811 10
Les dépenses de toutes sortes, y compris les prélèvements pour amortissements, assurances, réserves, s'élèvent au chiffre de	14.384.311 44
Soit un excédent de recettes sur les dépenses de	1.054.499 66
Dont il y a lieu de déduire 5 % pour la réserve statutaire	52.724 98
Soit net	1.001.774 68
Plus le reliquat de l'exercice 1886-87	13.590 99
Bénéfice total	1.015.365 67

Le rapport constate ensuite les bons résultats obtenus pendant l'exercice 1887-88 ; ils ont permis de pratiquer de larges amortissements et de renforcer encore les comptes de réserves et de grosses réparations qui mettront la Compagnie, le cas échéant, en mesure de faire subir à son matériel les améliorations nécessaires.

Dans le courant de l'exercice, trois cargo-boats neufs sont entrés en service. Un nouveau paquebot a été lancé à Saint-Nazaire. Enfin, quatre vapeurs en acier ont été commandés aux chantiers de la Loire.

L'assemblée a approuvé les comptes et fixé le dividende à 35 fr. par action. Sur cette somme, il a été payé 12.50 en mai dernier ; 22.50 sont payables depuis le 20 novembre.

Un reliquat de 57.032 fr. a été reporté sur l'exercice courant.

FAITS DIVERS
(*Le Temps*, 30 mars 1889)

La *Ville-de-Montevideo*, des Chargeurs réunis, vient, par ordre du service sanitaire, d'être envoyée du Havre à Saint-Nazaire pour y être désinfectée. Ce bâtiment arrivait de Rio-Janeiro, où il avait embarqué 49 passagers. À peine eut-il appareillé que six cas de fièvre jaune, dont trois suivis de décès, se sont déclarés à bord, mais, à partir du 5 mars, c'est-à-dire dix-neuf jours avant son arrivée au Havre, toute maladie avait disparu. Avisée de cette situation, l'inspection générale du service de santé donna l'ordre de diriger immédiatement la *Ville-de-Montevideo* sur Saint-Nazaire, parce que ce dernier port possède un lazaret, tandis qu'il n'y en a pas au Havre.

Cet incident a causé une vive émotion dans le monde commercial de notre grand port de la Manche ; on fait remarquer que la compagnie des Chargeurs Réunis avait offert d'effectuer le transbordement des marchandises provenant de la *Ville-de-Montevideo* sur un vieux navire, le *Sully*, qu'on pouvait isoler dans le bassin Bellot, et le

conseil sanitaire a admis lui-même qu'il n'y avait en cette saison aucun danger de propagation de la maladie qui avait fait trois victimes à bord du steamer.

Mais si l'on conçoit fort bien que, vu l'absence de lazaret au Havre, on ait interdit le déchargement du steamer suspect, on ne peut admettre la rigueur de l'administration sanitaire à l'égard des passagers, qui ont été forcés de faire une traversée de soixante-douze heures pour aller trouver des étuves de désinfection. Les Chargeurs réunis offraient de prendre à leur charge tous les frais, et même d'habiller à neuf les passagers ; n'était-il pas possible d'éviter à ces derniers ce voyage de Saint-Nazaire ?

Nous comprenons parfaitement que l'administration sanitaire, qui a une lourde responsabilité, prenne les plus minutieuses précautions pour nous préserver des épidémies mais c'est vraiment aller trop loin que d'édicter des mesures comme celles qu'on a appliquées aux passagers de la *Ville-de-Montevideo*.

CHARGEURS RÉUNIS (*Le Messenger de Paris*, 9 avril 1889)

Dans sa séance d'hier, le comité consultatif d'hygiène publique de France s'est occupé, sur le rapport de M. le professeur Proust, inspecteur général des services sanitaires, des mesures qui avaient dû être prises à l'occasion de l'arrivée au Havre du steamer français la *Ville-de-Montevideo*, appartenant à la Compagnie des Chargeurs réunis.

Ce navire, venant de La Plata avec escales à San Torre et Rio-de Janeiro, est entré dans le port du Havre le 23 mars à huit heures du matin. Il n'avait séjourné que pendant 20 heures sur la rade de Rio-de-Janeiro, mais il avait embarqué 49 passagers, émigrants rapatriés et ayant subi de grandes privations pendant leur séjour de quelques semaines au Brésil, et tous dans la plus complète misère.

À ce moment, l'épidémie de fièvre jaune de Rio présentait un redoublement d'intensité. La maladie fit son apparition à bord moins de trois jours après son départ. Sept individus lurent frappés et trois succombèrent. À partir du 14 mars, neuf jours seulement après l'arrivée, les malades étaient à peu près complètement rétablis.

Il y avait lieu, d'après les règlements, de prescrire contre le navire la quarantaine de rigueur. Comme il n'existe de lazaret ni au Havre, ni dans aucun autre port de la Manche, et en raison des mauvaises conditions sanitaires du navire, il fallut envoyer celui-ci au lazaret de Mindin, à l'embouchure de la Loire.

Le départ n'eut pas lieu tout de suite, parce que la Compagnie proposait un autre de ses navires comme lazaret flottant. Cette proposition ne put être acceptée, par suite surtout de la présence à bord de 47 passagers misérables, vêtus de loques qui, avant d'être admis à la libre pratique, devaient être peignés et nettoyés, complètement assainis et soumis à des mesurés qui ne sont possibles que dans un lazaret.

Par contre, il y a trois ou quatre mois, un des navires qui avait eu la fièvre jaune à bord et qui était dans des conditions sanitaires toutes différentes, avait obtenu d'être assaini au Havre même.

Le 26 mars, la *Ville-de-Montevideo* fit voile pour Saint-Nazaire. Elle arriva le 28 dans l'après-midi. Les passagers restèrent cinq jours au lazaret de Mindin. La literie, les vêtements en usage, le linge, les bagages furent passés à l'étuve de désinfection par la vapeur sous pression.

Le 1^{er} avril, le navire partit pour le Havre, où il arriva le 4, et, après une visite minutieuse, constatant que tout était en régie à bord, il fut admis à la libre pratique.

À la suite de ce fait, et en raison de l'épidémie de fièvre jaune au Brésil, le conseil a été donné aux Compagnies de navigation de faire passer par Saint-Nazaire les navires à destination du Havre, lorsqu'ils auront à bord des cas de fièvre jaune.

Les opérations d'assainissement et de désinfection se feront dans ce port, et le navire, en arrivant au Havre, pourra avoir immédiatement libre pratique. On empêchera ainsi des incidents semblables à ceux qui ont marqué le retour de la *Ville-de-Montevideo*.

D'ailleurs, les Compagnies de navires s'éviteraient toutes ces mesures onéreuses, si elles prenaient plus de précautions pour l'embarquement des passagers et si elles exécutaient avec plus d'attention et de rigueur, pendant la traversée, les mesures d'assainissement et de désinfection.

Enfin, il y a quelques jours, le transport *Savoie*, arrivé à Marseille en provenance de La Plata et du Brésil, a été admis en libre pratique immédiate, bien qu'il y ait eu un décès de peste à bord, parce que les mesures hygiéniques avaient été journalièrement et rigoureusement appliquées sur ce paquebot, muni d'une étuve de désinfection par la vapeur sous pression, et que les déclarations des médecins du bord méritaient toute confiance.

DESSERT DE L'AOF ET DE L'AEF

Nouvelles coloniales et maritimes
(*Le Temps*, 9 mai 1889)

Les nouveaux services maritimes de la côte occidentale d'Afrique ont été adjugés définitivement aux Chargeurs réunis et à la Compagnie Fraissinet. Les Chargeurs-Réunis sont adjudicataires de la ligne du Havre au Congo au prix de 311.050 fr. ; la Compagnie Fraissinet a la ligne de Marseille au Congo, au prix de 189.000 francs.

Nouvelles coloniales et maritimes
(*Le Temps*, 6 juillet 1889)

La *Ville-de-Maranhao*, des Chargeurs réunis, qui inaugure la ligne du Havre au Congo, effectue aujourd'hui son premier départ de France. À cette occasion, la société des Chargeurs réunis a offert hier soir, à l'hôtel Frascati, un grand banquet auquel étaient invités les notabilités commerciales et politiques de la région. Au dessert, des toasts ont été portés par MM. Henri Fould, président du conseil d'administration des Chargeurs réunis, Coulon, directeur général des postes, et Brazza, Félix Faure, Hendlé, etc.

M. de Brazza a fait remarquer que la subvention accordée par l'État à la ligne du Congo n'était, en somme, qu'un équivalent et non une charge nouvelle. Elle est compensée surtout par la suppression des transports de la marine de l'État.

La *Ville-de-Maranhao* touchera à Cherbourg, Bordeaux (elle partira de ce port le 10 juillet), Lisbonne, Dakar, Conakry, cap Palmas, Grand-Bassam, Cotonou, Benito, Libreville, Loango, et à titre facultatif, à Banane, Boura, Ambrizette, Saint-Paul de Loanda et Mossamedes. Tel est l'itinéraire d'aller de la ligne Havre-Congo. Elle touchera à Dunkerque au retour.

.....

CHRONIQUE FINANCIÈRE
Chargeurs réunis, Compagnie française de navigation à vapeur
(*Le Messager de Paris*, 12 décembre 1889)

.....
L'exercice précédent déjà avait marqué pour la Compagnie, grâce à une amélioration des frets, une période de progression sensible sur les deux années antérieures. L'exercice qui vient de prendre fin a donné des résultats exceptionnellement favorables. D'un côté la hausse des frets s'est accentuée ; de l'autre, le développement toujours croissant du trafic avec la république Argentine et une très belle récolte de café au Brésil ont permis au conseil de tirer tout le parti possible des éléments de vitalité et d'activité utile que possède la compagnie.

Il ne faut pas oublier d'ailleurs que c'est à la progression constante des réserves et des amortissements que la Compagnie doit cette excellente situation financière et industrielle qui lui a permis de triompher de bien des difficultés et d'arriver enfin à distribuer à ses actionnaires pour 1888-89 un dividende de 60 fr., tout en dotant largement les réserves.

L'assemblée du 18 novembre a décidé, en effet, de porter à un nouveau compte de réserve dénommé : fonds de prévoyance d'amortissement une somme de 1.800.000 prélevée sur les bénéfices de 1888-89. Elle a décidé également de consacrer 1.327.400 fr. à un amortissement du matériel naval et de porter 1.259.060 fr. à la réserve spéciale pour renouvellement de chaudières et grosses réparations, la réserve statutaire ayant déjà reçu sur ces mêmes bénéfices une somme de 97.825 fr.

On voit que si les actionnaires ont touché un dividende important, les réserves n'ont pas été oubliées et que, conformément aux traditions de la Compagnie, elles ont été notablement grossies. Il n'y a qu'à approuver.

Voici d'ailleurs le bilan au 30 juin 1889 :

ACTIF	
Matériel naval	26.813.514 52
Navires en construction	2 851.377
Matériel naval auxiliaire (chalands, pontons, bouées)	53.588 70
Approvisionnements (matériel de rechange, lest en fonte, charbon, etc.)	841.615 55
Mobilier et immeubles	327.237 49
Valeurs disponibles (fonds en reports, caisse, portefeuille, banquiers)	4.444.398 89
Valeurs mobilières	193.421 10
Débiteurs divers	2.871.198 85
Coupon n° 28 (20 mai 1889)	500.000 00
Total	<u>38.896.352 10</u>
PASSIF	

Capital	12.500.000 00
Réserve statutaire	637.216 75
Réserve spéciale pr renouvellement de chaudières et grosses réparations	3.000.000 00
Amortissement du matériel naval	12.618.995 21
Réserve spéciale : fonds de prévoyance d'amortissement	1.800.000 00
Fonds d'assurances	3.847.148 10
Voyages en cours	614.510 20
Créanciers divers	1.962.764 15
Reliquat du compte profits et pertes :	57.032 34
Profits et pertes :	1.858.885 35
	1.915.717
Total	<u>38.896.352 10</u>

Il convient tout d'abord de faire remarquer l'importance des disponibilités mise en regard des exigibilités. Les créanciers divers, en effet, atteignent seulement le chiffre de 1.962.764 fr.. alors que les valeurs disponibles s'élèvent à 4.444.000 fr., les débiteurs divers à 2.871.198 fr.

La situation financière est donc des plus correctes et des plus sûres. On s'en convaincra mieux encore en examinant avec soin et en détail les principaux chapitres du bilan.

Au 30 juin 1889, la flotte de la Compagnie comprenait 24 steamers en service et 8 steamers en construction, dont : 11 destinés au service de La Plata. 3 au service du Parana, 6 au service du Brésil et de La Plata, 6 au service du Brésil, 2 au service de la Côte Occidentale d'Afrique. 8 en réserve et 1 remorqueur.

Le matériel naval en service figure à l'actif pour son coût 26.813.514 52

Sur le matériel en construction, il avait été versé 2.851.377 00

Le matériel naval auxiliaire et les approvisionnements sont comptés pour 895.204 25

Total pour la flotte 30.560.095 77

En regard du matériel naval en service, ayant coûté 26.813.514 fr. 52, le fonds d'amortissement correspondant est inscrit au passif pour la somme de 12.618.995 fr. 21 ; il est supérieur aux 47 centièmes du matériel naval. Au surplus, pour tous les navires en service, il est versé chaque année au fonds d'amortissement le vingtième du prix coûtant.

En dehors de ce fonds d'amortissement, il a été constitué une réserve spéciale pour renouvellement de chaudières et grosses réparations ; la dotation de cette réserve spéciale s'élevait au 30 juin 1889 à trois millions. Enfin, devant les résultats extrêmement favorables du dernier exercice, le conseil d'administration a proposé, nous l'avons dit, la création d'une deuxième réserve spéciale, qui a reçu immédiatement 1.800.000 fr., et dont le but est d'assurer le fonctionnement de l'amortissement régulier du matériel naval, dans le cas où les produits d'une ou plusieurs années ne s'y prêteraient pas par eux-mêmes.

Le fonds d'assurances montait, au 30 juin dernier, à 3.847.148 fr. 10, et la réserve statutaire est maintenant de 637.216 fr. 75, en y comprenant le prélèvement sur les bénéfices nets de l'exercice 1888-1889.

On sait que le capital social de la Société des Chargeurs réunis est de 12.500.000 fr. entièrement versés. L'ancienne dette-obligations est complètement éteinte depuis l'exercice 1887-1888.

Nous avons déjà parlé du compte débiteurs divers qui s'élève à 2.871.198 fr. Il représente : 1° le solde débiteur du gouvernement argentin pour passages d'émigrants payables à Buenos-Ayres et dont la rentrée s'opère régulièrement ; 2° le solde débiteur de la Compagnie commerciale de transports à vapeur français qui est garanti comme précédemment ; 3° le montant des primes de navigation dues par le Trésor public au 30 juin 1889, et enfin divers créances courantes dont le recensement a été opéré depuis cette époque.

Enfin le compte créditeurs divers indique les sommes dues aux consignataires, aux fournisseurs et à divers au 30 juin et dont le règlement a été effectué depuis cette date.

Le 6 mai 1889, la Compagnie a été déclarée adjudicataire du service maritime postal, subventionné par le gouvernement français, entre le Havre-Bordeaux et la Côte-Occidentale d'Afrique. Le contrat est de 15 années et la subvention accordée de 234.900 fr. pour six voyages par an, plus 76.950 fr. pour les services annexes.

À ce service ont été appropriés les deux steamers *Ville-de-Maranhao* et *Ville-de-Maceio* qui étaient auparavant sur la ligne du Brésil.

Aucun sinistre ne s'est produit dans la flotte pendant l'exercice 1888 89.

Les navires de la Compagnie ont effectué pendant la dernière annexe sociale 35 voyages sur le Brésil, 37 sur La Plata et 14 sur le Parana ; ensemble : 86 voyages, contre 72 en 1887-1888.

Ils ont transporté 29.694 passagers et émigrants et 428.206 mètres cubes de marchandises, contre, en 1887-1888, 12.066 passagers et émigrants et 399.136 mètres cubes de marchandises. Il est à remarquer que la plus grande partie de l'augmentation des transports comme des voyages concerne la République Argentine.

Les recettes de toute nature se sont élevées en 1888-1889, à 21.877.384 fr.

Les dépenses d'exploitation et les frais généraux ont absorbé 15.543.469 fr. 68 ; l'amortissement du matériel naval, 1.327.403 fr. 42 ; la réserve spéciale pour renouvellement de chaudières et grosses réparations, 1.250.000 fr. Il a été constitué une deuxième réserve spéciale : fonds de prévoyance d'amortissement, fr. 1.800.000 Ensemble, 19.920.873 fr. 10.

D'où bénéfices distribuables, 1.956.510 fr. 90.

Voici la répartition :

Réserve statutaire, 97.825 fr. 55 ; dividende de 60 fr. aux actions, 1.500.000 fr. ; dividende de 11 fr 66 aux parts de fondateur, 186.666 fr. 66 ; conseil d'administration, 105.000 fr Total : 1.889.192 fr. 21.

Le reliquat à reporter à l'exercice 1889-90 est de 124.051 fr. Dans ce chiffre est compris le solde des bénéfices de 1887-88, soit 57.032 fr.

Les Chargeurs réunis
(*Paris-Capital*, 8 janvier 1890)

La Compagnie des Chargeurs réunis a passé un contrat avec la province d'Alagoas (Brésil), par lequel, moyennant une subvention annuelle de 13 contos de reis, elle s'engage à faire toucher le port de Maccio à un de ses navires deux fois par mois.

Le contrat stipule que les deux escales auront lieu l'une à l'aller, pour le Sud du Brésil, et l'autre au retour pour l'Europe.

DÉPÊCHES TÉLÉGRAPHIQUES
(*Le Messenger de Paris*, 15 septembre 1890)

Le Havre, 14 septembre.

L'incendie des hangars des Chargeurs réunis a éclaté vers 3 heures.
Les chambres frigorifiques installées dans ces hangars et contenant 8.000 moutons ont été entièrement détruites ainsi que les machines.
Il n'y a eu aucun accident de personnes. Les causes du sinistre sont inconnues.

Les Chargeurs réunis
(*Le Messenger de Paris*, 17 novembre 1890)
(*Le Journal des finances*, 21 novembre 1890)
(*Le Journal des chemins de fer*, 22 novembre 1890, p. 765)
(*Paris-Capital*, 26 novembre 1890)

L'assemblée annuelle des actionnaires de la Compagnie française de navigation à vapeur Chargeurs réunis a eu lieu le 17 novembre.

Les comptes de l'exercice clos le 30 juin dernier ont été approuvés et le dividende de cet exercice a été fixé à 60 fr., payables 20 fr. depuis mai dernier et 40 fr. à partir du 20 courant.

Le total des prélèvements sur les bénéfices de 1889-90 en faveur des réserves ne peut être consacré à des amortissements s'élevant à 4.800.000 fr. environ.

MM. [Paul] Mirabaud et Hurisset, administrateurs sortants, ont été réélus.

M. [Edgard] de Sinçay a été nommé administrateur.

MM. de Weck et Brama ont été nommés commissaires pour l'exercice 1890-91.

INFORMATIONS FINANCIÈRES
(*Le Messenger de Paris*, 16 novembre 1891)

L'assemblée annuelle des actionnaires de la Compagnie française de navigation à vapeur, Chargeurs réunis, a eu lieu aujourd'hui.

Les comptes de l'exercice 1890-91 ont été approuvés, et le dividende de cet exercice fixé au même chiffre que pour l'exercice précédent, soit à 60 francs par action, payables 20 francs depuis mai dernier et 40 francs à partir du 20 courant.

Les réserves ont été très largement dotées, et une somme de 431.300 fr. a été reportée à nouveau.

MM. Brama et Falloy ont été nommés commissaires des comptes pour 1891-92.

Compagnie française de navigation à vapeur
(*Le Journal des finances*, 24 décembre 1891)

[Analyse du bilan]

.....

La société a été fondée et a fonctionné jusqu'à 1881 avec un capital de 8 millions seulement, et que sur 29 steamers qui composent aujourd'hui sa flotte, 29 sont construits depuis moins de 10 ans, et parmi ceux-ci, 12 datent de moins de 3 ans !

Si l'on demande comment il se fait que l'amortissement du matériel naval ne montre plus qu'un chiffre de 12 millions 1/2 dans le dernier bilan, alors que nous venons d'établir ci-dessus que les sommes qui lui avaient été affectées, depuis l'origine, s'élevaient au total à 22 millions 1/2, nous rappellerons que lorsque un des navires vient à sortir de la flotte, soit par une vente, soit par un sinistre, s'il faut d'une part, à l'actif, retrancher sa valeur initiale du compte matériel naval, il faut aussi, au passif et comme contrepartie, défalquer du compte d'amortissement la part qui lui était afférente. Dans notre étude, dont il est question plus haut, on peut voir un état détaillé des reprises opérées sur le compte d'amortissement jusqu'au 30 juin 1889, lesquelles s'élevaient à 2.902.783 82. Au cours de l'exercice 1889-90, par suite de la vente des steamers « Sully », « Ville de Santos », « Ville de Bahia », et de la perte du « San-Martin », la reprise des amortissements pratiqués sur le coût primitif de ces quatre navires a été de 3.138.831 02 ainsi s'explique pourquoi au 30 juin 1890, et malgré une dotation de 1 million 431.368 68, ce compte présentait une diminution de 1 million 704.462 34 sur le chiffre du bilan précédent.

En récapitulant, nous trouvons :

Solde au 30 juin 1891	12.583.612 97
Reprises d'amortissement opérées depuis la fondation, jusqu'au 30 juin 1889	2.902.783 83
Reprises d'amortissement opérées pendant l'exercice 1889-1890	3.138.831 02
Amortissement spécial sur le coût de la flotte Société Postale, non passé aux écritures	3.984.128 00
Total égal	22.609.355 81

Nous nous sommes étendus un peu longuement sur ces matières pour bien éclairer nos lecteurs, et, en même temps, répondre aux observations et aux questions contenues dans la note de notre confrère ; pour terminer sur ce sujet nous lui empruntons cette dernière citation :

« De l'avis des hommes compétents, ces navires qui fatiguent énormément à la mer devraient être amortis en quinze années. »

Et comme preuve à l'appui de ce dire de gens compétents, nous leur signalerons le pionnier de la Compagnie, le steamer « Belgrano » dont le premier voyage a eu lieu en 1872, il y a près de vingt ans, qui a toujours tenu la mer depuis, et dont l'état actuel permet d'espérer qu'il pourra fournir encore un bon et long service.

*
* * *

Le rapport du conseil d'administration constate que la sérieuse diminution du trafic sur la République Argentine, durant le dernier exercice, a affecté considérablement les recettes de la société, mais que grâce à l'importance croissante de ses transactions avec le Brésil, et à [un meilleur rendement de son service sur la côte occidentale d'Afrique, dont les départs ont été doublés depuis quelques mois](#), les résultats d'ensemble sont encore satisfaisants.

La navigation a été particulièrement heureuse pour la Compagnie pendant l'exercice écoulé ; elle n'a éprouvé aucune perte, ni aucune avarie de quelque importance. Aussi,

son compte « Fonds d'assurances » ayant continué à s'accroître, l'a-t-il décidé à augmenter le découvert conservé sur ses navires. Ce compte avait à son crédit, au 30 juin dernier, 4.309.794 17.

Deux nouveaux vapeurs « Corsica » et « Colomba » sont entrés en service pendant l'exercice écoulé ; ces deux navires, qui ont déjà effectué plusieurs voyages, donnent toute satisfaction à la Compagnie.

Le procès intenté à celle-ci depuis de longues années par les armateurs du « Nith. » a été définitivement tranché en sa faveur par la Cour de cassation. Cette importante affaire se termine donc de la façon la plus satisfaisante pour ses intérêts.

Par contre, les Chargeurs réunis ont éprouvé une perte de 74.130 fr. par suite de la mise en liquidation de la Platense Flotilla Company qui a succombé à la crise prolongée de la République Argentine.

La Compagnie a effectué pendant l'exercice 1890-91 :

36 voyages sur le Brésil.

8 voyages sur le Brésil et La Plata.

29 voyages sur La Plata.

5 voyages sur le Panama.

7 voyages sur la côte occidentale d'Afrique (6, service postal, 1, service libre).

soit 85 voyages

Elle a transporté :

18.926 passagers et émigrants,

440.376 mètres cubes de marchandises,

et parcouru 345.642 lieues marines.

Les résultats de cet exercice, tout en fortifiant davantage la situation, confirment une fois de plus notre opinion sur la prospérité et la bonne administration de cette entreprise.

Pour terminer, nous publions, comme précédemment, deux tableaux montrant : l'un, les résultats pendant les cinq derniers exercices, l'autre, la valeur d'inventaire de la flotte pendant la même période (en MF) :

Années	Recettes	Dépenses	Amort. + réserves
1886-87	13.94	11.40	1.71
1887-88	15.44	11.88	2.80
1888-89	21.88	15.54	4.38
1889-90	23.04	16.67	4.43
1890-91	20.59	16.17	2.28

Valeur d'inventaire de la flotte (en MF)

Années au 30 juin	Matériel naval	Navires en construction
1887	21.72	1.30
1888	24.97	1.42
1889	26.81	2.85
1890	30.84	1.13
1891	33.92	—

COLONIES ET PROTECTORATS

Dahomey
(*Le Messager de Paris*, 8 juillet 1892)

Bordeaux, 7 juillet.

Le paquebot la *Ville-de-Maranhao*, de la Compagnie des Chargeurs réunis, partira de Pauillac le 10 courant pour la côte occidentale de l'Afrique.

Il embarquera à Bordeaux 350 hommes de l'infanterie de marine, de l'artillerie de marine et des équipages de la flotte, et 19 officiers des différentes armes, à destination de Dakar et du Dahomey.

Le paquebot embarque en outre 750 mètres cubes de matériel de marine, 200.000 cartouches et trois canons, le tout à destination du Dahomey.

À bord du même navire doit s'embarquer M. Fourneau, explorateur, se rendant à Libreville.

La Ville *Ville-de-Maranhao* a déjà embarqué son matériel de guerre au Havre.

Le port de Cherbourg est si encombré qu'on ne peut y prendre de fret pour le commerce et il n'est pas certain que M. Fourneau puisse embarquer ses bagages. Dans ce cas, il attendrait le départ suivant.

La *Ville-de-Maranhao* doit embarquer à Dakar 80 mulets pour le Dahomey.

[Crise de la ligne brésilienne]
(*Paris-Capital*, 3 août 1892)

Le Brésil n'est peut-être pas éloigné de faire faux bond à ses créanciers. Ses moyens de dissimulation sont à peu près épuisés, les déficits budgétaires prennent de sérieuses proportions : 109 millions de déficit réel pour le dernier exercice. Le mouvement d'émigration, les échanges commerciaux, tout se ralentit. Ainsi, la Compagnie de navigation des Chargeurs réunis a dû suspendre son dernier départ pour Rio de Janeiro, faute de voyageurs et de marchandises. De tous les États sud-américains, il ne restait encore que le Brésil et le Chili qui aient tenu scrupuleusement leurs engagements. Cette exception ne durera plus longtemps, c'est vraisemblable, du moins en ce qui concerne le Brésil.

FORMATION

Compagnie frigorifique bordelaise
(*Paris-Capital*, 23 novembre 1892)

Société anonyme au capital de 300.000 francs Siège social à Paris, rue Taitbout, 49, avec succursale à Bordeaux, rue Buffon, 8.

.....
Administrateurs : MM. Romberg-Nisard, fondateur ; Ferdinand Garay, agent général de la Compagnie des Chargeurs réunis ; et Georges Montefiore, banquier.
.....

Chargeurs réunis
(*Paris-Capital*, 28 décembre 1892)

L'assemblée annuelle des actionnaires de la Compagnie française de Navigation à vapeur, Chargeurs réunis, a eu lieu le 14 novembre.

Elle a donné son approbation aux comptes de l'exercice 1891-92, et fixé le dividende de cet exercice à 60 fr. par action et à 11,60 pour chaque part de fondateur.

Une somme de près de 1.700.000 fr. a été consacrée à l'amortissement du matériel naval, 200.000 fr. environ à diverses réserves et 457.000 fr. ont été reportés à nouveau.

L'ensemble des réserves et amortissements figurant au bilan du 30 juin dernier est de plus de 26 millions pour un capital de 12 millions 500.000 fr.

MM. Demachy et Ch. Ledoux, administrateurs sortants, ont été réélus.

Les pouvoirs des commissaires, MM. Brama et Falloy, ont été renouvelés.

Sur le dividende de 60 fr. par action, il a été payé 20 fr. le 20 mai (coupon n° 35). Le solde est payable depuis le 20 novembre.

La somme nette afférente à chacun (coupon n° 35) est de 38,40 pour les actions nominatives et de 37,34 pour les actions au porteur, et celles des parts de fondateur (coupon n° 10) de 11,19 pour les parts nominatives et de 10,87 pour les parts au porteur.

(Cote de la Bourse et de la banque, 14 octobre 1893)

Les Chargeurs réunis se sont maintenus au-dessus de 1100, les troubles des Républiques sud-américaines ont notablement réduit le fret et causé un grave préjudice à cette dernière Compagnie

COMPAGNIE FRANÇAISE DE NAVIGATION À VAPEUR
(CHARGEURS-RÉUNIS).

Assemblée générale ordinaire du 16 novembre 1893.
(Cote de la Bourse et de la banque, 2 décembre 1893)

Les actionnaires de cette société se sont réunis, le 16 novembre, en assemblée générale ordinaire pour statuer sur les comptes de l'exercice 1892-93.

Voici, d'abord, quelle était la situation de l'entreprise au 30 juin 1893

ACTIF	
Matériel naval	33.967.800 40
Navire en construction (Caravellas)	1.295.957 15
Matériel naval auxiliaire (Pontons, bouées, etc.)	228.344 23
Approvisionnements (Matériel de rechange, lest en fonte, charbon, etc.)	944.943 66
Mobilier et immeubles	504.90498
Valeurs disponibles (Fonds en reports, caisse, portefeuille, banquiers)	2.596.422 39
Valeurs mobilières	100.623 70
Voyages en cours	662.471 93

Débiteurs divers	2.659.597 18
Coupon n° 36 (mai 1893)	500.000 00
Total	<u>43.460.005 83</u>

PASSIF		
Capital		12.500.000 00
Réserve statutaire.		1.027.904 13
Réserve spéciale pour renouvellement de chaudières et grosses réparations.		3.119.338 45
Amortissement du matériel naval		15.092.053 24
Réserve spéciale		
Fonds de prévoyance d'amortissement		3.000.000 00
Fonds d'assurances		4.601.591 44
Créanciers divers		1.347.966 72
Reliquat du compte de profits et pertes	457.615 84	
Profits et pertes	1.714.496 01	2.172.111 85
Total		<u>43.460.965 83</u>

L'actif accusait une augmentation de 1.100.000 fr. sur l'exercice précédent. Le compte matériel naval a été augmenté de 1.700.000 fr. et le compte navires en construction de 300.000 fr., soit au total 2 millions. Les valeurs disponibles et les débiteurs divers sont, par contre, en diminution d'un million ensemble environ. La Société, en prévision d'une reprise des affaires, continue à augmenter sa flotte. Mais elle étend aussi ses amortissements. On constate que le compte amortissement du matériel naval est en progression de 1.600.000 fr. si la réserve spéciale pour amortissement de chaudières et grosses réparations est en diminution de 400.000 fr. 7

Les recettes de toute nature effectuées pendant la durée de l'exercice ont été de		17.622.626 50
Dépenses d'exploitation		13.934.344 40
Amortissement du matériel naval	1.063.553 32	
Frais généraux.	. 279.996 14	15.817.893 86
Ainsi, il y a eu pour bénéfices		1.804.732 46
Prélèvement de 5 % pour la réserve		90.236 63
Reste net		1 714. 496 01
À ajouter solde des exercices précédents		457.615 84
Total disponible		2.172.111 85
Cette somme a reçu l'emploi suivant actionnaires (60 fr. par action)		1.500.000 00
Parts de fondateurs		186.666 66
Conseil d'administration		105.000 00

Solde à nouveau	380.445 19
Total	2.172.111 85

On le voit, pour arriver au dividende distribué, il a suffi d'un prélèvement insignifiant sur le report de l'année précédente. L'exercice a produit environ 30.000 fr. de moins que le précédent il est bien inférieur surtout à l'exercice 1890-91 qui avait donné 2.254.000 fr. de bénéfices.

Les recettes ont même diminué de 3.300.000 fr. par rapport à l'exercice 1891-92 c'est la conséquence de la crise commerciale qui sévit à peu près partout et notamment en République Argentine et au Brésil. Mais, parallèlement, les dépenses d'exploitation ont fléchi de 3.071.000 fr. de sorte que l'habileté de l'administration a réussi à compenser les effets de la crise. Toutes les résolutions ont été approuvées.

Le Journal des chemins de fer
Compagnie des Chargeurs réunis.
(Cote de la Bourse et de la banque, 23 novembre 1894)
(Paris-Capital, 19 décembre 1894)

Les actionnaires de la Compagnie des Chargeurs réunis ont tenu le 12 novembre leur assemblée générale ordinaire, sous la présidence de M. Henri Fould, président du conseil.

Après la lecture des rapports habituels, les résolutions suivantes mises aux voix ont été adoptées :

1° L'assemblée approuve dans toutes leurs parties le rapport et les comptes de l'exercice 1893-94 tels qu'ils viennent d'être détaillés ;

2° Le dividende de l'exercice 1893-94 est fixé comme suit :

À 60 fr. par action, dont 20 fr. déjà payés en mai dernier, et 40 fr. payables, depuis le 20 novembre, sous déduction des impôts ;

À 11 fr. 16 par part de fondateur, soit 16 % sur 1.166.696 fr. 66 excédent des intérêts 5 % du capital, payables depuis le 20 novembre, sous déduction des impôts ;

Il est attribué au conseil d'administration une part de 9 % sur 1.166.666 fr. 66, soit 165.000 fr. ;

Le reliquat de 398.240 fr. 20 sera porté au crédit de l'exercice 1894-95 et entrera, sauf liquidation de cet exercice, au compte profits et pertes ;

2° L'assemblée nomme MM. H. Fould, A. Binoche et H. de Clermont administrateurs de la Compagnie pour une période de six années ;

4° L'assemblée renouvelle, en tant que de besoin, aux termes de la loi de 1867, l'autorisation donnée à ceux des administrateurs qui ont des relations d'affaires avec la Compagnie.

Nécrologie
Henri Fould
(*Le Gaulois*, 24 mai 1895)

Nous apprenons la mort de M. Henri Fould, qui a succombé au mal de Bright. M. Henri Fould n'avait que cinquante-huit ans et, jusqu'à sa mort, il avait conservé toute sa vigueur d'esprit, oubliant ses souffrances dans un travail acharné.

Il était président de la Compagnie de navigation à vapeur des Chargeurs réunis* et des Ateliers et Chantiers de la Loire*, membre du conseil supérieur du commerce, administrateur du Chemin de fer du Nord*, de la Compagnie de navigation havraise péninsulaire*, de la Compagnie royale et impériale privilégiée des chemins de fer autrichiens*, du journal *l'Economiste français**, dont il a été aussi un des fondateurs. [...]

Paul MIRABAUD, président

Paul Mirabaud (1848-1908) :

Fils d'Henri Mirabaud (1821-1893) et de Denise Paccard.
Frère d'Albert (1851-1930) et de Gustave (1854-1918).
Marié à Hélène Dollfus, fille de Charles Dollfus-Galline.
Administrateur de la Compagnie algérienne (1878),
Administrateur des mines de Soumah et la Tafna,
puis (1879) de Mokta-el-Hadid
cofondateur de la Société française de reports et de dépôts
et de Peñarroya (1881),
administrateur des Mines de Boleo (1885),
des Chemins de fer de l'État argentin (1888),
du Paris-Orléans,
administrateur, puis président (1895) des Chargeurs réunis,
premier président du Comité central des armateurs de France (1903),
administrateur des Houillères et du chemin de fer d'Épinac,
créateur des Mines de Bor (cuivre en Serbie)(1904),
administrateur du Canal de Suez (1905),
régent de de la Banque de France
et vice-président des Phosphates et du chemin de fer de Gafsa (1907)...

NAUFRAGE

(*Le Messager de Paris*, 29 mai 1895)

Le vapeur français *Dom-Pedro*, appartenant à la Compagnie des Chargeurs réunis, qui faisait le service régulier du Havre à La Plata, a fait naufrage hier soir à six heures, à Bajes-Corrubedo, près de Vigo (côte d'Espagne). Une dépêche de cette ville annonce que la machine a fait explosion et que le navire a coulé.

Vingt-six hommes de l'équipage et le capitaine sont sauvés. Quatre-vingts passagers ont péri.

Le *Dom-Pedro* était un navire jaugeant 3.000 tonnes et avait une machine de 1.300 chevaux de force. Il avait fait son premier voyage en janvier 1879.

Le navire prenait au départ des émigrants et revenait avec un chargement de viande abattue. Des chambres frigorifiques avaient été installées à bord ; elles pouvaient contenir de dix à douze mille moutons.

Le capitaine Crequer, qui commandait le bâtiment, est un des plus vieux capitaines de la compagnie ; il faisait depuis longtemps le service entre le Havre et La Plata.

Le bâtiment avait quitté Le Havre le 20 mai avec escales à Bordeaux et à Pasages.

Il y avait à bord 49 hommes d'équipage et 80 passagers. Le bâtiment devait ensuite se rendre à Carril (près de Vigo) où il devait prendre 200 émigrants.

Il y avait à bord 70 émigrants de 4^e classe et 10 passagers de 3^e classe, pris soit au Havre, soit à Bordeaux. Il n'y avait à bord aucun passager de 1^{re} et 2^e classe.

CHARGEURS RÉUNIS

Assemblée générale du 18 novembre 1895

(*Le Journal des chemins de fer, des mines et des travaux publics*,
7 décembre 1895)

Cette assemblée, où 6.848 actions étaient représentées, comptait 220 voix.

Le rapport du conseil d'administration dont il lui a été donné lecture a tout d'abord payé un tribut de regrets à la mémoire de M. Henry Fould, son président décédé au courant de l'année et rendu un juste hommage aux services éminents dont la société lui est redevable. Son successeur, l'honorable M. Paul Mirabaud, sera fidèle à ses traditions et suivra ses traces.

Pendant ce dernier exercice 1894-1895, les opérations des Chargeurs réunis ont été très actives ; 88 voyages ont été effectués dont 31 sur le Brésil, 18 sur le Brésil et La Plata, 21 sur La Plata, 13 sur la Nouvelle-Orléans, 6 sur la côte occidentale de l'Afrique. Il a été transporté 11.488 passagers ou émigrants et 450.45+ mètres cubes de marchandises. Le parcours total des navires est de 347.999 lieues marines.

Les recettes se sont élevées à 16.614.647 francs, les dépenses à 14.735.507 fr., l'excédent brut des recettes est donc de 1 million 879.139 fr. Si l'on prélève sur cette somme 93.957 fr. montant des 5 % qui reviennent à la réserve statutaire, il reste net 1.785.183 fr. auxquels viennent s'ajouter 390.340 fr. reliquat de l'exercice 1893-1894.

Le bénéfice total s'élève donc au chiffre de 2.475.423 fr.

Tels sont les résultats financiers de l'exercice.

Le rapport passe ensuite à l'examen des divers chapitres de l'actif et du passif.

À l'actif, le matériel naval a été augmenté de 974.352 fr., solde du prix de revient des steamers *Carolina*, *California*, *Havre* et *Dupuy-de-Lôme* ; il a été diminué du coût primitif du *Don-Pedro*, perdu en mer, soit de 1.486.921 fr. Il se trouvait ainsi ramené le 30 juin 1895 à 34.524.273 fr.

Le compte des navires en construction s'élève à 458.051 fr.

Le compte du matériel naval auxiliaire est descendu de 210.455 fr. à 175.211 fr.

Les approvisionnements figurent au bilan pour 1.036.596, en accroissement de 388.096 fr. dépensés en charbons et en matériel d'armement.

Les valeurs disponibles offrent un total de 2 915.963 fr., les valeurs mobilières une somme de 88.831 fr. Aux voyages en cours est attribué un chiffre de 881.277.

Les débiteurs divers sont portés au bilan pour 3.143.992 fr. et 500.000 fr. représentent l'acompte payé en mai dernier contre remise du coupon 40.

Au passif figurent le capital et la réserve statutaire pour 1.216.674 fr. La réserve spéciale, diminuée en 1894-1895 de 486.604 francs, ne s'élève plus qu'à 253.086 fr.

L'amortissement du matériel naval est aujourd'hui doté de plus de 16 millions et le fonds de prévoyance d'amortissement de 3.600.000 fr. Le fonds d'assurances est arrêté à 4.831.228 fr. ; celui des créanciers divers à 1.326.767 fr.

Cet examen détaillé fait ressortir une situation satisfaisante eu égard aux temps difficiles que traverse l'industrie des transports maritimes et au bas prix du fret dans le monde entier. Les résultats de l'exercice sont à peu près identiques à ceux de l'exercice précédent.

Les constructions n'ont pas été négligées : deux nouveaux cargo-boats, *Cordilleras* et *Campinas*, ont été mis à l'eau. La *Ville-de-Ceara* a été vendue. Des travaux importants

ont été faits sur quatre steamers. D'autre part, l'année a été attristée par le naufrage du *Don-Pedro* et par les accidents de l'*Uruguay* et du *Corsica*. Ces pertes et dommages ont affecté le compte d'assurances.

Les départs directs pour la Nouvelle-Orléans ont été supprimés, ne donnant pas de résultats satisfaisants, mais la Compagnie a pris une grande part aux transports à Madagascar ; elle a pu, à cet effet, détacher sept navires de sa flotte sans désorganiser ses services- Par ses soins, 4.187 officiers et soldats ont été débarqués à Majunga, *sans perte aucune* dans la traversée.

La Compagnie a pris aussi une part active au rapatriement.

Le rapport se termine par un juste éloge du personnel sur ce sujet, il s'exprime en ces termes :

« Permettez-nous, messieurs, d'adresser des éloges mérités à tout notre personnel, qui nous a secondés avec son dévouement accoutumé. C'est grâce à un redoublement de zèle et d'activité de sa part que nous avons pu maintenir la fixité des départs sur nos lignes régulières, avec une flotte diminuée du nombre de navires employés aux transports de Madagascar. »

Le conseil fait savoir qu'il s'est adjoint comme administrateur, en remplacement de M. Henri Fould, décédé, son frère et associé, M. Léon Fould, et demande que ce choix excellent à tous égards soit ratifié par l'assemblée.

Après lecture du rapport des commissaires des comptes, certifiant l'exactitude de l'inventaire, du bilan et du compte de profits et pertes de l'exercice, l'assemblée, consultée, a voté les résolutions suivantes :

I. — L'assemblée approuve dans toutes ses parties le rapport et les comptes de l'exercice 1894-1895 tels qu'ils viennent d'être détaillés.

II. — Le dividende de l'exercice 1894-1895 est fixé comme il suit :

À 60 fr. par action, dont 20 fr déjà payés un mai dernier (coupon n° 10) et 20 fr. payable à partir du 20 novembre (coupon n° 10), sous déduction des impôts à la Société française de Reports et Dépôts, à Paris, et au Crédit Havrais, au Havre.

À 11 fr. 66 par part de fondateur, soit 16 % sur 1.166.666 fr., excédent des intérêts 5 % du capital (art. 45 des statuts), payables à partir du 30 novembre (coupon n° 13), sous déduction des impôts.

Il est attribué au conseil d'administration une part de 9 % sur les 1.166.666 fr. (art. 15 des statuts) soit 105.000 fr.

Le reliquat de 383.756 fr- sera porté au crédit de l'exercice 1895-1896 et entrera, sauf liquidation de cet exercice, au compte profits et pertes.

III. — L'assemblée nomme M. Léon Fould, administrateur de la Compagnie, en remplacement de M. H. Fould, dont les pouvoirs expiraient en 1900 (conformément à l'art. 18 des statuts.

IV. — L'assemblée renouvelle, en temps que de besoin, aux termes de la loi de 1867, l'autorisation donnée à ceux de Messieurs les administrateurs qui ont des relations d'affaires avec la Compagnie des Chargeurs réunis.

V. — L'assemblée nomme MM. H. Brama et Falloy, commissaires des comptes pour l'exercice 1895-96, avec faculté pour chacun d'eux d'accomplir seul le mandat ci-dessous, en cas d'empêchement de son collègue, pour une raison quelconque, et fixe l'indemnité de chaque commissaire à 1.000 francs.

On ne peut que féliciter le conseil d'administration de cette société de la bonne et fructueuse direction qu'il donne à ses affaires ; c'est à juste titre que l'assemblée lui a donné un témoignage d'entière satisfaction, en votant toutes ses propositions à l'unanimité.

(Paris-Capital, 12 août 1896)

La part Chargeurs réunis se maintient à 245 fr. On compte sur une augmentation de dividende par suite de l'établissement du nouveau service à destination du Transvaal et de Madagascar.

CHARGEURS RÉUNIS
(*Le Messenger de Paris*, 17 novembre 1896)

L'assemblée annuelle des actionnaires de la Compagnie des Chargeurs réunis, tenue hier, a donné son approbation aux comptes de l'exercice 1895-96, et fixé le dividende de cet exercice à 60 fr. par action.

MM. Paul Mirabaud et de Sinçay, administrateurs sortants, ont été réélus.
Les pouvoirs des commissaires des comptes ont été renouvelés.

CHARGEURS RÉUNIS
Compagnie française de navigation à vapeur
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 4 décembre 1896)

Nous venons de recevoir le rapport du conseil d'administration, lu à l'assemblée générale ordinaire de cette société le 16 novembre dernier.

Nous avons, à la date du 7 novembre, fait connaître les résolutions de l'assemblée, et, à la date du 23, nous avons donné le compte d'exploitation, et les bilans comparés aux 30 juin 1895 et 1896.

On sait que le dividende a été fixé à 60 francs par action et à 11 fr. 66 par part de fondateur.

Voici les explications complémentaires de nos premiers renseignements que nous lisons dans le rapport du conseil.

La flotte de la compagnie a subi, dans l'exercice 1895-1896, les modifications suivantes :

Les steamers *Campinas* et *Cordilleras*, livrés par la Société des Ateliers et Chantiers de la Loire, sont entrés en service dans le courant de l'exercice.

La compagnie a commandé un petit steamer de rivière *l'Avant-Garde*, pour doubler le service fait par *l'Éclaireur*, sur l'Ogooué (Congo Français).

Elle a vendu deux anciens steamers, *Ville-de-Ceara* et *Portena*, qui, déjà âgés, ne répondaient plus à ses besoins.

Aucune perte de navire n'a été subie cette année. Cependant, le compte d'assurances présente un solde sensiblement égal à celui du dernier bilan, les primes versées pendant l'exercice ayant été absorbées par diverses avaries dont la plus importante a été celle survenue au *Colonia*. Il a été également inscrit au débit du compte assurances une provision élevée pour le règlement de l'incendie survenu à bord du *Santa-Fé*, à Pernambuco, il y a plusieurs années, et dont les comptes avec les assureurs n'ont pas encore été définitivement apurés.

La flotte a effectué pendant l'année, 92 voyages, contre 88 l'année dernière : 23 sur le Brésil ; 18 sur le Brésil et La Plata ; 9 sur le Brésil et la Nouvelle-Orléans ; 23 sur la Plata ; 6 sur la côte occidentale d'Afrique ; 13 sur Madagascar. Il a été transporté 19.756 passagers et émigrants, contre 11.488 l'année dernière, 516.800 mètres cubes de marchandises, contre 450.456 en 1894-95, et 394.052 lieues marines ont été parcourues, contre 347.999 pendant le précédent exercice.

Ces résultats satisfaisants sont dus à l'activité imprimée aux différents services de la Compagnie. Les taux du fret sur le Brésil et La Plata ne se sont pas relevés et l'animation commerciale entre ces pays et le France n'a pas repris. Aussi, la Compagnie a-t-elle jugé profitable de mettre en ligne plusieurs steamers pour coopérer au transport des troupes à Madagascar. Les vapeurs qui ont fait ces voyages ont trouvé à leur retour dans la Méditerranée des frets d'aller pour le Brésil et La Plata et ont pu rallier les ports avec des éléments nouveaux de recettes. C'est grâce à ces mesures que le nombre de milles parcourus a été augmenté, et que les recettes brutes ont dépassé de près de trois millions celles de l'exercice précédent.

Pour élargir son rayon d'action, la Compagnie a inauguré cette année une nouvelle ligne desservant le Transvaal et Madagascar, via Cap de Bonne-Espérance avec les escales sur la côte occidentale d'Afrique. Les départs du Havre sont mensuels. Le conseil espère retirer de cette ligne des résultats favorables, et accroître ainsi les résultats des exercices précédents.

Les Chargeurs réunis
(*Le Journal des débats*, 26 novembre 1896)

L'assemblée générale ordinaire de cette Compagnie a été tenue le 16 novembre. Les comptes ont été approuvés et le dividende pour l'exercice 1895-96 a été fixé comme il suit : 60 fr. par action (dont 23 fr. déjà payés en mai dernier) comme pour le précédent exercice ; 11 fr. 66 par part de fondateur, soit 16 % sur 1.166.666 fr., excédent des 5 % du capital.

Attribution au conseil d'administration d'une part de 9 % sur 1.166.666 fr. (article 45 des statuts), soit 105.000 fr.

Les administrateurs sortants, MM. P[aul] Mirabaud et [Edgard] de Sinçay, ont été réélus.

Nous reviendrons ultérieurement sur les résultats obtenus dans le courant de ce dernier exercice.

PETITE REVUE FINANCIÈRE
Compagnie française de navigation vapeur (Chargeurs-Réunis)
(*Le Journal des débats*, 12 décembre 1896)

Les résultats de l'exercice 1895-96 dont les actionnaires des Chargeurs-Réunis ont reçu communication à l'assemblée du 16 novembre ont été satisfaisants.

Les recettes brutes ont passé de 16.614.647 fr. en 1894-95 à 19.513.727 fr. en 1895-96, soit une augmentation de 2.839.000 fr. Les dépenses d'exploitation, qui s'élevaient à 14.735.507 fr., ont été portées à 16.722.963 fr., soit une augmentation de 1.987.456 fr. Tandis que les recettes ont augmenté de 2.899.000 fr., les dépenses ont augmenté de 1.987.456 fr., soit 1 million, en chiffres ronds, de bénéfice supplémentaire. La Compagnie, considérant ce bénéfice comme exceptionnel, n'a pas cru devoir le consacrer à l'augmentation du dividende, qui a été fixé, comme l'année dernière, à 60 fr. Les parts de fondateur reçoivent 11 fr. 66. Le compte de Profits et pertes se présente ainsi qu'il suit (en fr.) :

Recettes de toutes natures	19513727
----------------------------	----------

Dépenses d'exploitation :	14.659.622	
Amortissement du matériel naval :	1.748.658	
Frais généraux :	314.683	16722903
Recettes nette		2.790.76
Dont il faut déduire		
Réserve spéciale pour renouvellement de chaudières et grosses réparations :	1.000.000	
Réserve statutaire :	33.325	1033385
Reste		1757439

En reportant le reliquat du précédent exercice		383756
On obtient, comme bénéfice disponible		2141195
qui ont été répartis comme il suit :		
Aux actions :	1.500.000	
Aux fondateurs :	186. 666	
Au conseil d'administration :	105.000	
Report à l'exercice 1896-97 :	319.529	
2141195		2141195

Nous signalerons, parmi les chapitres intéressants du bilan, le chiffre du matériel naval, qui s'élevait :

Au 30 juin 1894, à 35.037.000
 Au 30 juin 1895, à. 34.514.000
 Au 30 juin, 1896, à 36.205.000

Cette augmentation entre les deux derniers bilans résulte de la mise en service des steamers *Campinas* et *Cordilleras*, et de la [transformation des deux steamers postaux de la ligne de la côte occidentale d'Afrique, *Ville-de-Maranhao* et *Ville-de-Maceio*](#). On a tenu compte dans ce chapitre de la vente des steamers *Ville-de-Ceara* et *Portena*.

La réserve spéciale a diminué de 359.450 fr. et est tombée de 2.530.857 à 2.171.417 fr. par suite des travaux effectués sur les steamers *Ville-de-Maranhao* et *Ville-de-Maceio*, sur le *Paraguay*, l'*Entre-Rios* et le *Colonia*, dont les réparations ont absorbé, en outre, le million de francs qui a été prélevé sur les profits de l'exercice.

Pendant le dernier exercice, la Compagnie a mis en ligne plusieurs de ses steamers pour coopérer au [transport des troupes à Madagascar](#). Ces vapeurs ont trouvé à leur retour dans la Méditerranée du fret pour le Brésil et La Plata, ce qui a développé notablement le trafic. La Compagnie a voulu mettre à profit le mouvement commercial sans cesse grandissant entre l'Europe et le Transvaal pour développer sa sphère d'action. Cette initiative, très bien accueillie par le commerce et l'industrie en France, permettra à la Compagnie d'amorcer un trafic nouveau dans les eaux de ce nouvel hémisphère.

Après approbation des comptes, l'assemblée a renommé comme administrateurs MM. P. Mirabaud et E. de Sinçay, et comme commissaires MM. H. Brama et de Falloy.

Cet amendement est mis aux voix. Il y a pointage. Pendant cette opération, les articles 46, 47 et 48 sont adoptés.

CHARGEURS RÉUNIS
(*Le Journal des chemins de fer, des mines et des travaux publics,*
19 décembre 1896)

C'est le 16 novembre dernier qu'a eu lieu l'assemblée générale ordinaire de cette compagnie pour laquelle 7.358 actions avaient été déposées, donnant droit à 245 voix. Elle était présidée par M. Paul Mirabaud, président de son conseil d'administration.

Le rapport lu aux actionnaires rend compte des opérations du 24^e exercice de la société et en fait connaître, par quelques chiffres généraux, les excellents résultats.

En 1895-1896, 92 voyages ont été effectués, dont 23 sur le Brésil, 18 sur le Brésil et La Plata, 9 sur le Brésil et la Nouvelle-Orléans, 23 sur La Plata, 6 sur la cote occidentale d'Afrique, 13 sur Madagascar. Dans ces 92 voyages ont été transportés 197,526 passagers et émigrants et 516,800 mètres cubes de marchandises. Les trajets accomplis forment ensemble un parcours de 394,052 lieues marines, soit 46.000 lieues de plus qu'en 1894-1895 et 71.000 qu'en 1893-1894.

Au point de vue financier, le rapport constate que les recettes de toute nature se sont élevées à la somme de 19.513.727 fr. et les dépenses à 17.722.963. L'excédent des recettes est de 1.790.764 fr. qui, prélèvement pour la réserve retranché et reliquat de l'exercice 1894-1895 ajouté, laissent un bénéfice net de 2.141,195 fr.

À cet exposé général des résultats s'ajoute un bilan très clair dont les principaux chapitres offrent quelques chiffres intéressants à relever.

À l'actif, le Matériel naval augmenté du coût des steamers *Campinas* et *Cordilleras* et des frais de transformation de la *Ville-de-Maranhao* et de la *Ville-de-Maceio*, figurait au 30 juin pour 36 millions, chiffre plus élevé d'environ un million et demi que celui de l'exercice précédent. Le matériel naval auxiliaire est évalué à 161.482 fr. Le compte approvisionnements, en diminution de 20.294 fr., s'élève à 1.010.302 fr., le compte mobilier et immeubles à 520.062 fr. celui des valeurs disponibles en caisse à 1.973.430 fr., celui des valeurs mobilières à 83.831. Les voyages en cours sont portés pour 1,156.358 fr., les débiteurs divers pour 2.623.536 fr., l'acompte payé le 20 mai sur le coupon 42 pour 500.000 fr.

Au passif, le compte capital n'a pas varié ; la réserve statutaire a passé de 1.216.674 fr. à 1.250.000 fr. et atteint ainsi le dixième du capital. La réserve spéciale sur laquelle des prélèvements importants pour renouvellement de chaudières et grosses réparations ont été faits, est descendue de 2.530.867 fr. à 1.171,417. L'amortissement du matériel naval restait à 15.332.669 fr., le fonds de prévoyance d'amortissement à 3.600.000 fr., le fonds d'assurances à 4.809.595 fr., le compte créanciers divers à 2.430.565 fr. Enfin, le reliquat de l'exercice 1894-1895 et le montant des bénéfices de 1895-1896 forment une somme de 2 millions 141.195 fr.

À ces chiffres très satisfaisants, le rapport ajoute, en forme de conclusion, les observations suivantes qui ne peuvent qu'augmenter la satisfaction des actionnaires et leur confiance dans l'avenir de l'entreprise. L'exercice 1894-1896 a donné de bons résultats. Les taux du fret sur le Brésil et La Plata ne s'étant pas relevés et l'animation commerciale entre ces pays et la France n'ayant pas repris comme l'espérait le conseil, il a jugé bon de mettre en ligne plusieurs steamers pour coopérer aux transports de troupes à Madagascar. Les vapeurs qui ont fait ces voyages ont trouvé à leur retour dans la Méditerranée, des frets d'aller pour le Brésil et La Plata et ont pu rallier ces ports avec des éléments nouveaux de recettes.

« C'est grâce à ces mesures, dit le rapport, que nous avons augmenté notablement le nombre de milles parcourus dans l'année et que nos recettes brutes ont dépassé de 3

millions celles de l'exercice antérieur. Nos dépenses d'exploitation, par contre, n'ont été augmentées que de deux millions. »

Le conseil ne propose pas de distribuer ce bénéfice. Il préférerait le verser au compte réserve spéciale pour renouvellement de chaudières et grosses réparations sur lequel 1.359.000 fr. ont été prélevés au courant de l'année, ainsi qu'il a été dit, et qui, même ainsi, se trouverait encore inférieur de 359.000 fr. à ce qu'il était au 30 juin 1895. Le dividende de 1896 serait de 60 fr., égal à celui de l'exercice précédent.

Les renseignements sur l'état de la flotte par lesquels le conseil termine son rapport montrent que rien n'a été négligé pour tenir les vaisseaux de la Compagnie en parfait état et pour en augmenter le nombre suivant les nécessités de la navigation. Les steamers *Campinas* et *Cordilleras* livrés par les Ateliers et Chantiers de la Loire sont entrés en service. [Un petit steamer de rivière, l'Avant-Garde, destiné à l'Ogoué, rivière du Congo français, a été commandé, il doublera l'Éclaireur.](#) La *Ville-de-Ceara* et la *Ville-de-Portena* ont été vendus. Il n'y a pas eu de perte de navire, mais le steamer *Colonia* a subi de graves avaries en rade de Montevideo et une forte provision a dû être inscrite au compte assurances comme règlement de l'incendie survenu il y a quelques années à bord du *Santa-Fé* à Pernambouco.

Un service a été inauguré entre le Transvaal et Madagascar, *via* Cap de Bonne-Espérance, avec escales sur la côte occidentale d'Afrique. Le premier départ a eu lieu du Havre, le 15 juillet dernier. Tout permet d'espérer que cette nouvelle ligne donnera des résultats favorables

« Notre pavillon, dit le rapport, déjà si apprécié dans les mers de l'Afrique du Sud, ne le sera pas moins, nous en sommes convaincus, dans les eaux de ce nouvel hémisphère. »

Après lecture du rapport des commissaires qui approuve les comptes présentés et rend hommage à la gestion si éclairée et si dévouée du conseil et du directeur, l'assemblée, consultée, a successivement adopté, à l'unanimité, les résolutions suivantes

I.

L'assemblée approuve dans toutes ses parties le rapport et les comptes de l'exercice 1895-1896 tels qu'ils viennent d'être détaillés.

II.

L'assemblée décide, conformément à l'article 48 des statuts, de limiter », jusqu'à décision nouvelle, à 1.250.000 fr., soit au dixième du capital social, le montant du compte « Réserve statutaire ».

III.

Le dividende de l'exercice 1895-1896 est fixé comme suit :

À 60 fr. par action, dont 20 déjà payés en mai dernier (coupon n° 42) et 40 fr. payables à partir du 20 novembre (coupon n° 43) sous déduction des impôts à la Société Française de Reports et Dépôts, à Paris et du Crédit havrais au Havre.

À 11 fr. 66 par part de fondateur, soit 16 % sur 1.166.666 fr., excédent des intérêts 5 % du capital (art. 15 des statuts), payables à partir du 20 novembre (coupon n° 14), sous déduction des impôts.

Il est attribué au conseil d'administration une part de 9 % sur 1.166 006 fr. 66 (art. 45 des statuts), soit 105.000 fr.

Le reliquat de 349.529 fr. 17 sera porté au crédit de l'exercice 1896-97 et entrera, sauf liquidation de cet exercice, au compte profits et pertes.

IV.

L'assemblée nomme MM. P. Mirabaud et E. de Sinçay, administrateurs de la Compagnie pour une période de six années (conformément à l'article 48 des statuts).

V.

L'assemblée renouvelle, en tant que de besoin, aux termes de la loi de 1867, l'autorisation donnée à ceux de MM. les administrateurs qui ont des relations d'affaires avec la Compagnie des Chargeurs réunis.

VI.

L'assemblée nomme MM. H. Brama et de Falloy, commissaires des comptes pour l'exercice 1896-97, avec faculté, pour chacun d'eux, d'accomplir seul le mandat ci-dessus, en cas d'empêchement de son collègue, pour une raison quelconque, et fixe l'indemnité de chaque commissaire à 1.000 fr.

LÉGION D'HONNEUR
Ministère de la marine
(*Le Temps*, 31 décembre 1896)

Chevalier
Duprat, directeur de la Cie des Chargeurs réunis.

Transvaal
(*Le Temps*, 18 février 1897)

Le paquebot des Chargeurs réunis, *Ville-de-Pernambuco*, qui inaugure une nouvelle ligne Havre-Bordeaux-Lisbonne, Capetown, Lourenço-Marquès et Madagascar, embarquera demain à Pauillac pour le compte du gouvernement du Transvaal une batterie d'artillerie se chargeant par la culasse, construite au Creusot, et une notable quantité de munitions.

PUBLICITÉ
(*Le Temps*, 27 février 1897)

CHARGEURS RÉUNIS
 (C^{ie} FRANÇAISE de NAVIGATION à VAPEUR)

Transvaal  **Madagascar**

Ligne régulière par vapeurs de 1^{re} classe partant
 du HAVRE..... le 15 } de chaque mois
 de BORDEAUX-PAUILLAC, le 18 }
 pour LOURENÇO-MARQUEZ, TAMATAVE et MAJUNGA

La Compagnie des CHARGEURS RÉUNIS par suite
 d'un accord avec la C^{ie} des Chemins de Fer
 Néerlandais, se charge du transport à forfait de
 toutes marchandises, du Havre et de Bordeaux-
 Pauillac à Johannesburg et Prétoria ainsi
 qu'à toutes autres stations du réseau des Chemins
 de Fer Néerlandais, via Lourenço-Marquez
 (Delagoa Bay) au Transvaal.
 Les marchandises sont livrées à domicile à
 Johannesburg et Prétoria.

S'adresser pour renseignements :

CHARGEURS RÉUNIS { PARIS, 11, Boulev^d des Italiens.
 HAVRE, 99, Bou^ld de Strasbourg.
 BORDEAUX, 2, Pl. Richelieu.

CHARGEURS RÉUNIS
 (Cie française de navigation à vapeur)

TRANSVAAL - MADAGASCAR

Ligne régulière par vapeurs de 1^{re} classe partant
 du HAVRE le 15
 de BORDEAUX-PAUILLAC, le 18 de chaque mois
 par LOURENÇO-MARQUEZ, TAMATAVE et MAJUNGA

La Compagnie des CHARGEURS RÉUNIS, par suite d'un accord avec la Cie des Chemins de fer Néerlandais, se charge du transport à forfait de toutes marchandises, du Havre et de Bordeaux-Pauillac à Johannesburg et Pretoria ainsi qu'à toutes autres stations du réseau des Chemins de Fer Néerlandais, via Lourenço-Marquez (Selatroo Bay) au Transvaal.

Les marchandises sont livrées à domicile à Johannesburg et Pretoria.

S'adresser pour renseignements

CHARGEURS RÉUNIS

PARIS, 11, boulevard des Italiens.
 HAVRE, 99, bd de Strasbourg ;
 BORDEAUX, 2, pl. Richelieu.

GUERRE ET MARINE
 (Le Journal des débats, 18 février 1897)

Un décret, publié ce matin, au *Journal officiel*, institue, sous la présidence du ministre du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes, une commission à l'effet d'étudier les moyens de venir en aide à la marine marchande.

Cette commission est ainsi composée :

.....
Duprat, directeur de la Société des chargeurs réunis
.....

AFFAIRES COLONIALES
Madagascar
(*Le Temps*, 20 mai 1897)

On nous télégraphie de Bordeaux, 19 mai :

Le paquebot des Chargeurs réunis, *Paraguay*, commandant Dechaille, a quitté hier soir les appontements de Pauillac pour Lisbonne, Capetown, Lourenço-Marquès et Majunga ; il a pris à son bord, à destination de ce dernier port, pour compte du gouvernement, 200 mulets provenant du dépôt de Fontenay-le-Comte et 30 juments de trois ans fournies par le haras de Tarbes. Les mulets ont été amenés de Fontenay par cinquante hommes du train, sous les ordres du lieutenant Peltier, qui a surveillé l'embarquement ; c'est le vétérinaire en second, Grandmougin, remplissant les fonctions de commissaire du gouvernement, qui est chargé du soin des animaux pendant la traversée ; il a sous ses ordres, à cet effet, quatre sous-officiers de cavalerie et trente hommes.

La Compagnie des Chargeurs-Réunis doit encore transporter 300 mules à Madagascar, mais ce second convoi partira de Marseille par le *Corrientes*.

CHARGEURS RÉUNIS.
(*Paris-Capital*, 24 novembre 1897)

Les actionnaires de la Compagnie de navigation à vapeur Chargeurs réunis étaient convoqués pour le 15 novembre en assemblée ordinaire et extraordinaire.

L'assemblée extraordinaire n'a pu être tenue en raison de l'insuffisance du nombre des actions déposées.

À titre ordinaire, l'assemblée a donné son approbation aux comptes de l'exercice 1896-1897 et fixé le dividende de cet exercice à 60 francs par action. Les parts de fondateurs reçoivent 11 fr. 66 pour chaque part.

Pour l'exercice dos le 30 juin dernier, les recettes de toute nature se sont élevées à la somme de 16.940.975 fr. 02, en diminution de 2.572.753 bancs sur celles accusées pour l'exercice précédent.

Par contre, les dépenses d'exploitation ont été de 12.766.726 fr. 85, et les frais généraux de 330.392 fr. 81, ce qui constitue un ensemble de charges de 13.097.119 fr. 69, inférieur de 1.827.171 francs à celui applicable à l'exercice précédent.

Ainsi, tout compte fait, le bénéfice du dernier exercice clos ressort à 3.843.855 fr. 55, somme inférieure de 745.725 francs à celle accusée pour l'exercice précédent.

Sur le bénéfice, il a été prélevé : Pour amortissement du matériel naval 1.814.382.72, pour la réserve spéciale au renouvellement des chaudières et des grosses réparations ; 245.694,30, soit ensemble 2.060.067,02, et il est resté net pour distribution de dividende 1.783.778,31.

Les prélèvements d'amortissement et de réserve indiqués ci-dessus sont inférieurs de 738.596 francs à ceux opérés pour mêmes causes l'an dernier.

Ainsi, en présence d'une réduction de bénéfice net de 745.725 francs, le conseil a réduit d'une somme à peu près égale, soit de 738.596 francs, les prélèvements prévisionnels. De cette façon, sauf un léger accroissement de 6.986 francs, la somme disponible pour dividende est restée la même.

En d'autres termes, pour maintenir le dividende au même niveau, malgré une réduction de recettes nettes, les dotations aux amortissements ou réserves ont été réduites en proportion de cette même réduction. C'est un peu comme à la Transatlantique, où les amortissements sont subordonnés au dividende, avec cette différence qu'aux Chargeurs réunis, les amortissements sont élevés au delà du nécessaire en temps de grosses recettes, sans cependant être ramenés au-dessous du raisonnable en temps de recettes maigres.

Comme par suite de la réduction des applications aux amortissements ou des réserves, le solde distribuable n'a varié que de 6.986 francs, la répartition est également restée très peu dissemblable de celle appliquée l'an dernier. Voici, en effet, quelle est la répartition votée par les actionnaires des 1.783,778 francs 31 du solde disponible, solde porté à 2.133.307 fr. 48 par l'adjonction des 349.529 francs 17 des reliquats antérieurs :

Dividende de 60 fr. par action	1.500.000 00
Dividende de 14 fr. 315 par part	186.666 66
Tantième du conseil	105.000 00
Report à nouveau	341.640 82
Total	<u>2.133.307 48</u>

On le voit, le report à nouveau, 341.000 fr., diffère très peu du report antérieur, 349.000 francs ; la fixation du dividende des actions et parts au niveau précédent a donc pu être maintenue.

En vue de compléter ces indications, voici le bilan au 30 juin :

.....

BOLEO
(*Le Messenger de Paris*, 1^{er} juin 1898)
(*Paris-Capital*, 1^{er} juin 1898)

[...] Un traité passé avec la Compagnie des Chargeurs réunis assure les transports de la Compagnie.

On peut juger de l'importance de ces transports par ce seul fait que la société consomme 35.000 tonnes de coke par an et, au total, 55.000 tonnes de combustible dont les prix de revient, coût à la mine et fret, ont une influence considérable sur les résultats. [...]

Compagnie des Chargeurs réunis
(*Paris-Capital*, 26 octobre 1898)

Les actionnaires de la Compagnie des Chargeurs réunis sont convoqués en assemblée générale ordinaire pour le 14 novembre prochain.

En outre des propositions que comporte l'ordre du jour habituel, les actionnaires auront à statuer sur une proposition du conseil d'administration de contracter un emprunt jusqu'à concurrence de 10 millions de francs, par l'émission d'obligations en une ou plusieurs fois.

Cette émission a pour but de se procurer les fonds nécessaires au renouvellement des vieux navires dont la Compagnie a l'intention de se défaire pour-n'avoir plus qu'une flotte neuve.

Le conseil d'administration avait pensé, tout d'abord, à une augmentation du capital-actions, formule qui était bien plus dans ses traditions. Mais l'augmentation de capital nécessiterait une assemblée extraordinaire dont la réunion, en raison du classement des actions et de leur division, est considérée comme impossible, tant que la jurisprudence — actuellement saisie de la question — n'aura pas autorisé les Sociétés à fléchir la rigueur des clauses statutaires. C'est pourquoi les Chargeurs réunis en sont réduits à émettre des obligations pour la création desquelles un vote de l'assemblée ordinaire est suffisant.

Chargeurs réunis
(*Paris-Capital*, 9 novembre 1898)

Ils ne distribueront, cette année, qu'un dividende de 50 fr. par action au lieu de 60 fr. qu'ils donnaient depuis neuf ans. C'est la conséquence que devait avoir, pour les Compagnies de navigation, la hausse des prix, du charbon. Or, il paraît qu'aux Chargeurs réunis, il en est résulté une diminution de 409.000 fr. dans les bénéfices du dernier exercice. Il n'est guère admissible que les autres Compagnies n'en aient pas souffert dans les mêmes proportions et leurs dividendes s'en ressentiront sans nul doute.

Les Chargeurs réunis ont subi un nouveau recul de 200 fr. à 1.200 fr.

CHARGEURS RÉUNIS
(*Paris-Capital*, 13 décembre 1899)

L'assemblée annuelle de cette Compagnie, qui avait été convoquée une première fois pour le 14 novembre dernier, et qui n'avait pu se tenir par suite de l'insuffisance du nombre d'actions déposées, a eu lieu le 11 courant.

Les résultats de l'exercice clos le 30 juin dernier sont sensiblement plus satisfaisants que ceux de l'exercice 1897-1898. En effet, pour permettre la distribution du dividende de 50 francs, il avait fallu prélever, l'année dernière, une somme de 300.289 fr. 59 sur les bénéfices reportés de l'exercice précédent, tandis qu'au contraire, la répartition pour 1898-99, qui est la même que pour 1897-98, permet de reporter pour les exercices futurs une somme de 4.500 fr., après prélèvement de fr. 425.000 pour la constitution d'une réserve spéciale pour renouvellement de chaudières et grosses réparations.

Si nous comparons les chiffres du compte de Profits et Pertes des deux derniers exercices, nous remarquons que les recettes générales, qui s'élèvent pour 1898-99 à 18.527.000 fr., sont en augmentation de 2.304.000 fr., soit environ de 12,5 %, tandis que les dépenses d'exploitation n'ont augmenté que d'environ 10 %, soit 14.403.000 fr., au lieu de 12.802.000 fr. en 1897. Par contre, les frais généraux sont en diminution de 17.500 fr.

Les bénéfiques nets se chiffrent par francs 1.403.000, en plus-value de 305.000 fr.

CHARGEURS RÉUNIS
(*Le Journal des chemins de fer, des mines et des travaux publics,*
6 janvier 1900)

L'assemblée générale annuelle de la Compagnie française de navigation à vapeur Chargeurs réunis s'est tenue le 11 décembre 1899 sous la présidence de M. Paul Mirabaud, président du conseil d'administration.

Le rapport qui lui a été présenté sur les comptes de l'exercice 1898-1899 en établit dès le début les résultats généraux. Ils sont des plus satisfaisants ; jamais la Compagnie n'a été plus active et n'a rendu plus de services à la navigation française. En 1898-1899, 93 voyages ont été effectués, à destination du Brésil, de La Plata, de la Nouvelle-Orléans, de la Côte occidentale d'Afrique, du Transvaal, de Madagascar, Manille, de La Havane et de Santa-Rosalía. 18.298 voyageurs et émigrants ont pris passage ; 496.510 mètres cubes de marchandises ont été transportés, 429.883 lieues marines parcourues.

Le total des recettes s'est élevé à 18.526.996 fr. ; le total des dépenses à 17.064.808 fr. L'excédent des premières sur les secondes est de 1.462.787 fr. supérieur de 304.744 à celui de 1897-1898. Le reliquat de l'exercice précédent étant de 41.351 fr., le bénéfice total disponible s'élève donc au chiffre de 1 million 504.139 fr.

Le rapport entre ensuite dans le détail des comptes de l'actif.

Celui du matériel naval s'est augmenté du coût de trois grands steamers neufs : *Amiral-Aube*, *Amiral-Baudin* et *Amiral-Courbet*, soit de 6.440.665 fr. ; il a, d'autre part, diminué de 2.548.000 fr., représentant le coût primitif de trois vapeurs vendus au courant de l'exercice. Ce compte restait ainsi fixé à 42 millions 112.666 fr.

Le compte approvisionnements s'est grossi de 234.324 fr.

Le compte Mobilier et Immeubles est stationnaire à 520.062 fr.

Les Valeurs disponibles en forment un autre de 366.423 fr.

Le compte valeurs mobilières s'élève à 120,002 fr. en diminution de 8.000 fr. Celui qui est intitulé Voyages en cours est de 1.615.322 fr. et le compte Débiteurs divers atteint le chiffre de 2.479.724 fr.

Tels sont les principaux chiffres de l'actif.

Au passif, les chiffres les plus intéressants à signaler sont ceux de la Réserve statutaire et de la Réserve spéciale, toutes deux très fortes ; celui de l'amortissement du Matériel naval, qui dépasse 10 millions ; celui de la Réserve spéciale constituant le fonds de prévoyance d'amortissement qui est stationnaire à 3.600.000 fr. Le compte Fonds d'assurances n'a pas sensiblement varié et reste à 5.643.028 fr. Le compte Créanciers divers a été ramené de 4.248.100 francs à 2.190.000 fr. : il comprend les engagements de la Compagnie envers les constructeurs.

Quelques détails intéressants sont ensuite donnés sur l'exploitation.

En dehors des voyages réguliers, quatre bâtiments ont rapatrié 352 officiers et 5.093 hommes de troupes de La Havane et de Manille pour compte du gouvernement espagnol et les trois grands steamers neufs, *Aube*, *Baudin* et *Courbet* ont été affectés dans le golfe de Californie aux services de la Compagnie du Boléo.

Sur les lignes régulières, les résultats du trafic avec La Plata ont été favorables ; ils ne l'ont pas été pour les voyages de la côte occidentale d'Afrique, du Transvaal, Madagascar et du Brésil.

Aucun sinistre ne s'est produit pendant l'exercice.

La Compagnie veut commander de nouveaux vapeurs, mais ne s'est pas encore mise d'accord avec les constructeurs relativement aux conditions de prix et de délai ; aussi a-t-elle ajourné l'émission d'obligations qu'elle tient prête.

Elle compte, d'ailleurs, sur le vote par les Chambres du projet de loi sur la marine marchande pour améliorer notablement la condition de la navigation à vapeur ; elle permettrait le développement des services et la création de nouvelles lignes.

Les bénéfices réalisés sur la vente de trois vapeurs et la rentrée d'une somme en litige qui était due par le ministère des colonies permettent au conseil de proposer pour l'exercice un dividende de 50 fr., tout en portant 425.000 fr. au compte de réserve spéciale pour le renouvellement de chaudières et grosses réparations.

Ce rapport, qui mérite d'être lu avec la plus grande attention, donne une idée des difficultés que rencontrent l'exploitation et la gestion de nos grandes compagnies maritimes mais montre en même temps avec quelle activité, quelle habileté et quelle persévérance, elles sont administrées. C'est là surtout que peuvent se signaler et se signaler l'initiative et le talent personnels. Il importe, d'ailleurs, beaucoup au pays, à ses intérêts les plus précieux que les efforts de ces belles entreprises soient soutenus et encouragés de toutes manières, spécialement par de bonnes lois dont le rapport du conseil des Chargeurs réunis fait avec raison ressortir les avantages. Nous espérons donc que pour le plus grand bien et pour le développement de notre navigation, la loi proposée par le gouvernement sera promptement votée au Palais-Bourbon et au Luxembourg. Ce n'est pas trop que de dispositions sages et protectrices et d'améliorations législatives incessantes si l'on veut que notre marine surmonte toutes les difficultés contre lesquelles elle ne cesse de lutter depuis si longtemps et triomphe de la concurrence acharnée qu'elle soutient contre les marines étrangères.

Voici quelles résolutions ont été votées par l'assemblée où étaient présentes ou représentées 5.175 actions donnant droit à 199 voix.

1° L'assemblée approuve les comptes de l'exercice 1898-1899 tels qu'ils lui ont été présentés.

2° Le dividende de l'exercice est fixé à 50 fr. par action dont 20 payés en mai dernier et 30 payables à partir du 20 décembre ; à 8.33 par part de fondateur. Une somme de 75.000 fr. est attribuée au conseil, un reliquat de 45.805 fr. est porté au crédit de l'exercice 1899-1900.

3° L'autorisation donnée à ceux de Messieurs les administrateurs qui sont en relation d'affaires avec la Compagnie est renouvelée.

4° M. de Billy ³ est nommé administrateur pour une période de six années.

5° MM. M. Bramma et Berger sont nommés [commissaires] des comptes pour l'exercice 1899-1900.

Toutes ces résolutions ont été prises à l'unanimité.

Boleo
(*Paris-Capital*, 30 mai 1900)

Le rapport du conseil est absolument rassurant sur ... la régularité des transports bien assurés maintenant par le service des Chargeurs réunis.

CHARGEURS RÉUNIS
(*Le Journal des chemins de fer, des mines et des travaux publics*,
19 décembre 1900)

Cette société a clos son dernier exercice le 30 juin dernier dans des conditions favorables. Grâce à des contrats passés en temps opportun pour ses approvisionnements de charbon, elle n'a éprouvé, du fait de la hausse de ce combustible, qu'une augmentation de dépenses relativement peu importante.

C'est ainsi que les résultats pour l'année 1899-1900 figurent pour 1.455.710 fr. 12 dans le rapport du conseil d'administration de la société qui a été soumis à l'assemblée générale ordinaire du 10 décembre courant. Avec le reliquat des bénéfices de l'année précédente, le solde créditeur du compte de profits et pertes s'élève à 1.501.521 fr. 95 au 30 juin dernier. La répartition en a été faite comme suit : un dividende de 50 fr. a été attribué aux actions, ce qui représente une somme totale de 1.250.000 fr. ; aux parts de fondateur, il a été versé 133.338 fr. 33, soit par part 8 fr. 33. Les tantièmes au conseil ont été fixés à 75.000, et le reste des résultats, soit 43.188 fr. 62, a été reporté à nouveau.

³ Édouard de Billy (1866-1919) : petit-fils d'Édouard de Billy (1802-1874), inspecteur général du corps des mines. Fils d'Alfred de Billy, inspecteur des finances, membre de la commission des comptes du PLM, administrateur de la Providence-Vie et Accidents. Neveu de Charles de Billy, auditeur à la Cour des comptes. Cousin de Robert de Billy, diplomate, marié à Jeanne Mirabaud. D'où Suzanne qui épouse Jean Raoul-Duval (1894-1978), vice-président-directeur général adjoint des Docks et entrepôts du Havre, administrateur de la Société du Haut-Ogooué (SHO) et de la Havraise Indochinoise.

Édouard de Billy épouse Alice Johnston (1870-1909), sœur de Raoul (1870-1915), grand propriétaire dans le Médoc, administrateur de Gafsa et des Phosphates de l'Océanie. Il se remarie en 1915 à Catherine Johnston (1884-1971), demi-sœur de la précédente, sœur de George (administrateur de la SFFC, des Phosphates de l'Océanie, du Port de Papeete). Veuve, Catherine se remariera en 1920 au major Robert Davis, ex-commissaire de la Croix-Rouge américaine en Autriche-Hongrie.

Ingénieur du corps des mines, Édouard de Billy débute comme ingénieur-conseil du Crédit lyonnais, puis devient administrateur de l'Omnium lyonnais (1897), des Tramway de Cette (jan. 1899), de la Compagnie franco-portugaise d'explorations minières (sept. 1899), des Chargeurs réunis (déc. 1899), de la Société des mines de Manganèse de Darkvéti (Caucase)(1900), de la Société des Générateurs à vaporisation instantanée (système Serpollet)(liquidateur en 1900). Il quitte le Lyonnais en 1902 pour devenir directeur de Mokta-el-Hadid, administrateur du Chemin de fer électrique souterrain Nord-Sud de Paris (1902), de Gafsa (1903), de la Foncière-Transports (1904), de la Compagnie Diamantina (1905), de Mokta-el-Hadid (1908), du Bône-Guelma (fév. 1911), des Mines de fer de Goa (juil.1911), des Chemins de fer du Midi, d'Ekaterinovka... Pendant la Grande Guerre, il est nommé directeur adjoint des Travaux publics au Maroc, puis membre de la mission Tardieu aux États-Unis. Il meurt d'un accident de cheval alors qu'il venait d'être appelé au conseil du P.O.

Toutefois, les bénéfices de ce dernier exercice auraient pu être supérieurs à ceux que nous venons d'indiquer. Mais, par une mesure qui mérite certainement d'être louée, le conseil d'administration a compris dans les dépenses de l'exercice une somme de 721.588 fr. 81 qui a servi à renforcer le compte « Réserve spéciale pour renouvellement des chaudières et grosses réparations » Ce chapitre s'élève par suite à 2 millions 500.000 fr. et, étant donné sa nature, les ressources considérables que, dans certaines circonstances, la société peut être amenée à lui demander, le montant de ce chapitre, dirons-nous, n'a rien d'exagéré. À notre avis, dans toutes les entreprises semblables à celles de la Compagnie, ce chapitre doit être largement doté pour permettre une utilisation fructueuse du matériel naval engagé.

D'autre part, on remarque au bilan de la société, arrêté au 30 juin 1900, que le fonds d'assurances s'élève à 5.939.994 fr. 85, qui représentent le montant des primes correspondant aux risques conservés par la Compagnie. Ce compte aura, au cours du présent exercice, à supporter le prorata qui incombe à la société dans la perte totale du *California*, survenue après la clôture de l'exercice 1900.

La société a émis, ainsi qu'elle y avait été autorisée dans une assemblée antérieure, une première série d'obligations 4 %, représentant un capital nominal de 6.250.000 francs, qui figure régulièrement dans ces comptes. Les autres comptes du bilan ne donnent lieu à aucun commentaire intéressant.

La marche de l'exploitation de la société est également satisfaisante.

La ligne du Brésil, qui avait été peu fructueuse en 1898-99, a donné, en 1899-1900, des résultats favorables, et la société espère que l'accord commercial intervenu entre les gouvernements français et brésilien favorisera cette reprise.

Les lignes de la Côte occidentale d'Afrique et du Transvaal-Madagascar ont donné aussi de meilleurs rendements. Le commerce d'exportation de la société sur Madagascar se développe constamment. Le service de La Plata s'est poursuivi d'une façon normale et satisfaisante.

La société a commandé six grands steamers de 6.000 tonneaux, qui sont destinés à assurer le service de la nouvelle ligne de l'Indo-Chine.

L'assemblée a approuvé les comptes de l'exercice qui lui étaient proposés, et nommé MM. Ad. Binoche, H. de Clermont et L. Fould, administrateurs de la Compagnie pour une période de six années.

En outre, l'assemblée a nommé MM. H. Brama et Berger commissaires des comptes pour l'exercice 1900-1901.

L'Océan (Maritime)
(L'Argus des assurances, 3 mars 1901)

.....
Si nous passons en revue les principales perles que nous avons subies, nous trouvons dès le début de l'année :

Deux pertes sans nouvelles de vapeurs de 1^{er} ordre allant d'Angleterre en France, sur lesquelles nos Compagnies étaient seules intéressées pour leur grand plein ;

Le vapeur *Pauillac*, appartenant à la Compagnie transatlantique, perdu sans nouvelles ;

Le vapeur *California*, des Chargeurs réunis, perdu totalement au Cap Vert ;

.....

CHARGEURS RÉUNIS
(*Paris-Capital*, 13 novembre 1901)

Il ressort des comptes qui seront présentés à l'assemblée des actionnaires de cette société — assemblée qui vient d'être reportée au 9 décembre par suite du défaut de quorum pour celle qui avait été convoquée pour le 18 courant — que les recettes totales de l'année 1900-1901 ont été de 18.893.256 fr. contre 19.998.730 fr. pour l'exercice précédent. Le solde bénéficiaire, qui était pour 1899-1900 de 1.455.716 francs, est cette année de 1.431.611 fr.

En y ajoutant le report de l'exercice précédent, soit 43.188 fr. 02, on obtient un solde disponible de 1.474.800 fr. 42. contre 1.501.521 fr. 05 pour 1899-1900, le solde reporté ayant été, pour cet exercice, de 45.805 fr. 83. Le dividende de 50 fr. aux actions et de 8 fr. 33 aux parts distribué pour 1897-1898 et 1898-1899 sera donc maintenu et la répartition sera la même que l'an passé, exception faite du report à nouveau qui ne sera que de 16.467 fr.

Malgré le maintien du dividende, les résultats de l'exercice écoulé diffèrent en partie de ceux de 1899-1900.

Les recettes diverses sont, comme nous le disons plus haut, inférieures de 1.105.404 fr.

Par contre, il est vrai, les dépenses d'exploitation ont été réduites de 564.664 fr. 51. et l'amortissement du matériel naval a été diminué de 71.203 fr. 00. Mais, d'autre part, les frais généraux ont progressé de 26.896 fr. 65 et, enfin, la Compagnie a eu à compter, pour la première fois, avec le service de ses obligations qui absorbe 249.256 fr. Pour arriver à maintenir le dividende, il a donc fallu ne rien attribuer à la « réserve spéciale pour renouvellement des chaudières », qui avait reçu l'autre année 721.388 fr.

Le conseil est trop prudent pour avoir pris cette décision sans de bonnes raisons, qu'il ne saurait manquer de faire connaître à la prochaine assemblée. C'est à la fin de l'exercice 1899-1900 que le conseil, usant de l'autorisation qu'il avait reçue des actionnaires à cet effet, a émis 12.500 obligations 4 % de 500 fr. représentant un capital nominal de 6.250.000 fr. Cette somme figurait déjà au bilan du 30 juin 1900, et, au 30 juin dernier, elle n'était pas modifiée, bien que l'autorisation d'émettre des obligations donnée antérieurement par les actionnaires au conseil d'administration ait porté sur une somme totale de 10 millions de francs. Le produit de ces 12.500 obligations a servi, en grande partie, à l'augmentation du chapitre « valeurs disponibles » (caisse, portefeuille, banquiers), qui était passé du 30 juin 1899 au 30 juin 1900, de 366.423 fr. 05 à 5.806.783 fr. 77. Au 30 juin dernier, ce chapitre ne figure plus au bilan que pour 3.602.856 fr. 22 et le matériel naval est revenu de 42.112.602 fr. 35 à 38.701.105 fr. 84 ; mais, d'un autre côté, les navires en construction ont passé de 309.440 fr. 20 à 4.979.090 fr. 12, [l'inauguration du service avec l'Extrême-Orient](#) ayant amené la société à améliorer de nouveau sa flotte.

NÉCROLOGIE
Joseph Duprat
(*Le Temps*, 25 février 1902)

Nous avons annoncé hier la mort de M. Joseph Duprat, directeur de la Compagnie des Chargeurs réunis. Nous sommes certains d'être l'interprète du monde des affaires tout entier, en disant combien sera regretté par tous cet homme de grande expérience, aussi modeste qu'il fut laborieux. M. J. Duprat fut au premier rang des représentants de l'armement et de la marine marchande. Il était consulté dans toutes les grandes questions de cette spécialité. Ses travaux en ces matières font autorité ; ils ont servi en partie à la préparation du projet de loi actuellement en discussion au Sénat sur la marine marchande. M. Duprat faisait partie de toutes les grandes commissions maritimes, coloniales, géographiques françaises. Il était notamment vice-président de la commission des armements au conseil supérieur de la marine marchande et venait d'être nommé membre du comité consultatif de la marine marchande et des ports constitué ces jours-ci.

Au point de vue financier, M. Duprat s'était consacré exclusivement à la direction de la Compagnie des Chargeurs réunis et il l'a portée à un degré très haut de prospérité que ses concurrents étrangers ont bien voulu souvent reconnaître.

Réorganisation des services maritimes postaux (*Le Temps*, 11 septembre 1902)

M. Georges Trouillot, ministre du commerce, vient de soumettre à l'examen de ses collègues les ministres des colonies, de la marine et des finances, deux projets de loi réorganisant pour une durée de quinze années les services maritimes postaux, d'une part entre la France et les Antilles, l'Amérique centrale et le Nord du Brésil ; d'autre part, entre la France et la côte occidentale d'Afrique.

Les services maritimes du premier groupe ont été concédés à la Compagnie générale transatlantique jusqu'au 31 décembre 1903. Les services maritimes du second groupe sont actuellement assurés par la Compagnie des Chargeurs réunis et la Compagnie Fraissinet.

Ce sont ces services, réorganisés, que le ministre du commerce met en adjudication. En effet, la nouvelle législation sur la marine marchande étant entrée définitivement en vigueur depuis le mois d'avril dernier, il devenait nécessaire de se préoccuper d'une réorganisation définitive.

1° Services entre la France, les Antilles, l'Amérique centrale et le Nord du Brésil. L'adjudication est répartie en quatre groupes secondaires. Le premier correspond à nos relations avec le Mexique

Dans le second, sont comprises les lignes postales d'Haïti et Port-au-Prince;

Le troisième est relatif aux relations avec les Antilles françaises et Cayenne et lignes annexes ;

Quand au dernier, il concerne la ligne du Nord du Brésil.

Les trois premières lignes existent déjà elles seront maintenues et conserveront leurs points d'attache respectifs en France.

La quatrième ligne, établie entre la France et le nord du Brésil, est nouvelle. Le commerce français réclamait en effet depuis longtemps l'organisation d'un service régulier de nature à faciliter à nos nationaux les relations commerciales avec les riches régions du bassin de l'Amazone, qui ne sont actuellement visitées que par des compagnies étrangères. La nouvelle ligne française, qui est destinée à constituer un service commercial, répondra aux vœux de notre commerce d'exportation et à ceux de nos nombreux compatriotes établis dans ces parages. Enfin, un voyage mensuel, aller et retour, est prévu entre Para et Cayenne.

2° Services entre la France et la côte occidentale de l'Afrique. Ces services sont actuellement assurés par la Compagnie des Chargeurs réunis, dont la ligne principale, allant du Havre-Bordeaux à Loango, avec prolongement facultatif jusqu'à Matadi, fait escale sur plusieurs points de nos possessions africaines occidentales et se prolonge par une ligne annexe en partie fluviale, desservant l'Ogooué, et la Compagnie Fraissinet, dont les vapeurs vont de Marseille à Loango.

Le contrat de ces compagnies avec l'État n'imposait à celles-ci, pour chacune des lignes principales, qu'un voyage tous les deux mois, les départs de Marseille et de Bordeaux devaient être alternés de manière à assurer un courrier mensuel entre la France et la côte d'Afrique. Mais, en présence de l'extension prise en peu d'années par notre empire africain et du développement des échanges entre ces possessions et la métropole, les compagnies concessionnaires furent spontanément amenées à doubler le nombre des voyages subventionnés, de sorte qu'à l'heure actuelle, nous disposons de deux courriers par mois sur la côte occidentale d'Afrique. Nos colonies de l'Ouest africain étant en pleine activité, le projet d'adjudication élaboré par M. Trouillot maintient ce principe des deux courriers par mois. Les itinéraires seraient complétés de la manière suivante :

Report du Havre à Dunkerque du point d'attache du service de l'Océan, dans le but de favoriser l'exportation des produits de la région industrielle du Nord ;

Prolongement jusqu'à Matadi de tous les itinéraires dont Loango est actuellement le point terminus.

Des escales nouvelles auraient lieu notamment à Tanger, à Monrovia (Libéria) et à Forcados.

Le concessionnaire de la ligne de Dunkerque à Matadi sera, en outre, tenu d'assurer un service annexe sur l'Ogooué et le Fernan Vaz, entre Cap Lopez et N'Djolé.

Enfin, en ce qui concerne la subvention accordée aux concessionnaires par l'État, cette subvention sera composée de deux éléments :

Le premier consiste en une annuité fixe dont le montant sera le résultat de l'offre la plus avantageuse qui se sera produite lors de l'adjudication ;

Le deuxième est une allocation variant avec l'origine, le tonnage et l'âge des paquebots employés, suivant les règles fixées par la nouvelle loi sur la marine marchande.

Chargeurs réunis
(*Le Journal des finances*, 6 décembre 1902)

Les recettes brutes pendant l'exercice 1901-1902 (1^{er} juillet-30 juin) ont augmenté de 580.591 fr. 23 par rapport à 1900-1901.

Mais l'élévation des prix du charbon a eu pour effet d'accroître les dépenses d'exploitation de 859.810 fr. 72, et, de leur côté, l'amortissement du matériel naval et le service des obligations ont exigé un prélèvement supérieur de 220.711 fr. 27 à celui de 1901.

Aussi, les bénéfices nets de 1901-1902 ne se sont-ils élevés qu'à 941.866 fr. 24, contre 1 million 431.611 fr. 80 en 1900-1901 .

Et le conseil ne proposera à l'assemblée générale qu'un dividende de 35 francs, contre 40 fr. l'année précédente.

INFORMATIONS FINANCIÈRES

(*Le Temps*, 30 décembre 1902)

Les actionnaires de la Société des Chargeurs réunis se sont réunis, samedi, en assemblée générale, pour statuer sur les résultats de l'exercice 1901-1902.

L'assemblée a approuvé les comptes de l'exercice 1901-1902, et fixé le dividende de cet exercice à 35 fr. par action.

L'assemblée a également voté un projet d'emprunt par voie d'émission d'obligations, proposé par le conseil d'administration.

MM. Paul Mirabaud et Edgar de Sinçay ont été nommés administrateurs.

MM. Michel Berger et Jacques Derbanne ⁴ ont été nommés commissaires.

L' « AMIRAL-GUEYDON »
(*Le Temps*, 28 mai 1903)

.....
Au début de cette année un steamer de la même compagnie, l'*Entre-Rios*, qui allait de Durban (Natal) à Rio-de-Janeiro, a, par suite de la rupture de son arbre porte hélice, mis cinquante-neuf jours à accomplir un trajet effectué ordinairement en moins de vingt jours. Et, entre le 3 janvier, date de son départ de Durban, et le 2 mars, date de son arrivée sur la côte brésilienne, au cap Frio, on était resté sans nouvelles de lui.

CHARGEURS RÉUNIS
(*Paris-Capital*, 2 septembre 1903)

L'inquiétude causée par l'*Amiral-Gueydon*, dont on est sans nouvelles depuis plus d'un mois, a eu une petite répercussion défavorable sur les cours des actions. On est revenu à 670 après avoir atteint près de 700 fr. À notre avis, ce n'est là qu'une réaction passagère. Non seulement ce navire ne peut pas être absolument considéré comme perdu, mais encore si, malheureusement, il l'était, les perles matérielles de la Compagnie seraient en grande partie couvertes par le jeu de l'assurance.

D'autre part, il convient d'observer que le Trust de l'Océan, qui apparaissait, l'an dernier, comme une menace formidable pour toutes les entreprises de navigation maritime, n'effraie plus personne à l'heure actuelle.

De plus, les frets qui, l'an dernier, étaient à des prix très bas remontent, et redeviennent bien plus rémunérateurs.

Il y a là des éléments suffisants pour justifier la meilleure tenue, depuis quelque temps, des cours de nombre de Compagnies maritimes et en particulier des Chargeurs réunis.

⁴ Jacques Derbanne (1875-1961) : gendre de Léon Bergès, co-gérant de la Compagnie centrale d'éclairage par le gaz Lebon & Cie, et de M^{me}, née Lucie Lebon. Oncle de René Derbanne, ingénieur E.C.P., pdg de l'Électro-Entreprise. Droit, Langues O, Sciences po. Également commissaire aux comptes des Mines d'Ouasta et de Mesloula (autre affaire Mirabaud) Administrateur des Grands Moulins de Corbeil (1909), des Textiles de l'Afrique française (1917) et des Confitures Bannier à Argenteuil (1924). Maintes fois scrutateur aux assemblées de la Compagnie Lebon. Chevalier de la Légion d'honneur en 1953 comme secrétaire général bénévole depuis 1902 de l'Œuvre des Sanatoriums populaires (quatre établissements à Bligny, Seine-et-Oise).

CHARGEURS RÉUNIS
(*Paris-Capital*, 18 novembre 1903)

Les bénéfices nets disponibles de cette société ne se sont élevés qu'à 500.000 fr. pour l'exercice 1902-1903 contre 958.333 fr. 33 en 1901-1902 (y compris naturellement le report de l'exercice précédent qui était de 16.467 fr. 09).

D'autre part, on remarque dans le bilan qui vient d'être publié que le compte « obligations » se trouve augmenté de 15 millions : on se rappelle que la Compagnie a procédé, dans le cours de l'exercice, à l'émission de 30.000 obligations, émission autorisée par la dernière assemblée.

Un acompte de dividende de 10 francs par titre, absorbant 250.000 francs, ayant été réparti le 20 mai dernier, peut-être le conseil proposera-t-il un dividende de 20 francs. Rappelons que l'année dernière, ce dividende avait été fixé à 35 francs, pour l'exercice 1901-1902.

NOUVELLES MARITIMES
(*Le Phare de la Loire*, 3 avril 1904)

Navire neuf en achèvement :
Paq. fr. *Amiral-Magon* ; *Amiral-Troude* et *Amiral-Obry* (C. R.).

NOUVELLES MARITIMES & COLONIALES
(*Le Rappel*, 20 juin 1904)

(Dépêches du 18 juin)
EN FRANCE

Saint-Nazaire. — L'*Amiral-Obry* est parti pour Dunkerque.

Chargeurs réunis
(*Gil Blas*, 6 décembre 1904)

Les actionnaires de cette société, réunis hier en assemblée générale ordinaire, ont adopté à l'unanimité les résolutions suivantes :

Première résolution. — L'assemblée approuve dans toutes leurs parties le rapport et les comptes de l'exercice 1903-1904 tels qu'ils viennent d'être détaillés. '-

Deuxième résolution. — L'assemblée renouvelle en tant que de besoin, aux termes de la loi de 1867, les autorisations données à ceux des administrateurs qui ont des relations diverses avec la Compagnie des Chargeurs réunis.

Troisième résolution. — L'assemblée nomme M. Demachy et Charles Ledoux, administrateurs de la Compagnie pour une période de six années, conformément aux statuts.

Quatrième résolution. — L'assemblée nomme M. Raoul Sauter et M. Jacques Derbanne, commissaires des comptes pour l'exercice 1904-1905, avec faculté d'accomplir seul le mandat ci-dessus en cas d'empêchement de son collègue pour une raison quelconque, et fixe leur indemnité à 1.000 francs.

(Le Journal des débats, 12 décembre 1904)

Les Chargeurs réunis ont faibli de 577 à 560.

L'industrie de l'armement traverse depuis quelques années une période de crise aiguë et l'on peut dire que, parmi les sociétés françaises similaires, la Compagnie des Chargeurs réunis est une de celles qui ont été le plus durement atteintes. Le rapport du conseil d'administration présenté cette semaine à l'assemblée des actionnaires constate lui-même que, depuis vingt ans, les résultats de l'exploitation n'avaient jamais été aussi peu satisfaisants. L'activité de la Compagnie ne s'est cependant pas ralentie au cours de l'exercice : ses navires ont effectué 86 voyages, pour un parcours total de 464.243 lieues marines ; l'année précédente, ils avaient fait 87 voyages, pour un parcours de 444.847 lieues marines. Malheureusement, la concurrence étrangère est devenue encore plus âpre que par le passé ; d'autre part, la loi de 1902 sur la marine marchande a placé les navires datant de plus de douze ans dans une situation d'infériorité réelle par rapport aux vapeurs de construction récente qui bénéficient des primes accordées par le régime nouveau. Au 1^{er} juillet 1903, la flotte des Chargeurs réunis comprenait 18 navires à qui leur âge interdisait de toucher aucune prime et le conseil d'administration estime qu'il a été privé de ce chef d'une recette de plus de 600.000 fr.

Depuis lors, les navires neufs commandés par la compagnie lui ont été livrés. On se rappelle qu'au cours de ces quatre dernières années, les Chargeurs réunis ont commandé quinze steamers d'un prix total d'environ 33 millions, et que l'an dernier, six de ces steamers avaient été mis en service. Les neuf autres ont été livrés au cours de cette année, mais ils n'ont pris jusqu'au mois d'avril qu'une faible part dans les voyages effectués. Ajoutons que le conseil d'administration va maintenant rechercher une utilisation meilleure des anciens navires qui n'ont plus de prime et qui ne sont plus actuellement nécessaires pour assurer la régularité des services.

Comme le faisaient prévoir les derniers rapports, c'est du côté de l'Extrême-Orient que la compagnie est maintenant décidée à diriger particulièrement ses efforts. C'est ainsi qu'après la liquidation volontaire de la Compagnie nationale de navigation, de Marseille, qui desservait la Cochinchine et le Tonkin, les Chargeurs réunis ont acheté deux des vapeurs qui appartenaient à cette compagnie pour renforcer leur flotte d'Extrême Orient.

Le bilan porte la trace de l'augmentation de la flotte. Le matériel naval, qui n'était inscrit en 1901 que pour une valeur de 38 millions, est porté au bilan établi au 30 juin 1904 pour un chiffre de 64.982.339 fr.

La comparaison des bilans des deux derniers exercices permet de se rendre compte des modifications apportées cette année dans la situation de la société :

	1903	1904
ACTIF		
Matériel naval	53229742	64982339
Navires en construction	3507058	2257153
Machines et installations frigorifiques	—	670441
Matériel naval auxiliaire	188410	168806
Approvisionnements	1800420	1904777
Mobilier et immeubles	556347	793796
Valeurs disponibles	9.983.12	8 671.333

Valeurs mobilières	142002	142002
Voyages en cours	2624765	2990312
Débiteurs divers	4757501	5542515
Obligations amorties	856000	1370000
Acompte de dividende	250000	—
	<u>77965377</u>	<u>81493477</u>
PASSIF		
Capital	12500000	12500000
Obligations	10000000	25000000
Réserves et amortissements		
Statutaire	1250000	1250000
Spéciale pour renouvellement de chaudières et pour grosses réparations.	1185782	889478
Amortissement du matériel naval	25160587	27665051
Amortissement des machines et installations frigorifiques	—	29000
Fonds de prévoyance d'amortissement	3600000	2401022
Fonds d'assurances	5950612	5583091
Créanciers divers	2818394	6103162
Profits et pertes	500000	72669
	<u>77965377</u>	<u>81493377</u>

L'augmentation du matériel naval n'a pas procuré à la Compagnie une progression bien sensible des recettes, la plupart des navires neufs n'ayant pris une part active à l'exploitation que vers la fin de l'exercice ; les recettes totales se sont élevées à 22.866.900 fr. contre 21.943.324 fr. l'an dernier. Par contre, les charges sociales se sont trouvées notablement accrues par suite de l'augmentation du capital-obligations.

Depuis quatre ans, la Compagnie a contracté, en effet, par des émissions successives, une dette obligataire de 25 millions, soit un chiffre double du capital social. Il est à remarquer que la diminution des bénéfices nets, par rapport à l'année dernière, correspond presque exactement au supplément de charges occasionné par le service des nouvelles obligations, comme le tableau suivant permet de s'en rendre compte.

	1902-1903	1903-1904
Produits		
Recettes totales	21943324	22866900
Dépenses d'exploitation	17817748	18751316
Produit net	4125575	4115584
Charges		
Amortissement du matériel naval	2664987	2658558
Frais généraux	391241	422023
Service des obligations	782193	962333

Total des charges	3838472	4042914
Rappel des produits	4125575	4115584
Bénéfices nets	287103	72669

Comme on le voit, les bénéfices nets n'ont été, cette année, que de 72.669 fr., soit une diminution de 815.000 fr. environ par rapport à l'année dernière. Comme nous le disions plus haut, cette moins-value provient en majeure partie (exactement pour une somme de 180.000 fr.) de l'accroissement du service des obligations. Pour la première fois depuis l'exercice 1899-1900, le total des charges a ainsi dépassé le chiffre de 4 millions. Aussi, le conseil d'administration, qui avait cru pouvoir prélever sur le fonds d'assurance une somme de 213.000 fr. l'an dernier et de 446.000 fr. il y a deux ans pour distribuer des dividendes de 35 fr. et de 20 fr., s'est-il décidé, cette année, à supprimer le dividende.

Bien que les grèves qui se sont produites cette année à Marseille et au Havre n'aient pas affecté l'exercice clos le 30 juin dernier, le conseil d'administration a cru devoir rappeler, à la fin de son rapport, quel trouble et quelles charges ces événements ont causés dans l'industrie maritime. Ce ne sont évidemment pas là des circonstances de nature à contribuer au relèvement d'une industrie déjà si éprouvée.

CHARGEURS RÉUNIS (Paris-Capital, 14 décembre 1904)

Le rapport du conseil d'administration présenté à la récente assemblée de cette Compagnie, fournit aux actionnaires des indications détaillées sur la marche de l'entreprise. Il explique que depuis 1872, époque de la fondation de la société, c'est la seconde fois que le conseil a le regret d'annoncer aux intéressés un résultat aussi peu satisfaisant.

L'exercice 1903-1904 s'est soldé, en effet, par un bénéfice de 72.609 fr. 61 seulement.

Ce résultat peu satisfaisant, malgré une activité très grande (86 voyages, pour un parcours total de 464.243 lieues marines), est dû à la concurrence étrangère contre laquelle la Compagnie a lutté, tant en France qu'à l'étranger, à la diminution du trafic des lignes du Transvaal-Madagascar et du Brésil-Nouvelle-Orléans et, enfin, aux effets désastreux de la loi de 1902 sur la marine marchande, en ce qui concerne les navires ayant plus de 12 ans d'âge.

il est difficile de prévoir quand la concurrence étrangère perdra de son intensité, étant donné la crise générale que traverse l'industrie de l'armement de tous les pays, mais le conseil des Chargeurs réunis a pris certaines dispositions qui, espère-t-il, en atténueront les effets.

La diminution du trafic sur les lignes du Sud-Afrique et du Brésil-Nouvelle-Orléans a amené la Compagnie à supprimer momentanément, depuis le mois d'octobre 1904, le service sur le Transvaal-Madagascar et à ne plus desservir qu'accidentellement la Nouvelle-Orléans. Ces décisions, qui viennent de recevoir leur application, n'ont été prises qu'après s'être bien assuré que, dans l'état actuel des affaires, tout prolongement d'efforts était devenu inutile.

Depuis la dernière assemblée générale, le gouvernement, ému de la situation de la marine marchande et des industries s'y rattachant, a nommé une commission extraparlamentaire. Cette commission a élaboré un projet de loi sur la marine marchande, dont le dépôt sur le bureau de la Chambre paraît devoir être prochainement effectué.

Bien que les grèves -qui se sont produites cette année ne soient pas venues affecter le dernier exercice, il faut toutefois signaler la grève de Marseille, qui n'a pas duré moins de quarante-sept jours, et, plus près de nous, la grève du Havre qui, fort heureusement, a été de plus courte durée.

Ces événements ne sont pas de nature à contribuer au relèvement de l'industrie de la navigation à l'exploitation de laquelle ils apportent un trouble, une gêne considérables et des charges. Mais il faut espérer que les ouvriers qui, à un titre quelconque, travaillent pour le compte de l'armement, comprendront enfin que leurs véritables intérêts sont intimement liés à la prospérité de cette industrie.

Chargeurs réunis
(*Le Capitaliste*, 28 décembre 1904)

Les Chargeurs réunis font preuve de résistance à 580 et 576.

L'assemblée générale ordinaire des actionnaires a eu lieu le 5 décembre-courant.

Après avoir entendu la lecture du rapport du conseil d'administration ainsi que celui des commissaires, l'assemblée a approuvé, à l'unanimité et dans toutes leurs parties, le rapport et les comptes de l'exercice 1903-1904 tels qu'ils ont été présentés.

L'assemblée a réélu MM. Demachy et Charles Ledoux, administrateurs sortants, et nommé commissaires pour l'exercice en cours MM. Jacques Derbanne et [Raoul] Sautter⁵, en remplacement de M. Berger, démissionnaire pour raison de santé.

Elle a, en outre, donné aux administrateurs de la Société toutes les autorisations prévues par la loi du 24 juillet 1867.

Le président du conseil d'administration a fait, au cours de l'assemblée, les déclarations suivantes :

Messieurs, vous venez d'entendre le rapport du conseil et celui des commissaires des comptes. Je me tiens à la disposition des personnes qui auraient quelques observations à présenter.

Nous avons cherché, dans notre rapport, à vous donner des explications aussi complètes que possible sur notre bilan; Nous vous avons dit les raisons pour lesquelles nous avons, cette année, un exercice mauvais. Vous avez compris que nous n'avons pu utiliser tous nos nouveaux bateaux; en effet, jusqu'au mois d'avril de cette année, les neuf unités nouvelles n'ont pris qu'une faible part aux voyages effectués.

Je ne parlerai pas des autres considérations telles que la concurrence étrangère, les charges toujours croissantes que nous impose, sous une forme quelconque, l'État, etc., etc.

J'espère que le prochain exercice nous permettra de vous présenter des résultats meilleurs.

CHARGEURS RÉUNIS
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 12 décembre 1905)

⁵ Raoul Sautter (1871-1932) : fils de Charles Sautter, directeur de la Banque de Paris et des Pays-Bas. Commissaire aux comptes, puis (1898) secrétaire générale du Boleo (cuivre au Mexique). Commissaire aux comptes (avec son beau-frère Léon Odier) de la Société française de reports et de dépôts, censeur de la Banque de Paris et des Pays-Bas, représentant de cette dernière au conseil de la Banque française pour le commerce et l'industrie (BFCl)(1904-1906), commissaire aux comptes des Forges et aciéries du Nord et de l'Est (contrôlées par la Banque de Paris) et des Chargeurs réunis, administrateur des Phosphates et du chemin de fer de Gafsa, de la Banque continentale de Paris (1911), à capitaux allemands, administrateur de l'Éclairage, puis, après absorption, de la Thomson-Houston (1918)

En présentant les comptes de l'exercice 1904-1905, nous avons fait ressortir que les résultats dudit exercice présentaient une très considérable amélioration et qu'ils permettaient la distribution d'un dividende de 20 fr. ; e dividende a été voté par l'assemblée générale tenue hier 11 décembre.

Le compte de Profits et pertes se solde par un excédent de recettes nettes de 511.175 francs qui, ajouté au reliquat de l'année précédente, soit 72.670 fr., forme un total de 583.845 francs sur lequel 500.000 fr. sont prélevés pour la distribution du dividende.

Ces chiffres ont paru satisfaisants, eu considérant surtout que l'on a fait subir à certains navires de la flotte un amortissement supplémentaire qui a paru utile, et que l'on a porté une somme de 600.000 fr. au compte spécial « réserve pour renouvellement de chaudières et grosses réparations » qui était descendu à un niveau trop bas par suite des prélèvements successifs.

Le résultat de l'exercice est dû, d'une part, à la suppression de certains services devenus improductifs (Madagascar, Nouvelle-Orléans) et, d'autre part, à l'utilisation de nouveaux navires vapeurs du type *Amiraux* sur les lignes auxquelles ils étaient spécialement destinés.

Grâce à ces nouvelles unités, la flotte a effectué 92 voyages, parcouru 1.389.914 milles, transporté 812.525 mètres cubes de marchandises et 29.860 passagers de classes et émigrants, alors que, durant l'exercice précédent, elle n'avait effectué que 86 voyages, parcouru 1.392.720 milles, transporté 660.405 mètres cubes de marchandises et 18.038 passagers de classes et émigrants.

C'est également grâce à l'entrée en ligne de ces navires neufs qui bénéficient de la loi de 1902 sur la marine marchande, que l'on a pu supprimer six navires déjà anciens dont l'exploitation rémunératrice ne pouvait plus être assurée. Ces six navires ont été vendus à un prix supérieur à leur estimation sur les livres ; on a appliqué cet excédent en amortissement supplémentaire.

Les lignes restant en exploitation, après la suppression des services sur le Sud-Africain et Madagascar et du Brésil à la Nouvelle Orléans avec retour sur le Havre, ont donné satisfaction ; seule la ligne du Brésil a laissé beaucoup à désirer par suite de la rareté des expéditions de café à destination du port d'attache

L'accord conclu avec la Compagnie des Messageries maritimes pour l'exécution des services commerciaux réguliers sur l'Indo-Chine a permis de donner une meilleure utilisation aux navires tout en répondant mieux aux besoins du commerce, auquel sont offerts des départs régulièrement espacés. L'État enfin a admis la Compagnie à participer au transport de son matériel et de son personnel à destination de l'Indo-Chine et vice-versa.

Après avoir signalé les accidents divers survenus pendant l'exercice, dont l'un notamment a causé la perte du *Chodoc* qui sera supporté par l'exercice en cours, le rapport nous apprend que le contrat avec l'État pour l'exploitation du service postal sur la côte occidentale d'Afrique et qui a été prorogé l'année dernière jusqu'au 1^{er} juillet 1905 a de nouveau été prorogé pour une période de trois années finissant le 1^{er} juillet 1908.

D'autre part, persuadé qu'une grande ère d'activité commerciale va s'ouvrir en Extrême-Orient, le conseil s'est entendu avec la Compagnie des Messageries Maritimes pour organiser avec elle un service à départ d'Anvers à destination de la Chine et du Japon. Les vapeurs de la Compagnie continueront du Japon sur San Francisco et reviendront en France via Magellan, après avoir fait des opérations à San Francisco, à Boléo et La Plata. On connaîtra l'an prochain les résultats que nous aura procurés cette tentative.

Le rapport, en terminant, appelle l'attention des actionnaires sur le projet de loi sur la marine marchande, dont il espère un surcroît de prime et sur celui qui est consacré à la réforme de la législation des sociétés.

Sur ce dernier projet, voici comment s'exprime le conseil :

« Vous savez qu'aux termes de vos statuts, il faut posséder vingt actions pour pouvoir assister à l'assemblée générale. Or. les actions de votre Compagnie sont divisées entre un nombre considérable d'actionnaires et c'est à cause de cette division que, depuis plusieurs années, nous n'avons pu réunir qu'un nombre de titres très inférieur à la moitié du capital social, ce qui ne nous a pas permis d'avoir une assemblée générale extraordinaire. Les conséquences, vous les connaissez : impossibilité de modifier certains de vos statuts qui sont devenus surannés et, chose plus grave, impossibilité d'augmenter le capital-actions, d'où nécessité de recourir aux obligations pour permettre à votre Compagnie de développer et de tenir la place qu'elle s'est faite dans l'armement mondial. Si le projet de loi en question était voté, nous aurions la possibilité, grâce à une disposition très libérale en faveur des sociétés régies par la loi de 1867, ce qui est le cas de la Compagnie des Chargeurs réunis, de réunir une assemblée générale extraordinaire et, par suite, de vous soumettre le plan que nous avons formé en vue de la prospérité de votre Compagnie. »

L'assemblée, après approbation des comptes, a fixé comme nous l'avons dit plus haut, à 20 francs le dividende, qui sera payable à partir du 20 décembre courant, contre remise du coupon 58, sous déduction des impôts.

M. Édouard de Billy a été réélu administrateur pour six ans ; MM. Sautter et Barbanne, commissaires des comptes, pour l'exercice 1903-1906.

Chargeurs réunis
(*Recueil financier belge*, 1906, p. 282-283)

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Paul Mirabaud, Paris, pdt ;
Charles Demachy, Paris, vice-pdt ;
Adolphe Binoche, Paris, adm. ;
Ch. Ledoux, Paris, adm. ;
Hermann de Clermont, Paris, adm. ;
Edgar de Sinçay, Paris, adm. ;
Léon Fould, Paris, adm. ;
Édouard de Billy, Paris, adm. ;
Jean Brally, Paris, adm. ;

France-Côte occidentale d'Afrique
Création, par la Compagnie des Chargeurs réunis,
d'une ligne commerciale sur l'Afrique.
(*Les Annales coloniales*, 29 mars 1906)

À dater de ce mois, le service mensuel de la Côte occidentale d'Afrique, actuellement assuré par la Compagnie des Chargeurs réunis, dont les paquebots quittent le Havre le 11 et Bordeaux le 15, sera modifié et complété par la création d'une ligne commerciale.

— Service postal, passagers de toutes classes : Du Havre, le 22 ; de Bordeaux-Pauillac, le 25, de chaque mois pour : Dakar, Conakry, Grand-Bassam, Cotonou, Libreville, Cap Lopez (Mayumba), en transbordement, Banane, Boma et Matadi.

Il est en outre accepté des marchandises pour Libreville et les au-delà.

— Service commercial, marchandises seulement : De Dunkerque, le 20 ; du Havre le 24 ; de Bordeaux-Pauillac, le 27 de chaque mois, pour le Sénégal, la Guinée, la Côte-d'Ivoire, la Côte-d'Or et le Dahomey.

Chargeurs réunis (*La Dépêche coloniale*, 23 décembre 1906)

L'assemblée générale des Chargeurs réunis a eu lieu le 17 décembre, sous la présidence de M. Mirabaud. Le rapport du conseil a constaté pour l'exercice écoulé le double résultat d'une amélioration des recettes et d'une extension de la sphère d'influence de la compagnie, grâce à l'augmentation de la flotte. Ce résultat offre d'autant plus d'intérêt — et nous pouvons ajouter qu'il témoigne d'autant mieux de l'excellente gestion des affaires des Chargeurs réunis, — qu'il a été obtenu malgré la crise toujours persistante de l'industrie des transports maritimes. Ainsi que le fait observer le rapport, les taux de fret, dans le monde entier, se maintiennent encore à un niveau fort bas, en raison des concurrences, qui sont toujours très âpres ; les affaires sont rendues particulièrement difficiles par suite de l'augmentation constante du tonnage des marines de commerce étrangères qui continuent à mettre en chantier un nombre toujours croissant de navires et à construire des unités de plus en plus grandes.

Le bénéfice net de l'exercice s'élève à 553.000 francs environ ; avec le reliquat de 83.000 fr. de l'exercice précédent, il permet de distribuer 625.000 francs, soit un dividende de 25 francs par action, supérieur de 5 francs à celui de l'an dernier. Cette répartition n'empêche pas l'attribution au fonds d'amortissement du matériel naval, sans compter d'autres amortissements secondaires.

Le rapport constate que les lignes de l'Indo-Chine et de la Côte occidentale d'Afrique continuent à donner des résultats assez satisfaisants.

« Pour améliorer nos services sur l'Ouest-Africain*, déclare le conseil, nous avons transformé notre steamer *Paraguay*, en augmentant les installations à passagers, et la Société des Chantiers de la Loire nous a livré en avril dernier un paquebot à deux hélices, *Europe*, dont nous vous avons annoncé la commande l'année dernière. Nous avons fait l'acquisition du vapeur de mer annexe, qui va glaner sur une partie de la côte les passagers et les marchandises destinés aux paquebots. Nous avons aussi rajeuni et renforcé notre flottille de rivière en achetant un petit navire à deux hélices et en faisant construire par la Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée un vapeur tirant d'eau à roue arrière, qui sera substitué sur l'Ogooué à l'*Éclaireur*, que nous comptons envoyer dans la lagune de Grand-Bassam. En organisant un service commercial parallèlement avec le service postal, et en accélérant la marche des paquebots, nous avons fait un gros et coûteux effort. La prorogation du contrat passé avec l'État pour le transport des dépêches à destination de la Côte occidentale d'Afrique viendra à expiration le 1^{er} juillet 1908, et on annonce que l'adjudication du nouveau service aura lieu dans les premiers mois de l'année prochaine. Nous comptons nous présenter à cette adjudication.

Le nouveau service sur le Japon a donné des résultats encourageants, mais la ligne de La Plata a eu à souffrir de l'encombrement du port de Buenos-Ayres, causé par le développement économique intense de l'Argentine.

Société des Chargeurs réunis
(*Gil Blas*, 19 décembre 1906)
(*Le Grand National*, 7 janvier 1907)

L'assemblée générale ordinaire des actionnaires a eu lieu le 17 décembre, sous la présidence de M. Paul Mirabeau, président du conseil. Elle a approuvé les comptes de l'exercice 1905-1906. et fixé le dividende y afférent à 25 fr. par action. Elle a réélu MM. Léon Fould et H. de Clermont, administrateurs sortants, et renouvelé, pour l'exercice, en cours, les pouvoirs de M. [Raoul] Sautter et Derbanne, commissaires des comptes.

NOUVELLES MARITIMES
(*Le Courrier populaire de Dunkerque*, 5 mai 1907)

Navires attendus à Dunkerque
Amérique du Sud (côte est)

Montevideo. — Ss « Amiral-Obry » parti le 18 pour Madère, Le Havre et Dunkerque, 2500 b. laine pour Dunkerque.

Chargeurs réunis

Assemblée générale ordinaire du 16 décembre 1907
(*L'Information financière, économique et politique*, 17 décembre 1907)

L'assemblée générale ordinaire des actionnaires de cette Compagnie s'est tenue hier après-midi sous la présidence de M. Mirabaud, président du conseil d'administration, assisté de MM. Achille Gras et Marghart, scrutateurs, et de M. Brally, secrétaire.

4.133 actions étaient présentes ou représentées.

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Messieurs,

Nous vous avons convoqués en assemblée générale ordinaire, conformément à l'article 39 de nos statuts, pour vous donner lecture du rapport du conseil d'administration et de celui de vos commissaires sur les comptes de l'exercice 1906-1907, vous proposer d'approuver ces comptes, de procéder à la nomination de deux administrateurs et de nommer les commissaires pour l'exercice 1907-1908.

Voici le résumé de nos opérations :

Nous avons effectué, pendant l'année, 97 voyages dont :

19 sur le Brésil ;

9 sur le Brésil et La Plata ;

25 sur La Plata ;

24 sur la côte occidentale d'Afrique ;

14 sur l'Indo-Chine ;

6 sur l'Extrême-Orient.

Soit 97 voyages.

Nous avons transporté :

25.624 passagers et émigrants ;

979.632 mètres cubes de marchandises et parcouru 479.752 lieues marines (1.439.255 milles).

Les recettes de toute nature effectuées pendant l'exercice, se sont élevées à la somme de 34.010.346 42

Les dépenses de toute sorte, les prélèvements pour amortissements, assurances, etc., s'élèvent au chiffre de : 32.478.597 44

Plus

Service des obligations : 897.836 66 33.376.434 10

Soit un excédent de recettes de 633.912 38

Plus :

Reliquat de l'exercice 1905-1906 12.150 04

Soit un bénéfice total de 646.062 42

conformément au bilan que nous avons l'honneur de vous soumettre.

ACTIF

Le premier compte matériel naval, qui s'élevait, au dernier bilan, à 65.897.167 85 s'est augmenté, dans l'exercice, de 263.621 62

représentant : d'une part, le coût du petit vapeur *Mandji* destiné à notre service au Gabon ; et, d'autre part, les installations complémentaires exécutées à bord de notre nouveau steamer *Europe*, affecté au service postal de la côte occidentale d'Afrique.

Ensemble 66.160.789 47

Il a été diminué, par contre, de la reprise du coût primitif des steamers *Carolina*, *Cordoba*, *Santa-Fé*, *Ville-de-Maccis*, vendus dans le cours de l'exercice, soit de 4.538.571 22

Il ne s'élève plus, au 30 juin 1907, qu'à 61.622.218 25

Le deuxième compte, navires en construction, représente le montant des acomptes versés sur le prix des steamers *Malte*, *Ceylan*, *Afrique*, *Corse* et *Ouessant*, en construction aux chantiers Swan Hunter, à Walfend, en Tyne, et aux Ateliers et Chantiers de la Loire ; il s'élève à 3.534.790 26

Le troisième compte, machines et installations frigorifiques, présente le même chiffre qu'au dernier bilan 1.123.836 99

Le quatrième compte, matériel naval auxiliaire, qui figurait au dernier bilan pour 136.354 00

ne s'élève plus, au 30 juin 1907, qu'à 89.154 00

par suite des amortissements que nous avons fait subir à divers articles composant ce matériel.

Le cinquième compte, approvisionnements, qui figurait au dernier bilan pour 2.014.030 32

ne présente plus, cette année, qu'un chiffre de 1.835.747 71

Soit, une diminution de 178.282 61

qui s'explique en grande partie par la dépréciation dont nous avons frappé les rechanges à bord de nos steamers et par la diminution de divers stocks.

Le sixième compte, mobilier d'immeubles, qui s'élevait au 30 juin dernier à 677.960 81

a été augmenté de 23.000 00

représentant le coût de l'immeuble que nous avons acheté à Grand-Bassam, pour les besoins de la nouvelle agence, que nous avons créée dans ce port.

Il a été diminué, par contre, de l'amortissement dont nous avons frappé une partie de nos immeubles à Libreville 25.000 00

Il se trouve ainsi ramené, au 30 juin 1907, s'élève à 675.960 81

Le septième compte, valeurs disponibles, en caisse, en portefeuille, et chez nos banquiers, au 30 juin 1907, s'élève à 1.987.609 00

Le huitième compte, valeurs mobilières, cautionnements, qui s'élevait, au dernier bilan à 132.002 00

a été augmenté, dans le cours de l'exercice, de 100.962 60
représentés principalement par notre versement à l'État, du cautionnement exigé pour notre nouveau service postal, sur la côte occidentale d'Afrique 232.964 60

Il s'élève ainsi, au 30 juin 1907, à 232.968 60

Le neuvième compte, voyages en cours, indique un chiffre de 2.596.799 64
qui représente le solde connu pour les voyages non liquidés et en cours, au moment de la clôture de l'exercice.

Le dixième compte, débiteurs divers, se chiffre par 6.675.733.90

Ce compte comprend principalement les primes de navigation et les réquisitions de passages dues par le Trésor public au 30 juin 1907, ainsi que diverses créances courantes dont le recouvrement s'opère régulièrement.

Le onzième compte, obligations amorties, comprend les 6.069 obligations sorties aux différents tirages effectués jusqu'à ce jour 3.034.500 00

PASSIF

Le premier compte, capital, présente toujours le même chiffre de 12.500.000 00

Le deuxième compte, obligations, et le troisième compte réserve statutaire, présentent également les mêmes chiffres qu'au dernier bilan.

Le quatrième compte, réserve spéciale pour renouvellement de chaudières et grosses réparations, figurait au 30 juin dernier pour 1.245.394 19

Nous avons prélevé sur ce compte, pour travaux importants effectués sur divers steamers 230.223 77

Ce compte se trouve ainsi ramené, au 30 juin 1907, à 1.015.170 42

Le cinquième compte, amortissement du matériel naval, dont le montant s'élevait, au dernier bilan, à 26.464.469 20

a été crédité, dans l'exercice, de l'amortissement statutaire de 5 % sur le coût primitif de nos steamers 3.180.727 86

Ensemble 29.645.197 06

Il a été diminué, par contre, de 4.397.806 20

pour la reprise des amortissements pratiqués sur le coût primitif des steamers sortis de la flotte, ainsi qu'il a été dit plus haut, au chapitre matériel naval.

Il ne s'élève plus, au 30 juin 1907, qu'à 25.247.390 86

Le sixième compte, amortissement des machines et installations frigorifiques, représente les amortissements pratiqués au 30 juin 1907 sur les machines et installations frigorifiques à bord de nos steamers amiraux *Aube*, *Baudin*, *Courbet*, *Rigault-de-Genouilly*, *Sallandrouze-de-Lamornaix* et *Troude* 741.128 05

Le septième compte, fonds de prévoyance d'amortissement, est sans changement avec le dernier bilan.

Le huitième compte, fonds d'assurances, qui figurait au dernier bilan pour 5.457.471 71

a été crédité, dans l'exercice, des primes correspondantes aux risques conservés par notre Société, sous déduction des ristournes de prime pour chômage, soit de 970.562 09

Ensemble 6.428.033 80

Il a été débité, par contre, de la participation de notre Compagnie à diverses avaries éprouvées par nos steamers 123.555 40

Il est donc créditeur, au 30 juin 1907, de 6.304.478 40

Le neuvième compte, créanciers divers, indique les sommes dues à nos constructeurs, à nos cosignataires, à nos fournisseurs et à divers, au 30 juin 1907, ainsi que divers comptes d'ordre régularisés ultérieurement ; il s'élève à 8.304.362 10

Enfin, les deux derniers comptes du passif se composent du reliquat de l'exercice 1905-1906, et du montant du bénéfice de 1906-1907 ; ils surélèvent, ensemble, à 646.062 42

Les résultats de l'exercice dont nous vous rendons compte diffèrent peu de ceux de l'exercice précédent.

Le compte profits et pertes, après avoir supporté les dépenses de toute nature et les amortissements, se solde par un excédent de 635.912 38

qui, ajouté au reliquat de l'exercice 1905-1906 12.150 04

Donne un total de 64.062 43

sur lequel nous vous proposons de prélever 625.000 francs nous permettant de distribuer un dividende de 25 francs par action égal à celui de l'année dernière.

Ces résultats peuvent être considérés comme satisfaisants si on tient compte des difficultés nombreuses que continue à rencontrer l'armement : accroissement des dépenses du chef de l'augmentation à peu près générale des salaires ; âpre concurrence rencontrée presque partout et qui empêche d'établir des taux de fret suffisants pour compenser l'augmentation fatale des dépenses.

Brésil-Plata

Ces deux lignes, les plus anciennes de celles que notre Compagnie exploite, ont donné, cet exercice-ci, des résultats moins mauvais que les précédentes années. Ces résultats sont surtout peu satisfaisants en ce qui concerne La Plata où nos navires ont continué à séjourner fort longtemps en raison de l'encombrement du port de Buenos-Ayres. Celui-ci laisse toujours beaucoup à désirer malgré les promesses du gouvernement qui n'a encore apporté aucune amélioration sensible à l'organisation de son port principal et n'a rien décidé en ce qui concerne les agrandissements projetés.

C'est à La Plata au retour que se sont surtout fait sentir les effets de la concurrence. Les nombreux navires apportant à la République Argentine, en dehors des marchandises courantes, du matériel de chemin de fer et du charbon, n'ont pu trouver dans les ports de ces contrées un tonnage suffisant à embarquer. Les taux de fret, par suite, sont tombés ridiculement bas et plusieurs navires ont dû revenir sur lest.

Indo-Chine.

L'exploitation de notre ligne sur l'Indo-Chine s'est poursuivie d'une façon satisfaisante bien que le nombre des passagers de l'État ait été moindre que précédemment.

Cote Occidentale d'Afrique.

Nous vous disions l'an dernier que la prorogation du contrat passé avec l'État pour le transport des dépêches postales à destination de la Cote Occidentale d'Afrique viendrait à expiration le premier juillet 1906 et nous vous faisons part de la mise prochaine en adjudication des nouveaux services à laquelle nous comptons nous présenter.

Nous sommes heureux de vous annoncer que nous avons été déclarés, le 16 mars 1907, définitivement adjudicataires du premier lot, c'est-à-dire du service Dunkerque Matadi, pour une période de quinze années à dater du 5 juillet 1908.

Actuellement, notre service postal mensuel est effectué par les paquebots *Paraguay* et *Europe* ; mais pour assurer d'une manière parfaite le service des passagers et avoir un paquebot de réserve, nous avons décidé la construction d'une nouvelle unité dénommée *Afrique* que nous avons confiée aux chantiers anglais de MM. Swan Hunter et Wigham Richardson. Ce navire, type *Europe*, a été lancé le 20 novembre dernier. Les constructeurs comptent nous le livrer fin avril prochain.

Nous avons apporté quelques modifications à notre service d'annexes sur les divers points de la côte occidentale d'Afrique. Le petit vapeur de rivières à roue arrière *Mandji*

dont nous vous annonçons la commande l'année dernière à la Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée, au Havre, nous a été livré par ces chantiers fin 1906.

Sa mise en service sur la rivière de l'Ogooué, au mois de février 1907, nous a permis de disposer de l'*Éclaireur* que nous avons dirigé sur Grand-Bassam où nous avons créé un service de lagune qui nous donne satisfaction. Notre situation sur ce point de la côte, devenue importante en raison du fonctionnement de ce nouveau service de lagune, nous a obligés à ouvrir une agence, et les résultats obtenus depuis son ouverture, en janvier 1907, confirment l'avantage qu'il y avait pour notre Compagnie à avoir un représentant direct en ce point où nos navires, tant postaux que commerciaux, prennent respectivement les passagers et les marchandises que notre annexe va drainer dans les différentes stations de l'immense lagune. L'utilité se fait déjà sentir de renforcer ce service d'une nouvelle unité.

Extrême-Orient.

L'organisation et la mise au point de notre ligne Extrême-Orient, « Service autour du Monde », nous ont beaucoup occupés pendant cet exercice.

Nous vous signalions dans notre précédent rapport la création d'une agence générale à Yokohama. Elle fonctionne à notre satisfaction et nous a procuré, depuis son ouverture, une augmentation sensible de tonnage pour nos navires.

Nous avons aussi, grâce à elle, obtenu une place importante dans le trafic des émigrants japonais se rendant aux îles Hawaï et aux États-Unis.

Encouragés par ces résultats, nous avons fait construire quatre grands navires à deux hélices spécialement aménagés pour les besoins de cette ligne.

La construction de deux de ces navires a été confiée aux chantiers anglais de toute première classe, MM. Swan Hunter et Wigham Richardson. Ces deux navires ont été baptisés *Malte* et *Ceylan*. Le premier nous a été livré après avoir réalisé des essais de vitesse et consommation satisfaisants. Il est parti d'Anvers le 1^{er} décembre pour effectuer son premier voyage.

Le *Ceylan* a été lancé le 13 août et les essais qui viennent de prendre fin ont donné des résultats tout à fait semblables à ceux du *Malte*.

Nous avons confié la construction des deux autres vapeurs aux Ateliers et Chantiers de la Loire. Ces navires, qui recevront les noms de *Corse* et *Ouessant*, ne nous seront livrés que dans le premier semestre de l'année prochaine.

Nous n'avons subi aucune perte de navire cette année et n'avons à vous signaler qu'une avarie importante résultant de l'abordage de notre steamer *Paraguay* avec le vapeur anglais *Bramish*, survenu en rade du Havre le 16 mai 1907, par temps sombre.

Étant donné les circonstances dans lesquelles l'accident s'est produit et afin d'éviter les frais onéreux d'un jugement qui aurait pu nous être défavorable, nous avons cru préférable de nous entendre amiablement avec les armateurs anglais ; nous avons transigé pour la somme de 59.000 francs que nous leur avons versée et dont une partie nous sera remboursée par les assureurs.

Chodoc.

À la suite du naufrage de notre steamer *Chodoc*, survenu en juin 1905 sur la côte des Somalis, certains passagers se trouvant à bord au moment du sinistre nous ont assignés en dommages-intérêts devant le tribunal civil de la Seine ; leurs demandes ont été rejetées par ce tribunal qui a estimé que notre responsabilité n'était nullement engagée dans cet événement de mer.

Mais quelques-uns de ces passagers n'ont pas accepté cette décision dont ils viennent d'interjeter appel.

Vente de navires

Toujours préoccupés d'éliminer de notre flotte les unités vieilles qui ne répondent plus aux nécessités actuelles, nous avons vendu, à des prix supérieurs à ceux pour lesquels ils figuraient sur nos livres, les vapeurs : *Carolina*, *Cordoba*, *Santa-Fe* et *Ville-de-Maceio*.

Législation

Le projet de loi sur les effectifs et la réglementation du travail à bord, dont nous vous annonçons dans notre dernier rapport le prochain examen par le Parlement, a été adopté au début de cette année et est devenu la loi du 17 avril 1907. Bien peu des desiderata que les armateurs avaient exprimés à la commission sénatoriale ont été pris en considération.

Les règlements d'administration publique dont l'étude se poursuit en ce moment dans les ministères intéressés seront probablement promulgués dans le courant de l'année prochaine. La loi dont la mise en vigueur doit avoir lieu six mois après cette promulgation, entrera donc sans doute en application dans le courant de cette même année et il en résultera de nouvelles charges pour l'armement.

Expositions de Milan et de Bordeaux

Pour répondre aux désirs exprimés par les amis de l'armement français et pour faire mieux connaître cet armement au public, nous avons participé aux expositions de Milan en 1906 et de Bordeaux en 1907. À la première de ces expositions, notre Compagnie a obtenu un diplôme d'honneur et à la seconde la plus haute distinction, un diplôme de grand prix.

Personnel.

Nous ne terminerons pas ce rapport sans vous dire que notre personnel sédentaire et naviguant continue, malgré l'accroissement de nos services et par suite l'augmentation du travail, à faire preuve du zèle et du dévouement que nous avons toujours rencontrés chez lui. Nous sommes heureux de lui exprimer ici toute notre satisfaction, ainsi qu'à notre directeur, M. Brally, à l'activité et au dévouement duquel nous rendons hommage.

Nomination de deux administrateurs.

Vous vous souvenez que l'année dernière, nous vous disions qu'à notre vif regret, notre collègue, M. A. Binoche, dont le mandat venait à expiration, nous avait fait part de son désir de ne pas se représenter à vos suffrages. Nous avons dû procéder à son remplacement et, dans le courant de l'exercice, nous nous sommes adjoint M. le comte J de Sayve ⁶, ancien officier de marine, dont les connaissances spéciales nous seront d'une grande utilité.

Le conseil a également fait choix de M. D. Pérouse, ancien directeur des Chemins de fer (conseiller d'État, inspecteur général des Ponts et chaussées) et administrateur de la Société universelle du canal de Suez. La compétence toute spéciale de M. D. Pérouse en matière de transport et sa connaissance approfondie des grandes affaires sont un sûr garant du concours précieux qu'il apportera à votre conseil.

Nous vous demandons, Messieurs, de vouloir bien ratifier ces deux nominations.

Nomination de deux commissaires.

Conformément à l'article 29 de nos statuts, vous avez, Messieurs, à désigner un ou plusieurs commissaires et à fixer leur rémunération.

⁶ Jean de la CROIX DE CHEVIÈRES, comte de SAYVE (1866-1944) : ancien officier de la Marine de guerre. Représentant des Chargeurs au Comité central des armateurs, à la Sud-Atlantique, etc. Puis administrateur de la Cie algérienne (autre affaire Mirabaud).

MM. Jacques Derbanne et Raoul Sautter ont exercé ces fonctions pendant le dernier exercice.

*
* * *

Lecture est ensuite donnée du rapport des commissaires que vous avons publié dans notre numéro du 14 novembre.

*
* * *

LA DISCUSSION

Un actionnaire. — À quel prix ont été vendus les quatre bateaux ? J'espère qu'il n'y a pas d'indiscrétion à le demander.

M. le président. — Je préférerais beaucoup, dans l'intérêt de l'exploitation, ne pas vous donner le prix de vente, car ce serait fournir une indication à ceux qui peuvent, plus tard, être acheteurs d'unités semblables.

Le même actionnaire. — Pourrait-on le savoir en vous écrivant ?

M. le président, — Je ne crois pas qu'il y ait intérêt pour les actionnaires à ce que nous donnions un renseignement de la nature de celui que vous demandez au conseil. Ce que je puis vous dire, c'est que l'amortissement étant toujours fait d'une façon régulière, nous retirons de la vente des navires un bénéfice car le prix de réalisation dépasse le coût amorti pour lequel l'unité vendue figure encore sur nos livres. Le jeu de l'amortissement est tel que lorsque nous vendons des navires avant qu'ils aient atteint vingt ans d'âge, nous avons encore un bénéfice.

Autant que ma mémoire est fidèle, nous n'avons jamais vendu de navire à perte, ce qui prouve

que les dispositions de nos statuts, en ce qui concerne l'amortissement sont très sages. Depuis que j'assiste aux assemblées générales, j'ai constaté ce fait : on m'a demandé souvent pourquoi nous maintenions le prélèvement de 5 % sur le coût initial pour amortir le matériel naval, c'est là une excellente mesure qui, comme je viens de le dire, nous permet de nous débarrasser des vieux navires en les vendant avec profit. Poursuivant le rajeunissement de la flotte, nous vendrons probablement l'année prochaine quelques unités anciennes pour les remplacer par des neuves et nous espérons réaliser encore un bénéfice sur les ventes.

L'actionnaire. — Je vous remercie pour l'explication que vous me donnez ; elle me satisfait entièrement.

LES RÉOLUTIONS

.....

Chargeurs réunis
(*Le Capitaliste*, 19 décembre 1907)

Les Chargeurs réunis restent sur le cours de 530.

L'assemblée générale ordinaire des actionnaires a eu lieu le 16 décembre, sous la présidence de M. Paul Mirabaud.

Les bénéfices de l'exercice écoulé se sont élevés à 633.912 fr. 88, qui, augmentés des 12. 150 fr. 04 reportés de l'exercice précédent, forment un total distribuable de 646.062 fr. 42.

À l'unanimité, le dividende a été fixé à 25 fr. par action ; il absorbe ainsi 625.000 fr., le solde étant reporté à nouveau.

Les nominations de M. le comte J. de Sayve, ancien officier de marine, et D. Pérouse, ancien inspecteur des ponts et chaussées, ancien directeur des chemins de fer et administrateur du Canal de Suez, comme administrateurs, ont été ratifiées.

Le dividende de 25 fr. sera mis en paiement à partir du 20 décembre courant, à raison de 24 fr. nets au nominatif et 22 fr. 42 nets au porteur.

Chargeurs réunis
(*Le Capitaliste*, 16 janvier 1908)

Les comptes de l'exercice 1906-1907, soumis aux actionnaires des Chargeurs réunis à l'assemblée du 16 décembre dernier, font ressortir une amélioration des résultats accentuant celle que nous avons déjà constatée pour l'exercice précédent. Les comptes arrêtés au 30 juin 1907 se soldent, en effet, par un bénéfice de 633.912 fr. 38 contre 553.304 fr. 46 pour 1905-1906.

Nous donnons d'ailleurs, ci-après, les comptes de profits et pertes des deux derniers exercices :

	1905-1906	1906-1907
PRODUITS		
Recettes totales	<u>32.668.528 84</u>	<u>34.010.346 48</u>
CHARGES		
Dépenses d'exploitation	26.538.77133	28.791.204 33
Amortissement du matériel naval	3.376.58133	3.180.727 80
Frais généraux	479.675 05	506.665 25
Service des obligations	920.196 67	897.836 66
Réserve pour renouvellement de chaudières et grosses réparations	800.000 00	—
Total des charges	<u>32.115.224 38</u>	<u>33.376.434 10</u>
Bénéfices de l'exercice	553.304 46	633 912 38
Report antérieur	83.84558	12.15004
Bénéfices disponibles	637.150 04	646.062 42

On le voit, les résultats du dernier exercice sont en progression sur les précédents ; ils ont permis de maintenir le dividende à 25 fr., chiffre auquel il avait été élevé, on s'en souvient, l'exercice précédent.

Ces résultats peuvent être considérés comme très satisfaisants, surtout si on tient compte des difficultés nombreuses que continue à rencontrer l'armement ; accroissement des dépenses du chef de l'augmentation à peu près générale des salaires ; âpre concurrence rencontrée presque partout et qui empêche d'établir des taux de fret suffisants pour compenser l'augmentation fatale des dépenses.

Pendant l'exercice 1905-1906, les lignes du Brésil et de La Plata, les plus anciennes de celles que la Compagnie exploite, n'avaient pas donné de bons résultats, par suite, entre autres raisons, de l'encombrement du port de Buenos-Ayres qui se trouve trop

exigu et insuffisamment outillé. Ces deux lignes, l'an dernier, ont donné des résultats moins mauvais ; mais Buenos-Ayres laisse toujours beaucoup à désirer, malgré les promesses du gouvernement qui n'a encore apporté aucune amélioration sensible à l'organisation de son port principal et n'a rien décidé en ce qui concerne les agrandissements projetés.

C'est à La Plata, au retour, que se sont surtout fait sentir les effets de la concurrence. Les nombreux navires apportant à la République argentine, en dehors des marchandises courantes, du matériel de chemin de fer et du charbon, n'ont pu trouver dans les ports de ces contrées un tonnage suffisant à embarquer. Les taux du fret, par suite, sont tombés très bas et plusieurs navires ont dû revenir sur lest.

La ligne d'Indo Chine, heureusement, a donné des résultats meilleurs.

D'autre part, la prorogation du contrat passé avec l'État pour le transport des dépêches postales à destination de la Côte occidentale d'Afrique venant à expiration le 1^{er} juillet 1908, la Compagnie a été déclarée, le 16 mars 1907, définitivement adjudicataire du premier lot, c'est-à-dire du service Dunkerque-Matadi, pour une période de quinze années, à dater du 5 juillet 1908. Actuellement, le service postal mensuel est fait par deux paquebots ; mais, pour assurer d'une manière parfaite le transport des passagers et avoir un bâtiment de réserve, la Compagnie a décidé la construction d'une nouvelle unité, *Afrique*, qui a été lancée le 20 novembre dernier. Ajoutons que la mise en service d'un nouveau petit vapeur de rivière à roue arrière a permis de créer à Grand-Bassam un service de lagune qui donne des résultats très satisfaisants. La situation de la Compagnie, sur ce point de la côte, est devenue très importante en raison du fonctionnement de ce service ; elle a rendu nécessaire la création d'une agence, et les résultats obtenus depuis son ouverture, en janvier 1907, font déjà sentir l'utilité de renforcer ce service d'une seconde unité.

Mais ce qui a surtout occupé l'administration pendant l'exercice écoulé, c'est l'organisation et la mise au point de sa ligne d'Extrême-Orient, « service autour du monde ». L'agence générale, ouverte l'année dernière à Yokohama, fonctionne régulièrement et a déjà procuré, depuis son ouverture, une augmentation sensible de tonnage aux navires de la Compagnie. C'est grâce à elle, aussi, que celle-ci a pu obtenir une place importante dans le trafic des émigrants japonais, se rendant aux îles Hawaï et aux États-Unis. Encouragé par ces résultats, le conseil d'administration a fait construire quatre grands navires à deux hélices, spécialement aménagés pour les besoins de cette ligne.

Une seule avarie importante s'est produite l'an dernier dans la flotte par suite de l'abordage du steamer *Paraguay* avec le vapeur anglais *Beamisch*, survenu en rade du Havre le 16 mars 1907, par temps sombre. Voulant éviter les frais onéreux d'un jugement qui aurait pu lui être défavorable, la Compagnie a préféré l'entente amiable avec les armateurs : elle a transigé pour une somme de 59.000 fr. qui leur a été versée et dont une partie sera remboursée par les assureurs.

Enfin, toujours préoccupée d'éliminer de sa flotte les unités vieilles qui ne répondent plus aux nécessités actuelles, la Compagnie a vendu à des prix supérieurs à ceux pour lesquels ils figuraient sur les livres, les vapeurs *Caroline*, *Cordoba*, *Santa-Fé* et *Ville-de-Maceio*.

Quant aux voyages effectués pendant l'exercice, ils donnent un total de 97, dont 19 sur le Brésil, 9 sur le Brésil et La Plata, 25 sur La Plata, 24 sur la côte occidentale d'Afrique, 14 sur l'Indo-Chine, 6 sur l'Extrême-Orient. Il a été transporté 25.624 passagers et émigrants et 979.632 mètres cubes de marchandises, contre 896.865 l'exercice précédent.

Telle a été, résumée dans ses grandes lignes, l'activité sociale en 1906-1907. Nous donnons ci-après le bilan soumis à l'assemblée générale du 16 décembre dernier, en le comparant à celui de l'exercice précédent :

	1906	1907
ACTIF		
Matériel naval	65.897.167 85	61.622.218 25
Navires en construction	70.744 80	3.534.790 '26
Machines frigorifiques	1.123.836 99	1.123.836 99
Matériel naval auxiliaire	136.354 00	89.454 00
Approvisionnements	2.014.030 32	1.835.747 71
Mobilier et immeubles	677.960 81	675.960 81
Valeurs disponibles	458.769 50	1.987.609 00
Valeurs mobilières, cautionnements	132.002 00	232.964 60
Voyages en cours	2.154.531 52	2.596.799 64
Débiteurs divers	6.643.930 38	6.675.733 90
Obligations amorties	2.458.000 00	3.034.500 00
Total	81.767.328 17	83.409.615 16
PASSIF		
Capital	12.500.000 00	12.500.000 00
Obligations	25.000.090 00	25.000.000 00
Réserve statutaire	1.250.000 00	1.250.000 00
Réserve spéciale	1.245.394 19	1.015.170 42
Amortissement du matériel	26.464.469 20	25.247.390 86
Amortissement des machines frigorifiques	390.720 48	741.128 05
Réserve spéciale	2.401.022 91	2.401.022 91
Fonds d'assurances	5.457.471 71	6.304.478 40
Créanciers divers	6.431.099 63	8.304.362 10
Reliquat du compte de profits et pertes	637.150 04	646.062 42
Total	81.767.323 17	83.409.615 16

Le compte matériel naval s'est augmenté dans l'exercice de 263.621 fr. 62 représentant, d'une part, le coût du petit vapeur destiné au service du Gabon et, d'autre part, les installations complémentaires exécutées à bord du nouveau steamer *Europe* affecté au service postal de la côte occidentale de l'Afrique. Ce compte a été diminué, par contre, de la reprise du coût primitif des steamers dont nous avons signalé plus haut la vente.

Le compte navires en construction présente une augmentation importante ; elle est due aux acomptes versés sur le prix de cinq steamers en construction ; des amortissements ont réduit considérablement le compte matériel naval auxiliaire ; la diminution des approvisionnements s'explique en grande partie par la dépréciation dont on a frappé les rechanges à bord des steamers et par la diminution de divers stocks ;

quant au compte valeurs mobilières, il s'est augmenté du cautionnement versé à l'État pour le nouveau service postal sur la côte occidentale d'Afrique.

Le grand écueil pour la plupart des entreprises de navigation est la question des amortissements. Les Chargeurs réunis ont continué à faire preuve, sous ce rapport, d'une politique aussi sage que prudente.

En dehors des prélèvements indiqués au compte de profits et pertes sous une rubrique spéciale, la Compagnie a l'habitude d'opérer d'importants amortissements qui sont compris dans les dépenses d'exploitation ; on a pu en voir plus haut l'importance.

En définitive, les résultats sont très satisfaisants, et l'action a de bonnes chances de progresser ; elle mérite toute l'attention des capitalistes.

Chargeurs réunis
(*Le Capitaliste*, 9 avril 1908)

Le *Mémorial diplomatique* signale que le premier vapeur de la ligne dite du « Tour du Monde », appartenant à la Compagnie des Chargeurs réunis, vient de s'arrêter à Honolulu, en arrivant de Chine et du Japon. Des annexes vont assurer le service réunissant Honolulu à Yokohama, à San-Francisco et au Mexique. La nouvelle ligne croit pouvoir lutter contre la double concurrence de la Pacific Mail et de la Toyo-Kusen-Kaisha.

NÉCROLOGIE
Paul Mirabaud
(*L'Écho des mines et de la métallurgie*, 18 mai 1908)

Nous avons appris avec regret le décès de M. Paul Mirabaud, chef de la maison de banque Mirabaud et Cie, qui a pris et continue à prendre une part si active dans le mouvement contemporain des grandes affaires. M. Paul Mirabaud, à qui ses hautes qualités morales et intellectuelles avaient acquis les plus solides amitiés et d'universelles sympathies, était régent de la Banque de France [depuis janvier 1907], [président des Chargeurs réunis](#) et de la Société française de Reports et Dépôts, vice-président de Mokta-el-Hadid, membre des conseils d'administration du chemin de fer d'Orléans, du canal de Suez, des mines de Peñarroya, des houillères d'Épinac.

Charles DEMACHY, président (1908)

Chargeurs réunis
(*Le Capitaliste*, 13 août 1908)

Le *Journal officiel* du 9 août courant publie une loi portant approbation de la convention conclue le 30 mai dernier entre l'État et la Compagnie des Chargeurs réunis, pour l'exécution du service maritime postal entre la France et la Côte occidentale d'Afrique.

Chargeurs réunis
(*Le Capitaliste*, 20 août 1908)

On a commenté diversement la suppression de l'escale de Cherbourg dans le service postal que cette Compagnie effectue avec l'Afrique occidentale. Il convient de remarquer à ce propos que cette escale, qui avait été imposée à la Compagnie par le cahier des charges postal de la Côte d'Afrique de 1889, a été purement et simplement supprimée, par l'administration elle-même, de l'itinéraire prévu au nouveau cahier des charges dont les Chargeurs réunis se sont récemment rendus adjudicataires. Il est bien certain que si l'escale en question n'a plus été exigée, c'est qu'au point de vue postal et commercial, aussi bien qu'au point de vue des passagers, elle ne présentait pas d'intérêt.

COMITÉ CENTRAL DES ARMATEURS DE FRANCE
(*Le Sémaphore algérien*, 18 octobre 1908)

Le conseil a enregistré d'abord l'adhésion au Comité central d'une nouvelle compagnie de navigation, la Compagnie des Chargeurs réunis français. M. J. de Sayve, administrateur délégué de la Compagnie des Chargeurs réunis, a été agréé comme membre du conseil.

Chargeurs réunis
(*Le Capitaliste*, 22 octobre 1908)

On vient de distribuer au Sénat une proposition de loi, déjà votée par la Chambre et ayant pour but de sanctionner une convention, passée entre M. Symian et la Compagnie des Chargeurs réunis, qui est, comme on le sait, concessionnaire du service maritime postal entre Dunkerque et Matadi. Elle aura la faculté de fixer au Havre le point d'attache et de départ du service subventionné ; mais elle devra maintenir les services libres établis par elle entre la France et la côte occidentale d'Afrique, suivant convention conclue le 30 mai dernier.

Rappelons que ces services comprennent : 1° la ligne commerciale mensuelle partant de Dunkerque ; 2° six voyages par an du Havre à Matadi, doublant la ligne subventionnée.

Chargeurs réunis
(*Le Capitaliste*, 24 décembre 1908)

Il a été incidemment question des Messageries maritimes à la récente assemblée des actionnaires de la Compagnie des Chargeurs réunis.

Un actionnaire ayant demandé au président de l'assemblée si la convention entre l'État et les Messageries maritimes pourrait avoir des conséquences fâcheuses pour les Chargeurs réunis, le président a répondu, d'après le compte rendu sténographique :

— Pas directement. Vous savez que l'accord conclu par la Compagnie des Messageries maritimes consiste à faire garantir par l'État des obligations de cette Compagnie et prévoit un droit d'immixtion des agents du gouvernement dans la

gestion de la Compagnie ; et à première vue, il ne me semble pas que ce soit là tout à fait l'idéal pour une société commerciale.

Nous avons publié il y a huit jours un compte rendu succinct de l'assemblée tenue le 14 décembre courant. Nous reviendrons, dans une étude spéciale, sur les comptes soumis à cette réunion. En attendant, nous nous bornerons à constater que la diminution des produits n'a nullement affecté la situation financière de la Compagnie qui reste aussi solide que précédemment.

Chargeurs réunis
(*Le Capitaliste*, 31 décembre 1908)

Au mois de janvier 1909, les Messageries maritimes prendront, à Pasajes, la suite des services de la Compagnie des Chargeurs réunis. Les navires de la ligne commerciale de la Compagnie des Messageries maritimes, partant de Bordeaux, desserviront mensuellement l'escale de Pasajes ; leur itinéraire sera le suivant : Bordeaux, Pasajes, Lisbonne, Rio-de-Janeiro, Montevideo et Buenos-Ayres. Le premier départ de Bordeaux pour Pasajes et les escales susindiquées sera effectué le 20 janvier 1909.

À partir du 1^{er} février 1909, les départs de la ligne Tour du monde des Chargeurs réunis auront lieu d'Anvers, tous les deux mois.

Chargeurs réunis
(*Le Capitaliste*, 7 janvier 1909)

Les Compagnies de navigation traversent, depuis plus d'un an, une période de crise dont le contre-coup s'est fait sentir sur la Société des Chargeurs réunis, l'une des plus sérieuses et des plus prudemment administrées parmi les entreprises françaises de ce genre. Les comptes de l'exercice 1907-1908, soumis à l'assemblée générale du 14 décembre dernier, font, en effet, ressortir une diminution assez sensible des bénéfices nets. Cette diminution, hâtons-nous de le dire, est due uniquement à l'augmentation des dépenses : l'activité de la société ne s'est nullement ralentie ; mais celle-ci a dû faire face à des charges exceptionnellement lourdes, si bien que, les recettes ayant augmenté de 682.000 fr., les bénéfices nets ont, cependant, diminué de 550.000 francs, tombant au chiffre insignifiant de 85.407 francs 92, ce qui a entraîné la suppression du dividende fixé les années précédentes à 25 fr. par action.

Voici, du reste, comment se comparent les résultats des deux derniers exercices :

	1906-1907	1907-1908
PRODUITS		
Recettes brutes	<u>34.010.346 48</u>	<u>34.692.125 59</u>
CHARGES		
Dépenses d'exploitation	28.791.20133	29.835.136 15
Amortissement du matériel naval	3.130.727 86	3.269.676 49
Frais généraux	506.665 25	627.285 03
Service des obligations	897.836 66	874.620 00
Total des charges	33.376.434 10	34 606.717 67

Bénéfice net de l'exercice	633.912 38	85.407 92
Report antérieur	12.150 04	21.062 42
Soldes disponibles	646.062 32	106.470 34

Le dividende de 25 fr. des années précédentes, réparti sur les 25.000 actions composant le capital de 12.500.000 fr., absorbait 625.000 fr. Cette année, une répartition de 4 fr. par action était possible, mais on comprend aisément que le conseil d'administration ne l'ait pas proposée.

Parmi les causes principales de l'augmentation des dépenses, le rapport administratif indique la hausse sur le prix des charbons qui s'est fait d'autant plus sentir qu'ayant mis en ligne des navires plus grands et plus rapides, la Compagnie a consommé, en 1907-1908, 26.000 tonnes de plus que pendant l'exercice précédent. D'autre part, les dépenses d'armement ont été augmentées par de nouvelles dispositions législatives et réglementaires visant l'amélioration du sort des marins. Tout en approuvant l'idée qui a servi de point de départ à ces réformes, le conseil d'administration estime qu'il y a lieu de marcher dans cette voie avec une grande prudence et sans oublier que les surcharges imposées aux Compagnies françaises sont toutes au profit de leurs concurrents étrangers qui les guettent et qui, ne supportant pas les mêmes fardeaux qu'elles, sont beaucoup plus agiles dans la lutte.

Les Chargeurs réunis ont souffert aussi du long séjour de leurs vapeurs à La Plata, dû à l'encombrement considérable, à l'époque des fortes exportations du port de Buenos-Ayres.

Enfin, la nouvelle ligne de l'Extrême-Orient prolongée, dite « Tour du Monde », dont la Compagnie avait annoncé l'inauguration dans son rapport de l'exercice antérieur, n'a pas répondu à ses prévisions. D'un côté, l'activité commerciale entre l'Europe et l'Extrême-Orient s'est considérablement ralentie ; d'un autre côté, les entraves apportées par les États-Unis à l'importation de la main-d'oeuvre japonaise ont privé les Chargeurs réunis d'importantes recettes sur lesquelles ils comptaient. L'organisation de ce service a été modifiée. À partir du 1^{er} janvier 1909, les départs n'auront plus lieu que tous les deux mois.

Entrant dans le détail des résultats de l'exercice écoulé, le rapport mentionne que les bâtiments de la Compagnie ont effectué 98 voyages, dont 17 sur le Brésil, 6 sur le Brésil et La Plata, 30 sur La Plata, 25 sur la côte occidentale d'Afrique, 13 sur l'Indo-Chine et 7 sur l'Extrême-Orient. Ils ont transporté 25 270 passagers et émigrants et 865.696 mètres cubes de marchandises et ont parcouru 496.278 lieues marines (1.488.834 milles).

L'exercice a été marqué par la perte d'un navire, le *Canarias*, survenue en avril 1908. Tout l'équipage fut sauvé. Cette perte a été supportée par les assureurs et par le compte propre d'assurance de la Compagnie. Une autre unité, la *Ville-de-Maranhao*, a été vendue. Le compte matériel naval a été, du fait de cette vente et de la perte du *Canarias*, diminué de 3.158.680 fr. 84.

Le tableau suivant démontre la progression constante du trafic ainsi que l'importance des amortissements effectués pendant la période des dix années écoulées :

Ex.	Recettes d'expl.	Dépenses d'expl.	Amort.	Divid.
	(En milliers de fr.)			Fr.
1898-1899	18527	14404	1910	50
1899-1900	19997	15410	2058	50
1900-1901	18893	14846	1987	50

1901-1902	19474	15706	2115	35
1902-1903	22156	17818	2665	20
1903-1904	22867	18751	2659	—
1904-1905	28366	22166	3708	20
1905-1906	32669	26539	3377	25
1906-1907	34010	28791	3181	25
1907-1908	34692	29835	3270	—

À la fin de son rapport, le conseil d'administration fait allusion au dépôt, sur le bureau de la Chambre, du projet de loi approuvant une convention intervenue entre le gouvernement et les Messageries maritimes :

« Ce projet de loi, dit-il, a vivement ému le monde maritime, car il croit y voir une atteinte à la liberté commerciale et une inégalité de traitement entre concurrents du même pays dans une industrie qu'on peut qualifier de nationale.

Nous n'avons ici ni à le critiquer, ni à le défendre et nous nous hâtons d'ajouter que les accords intervenus entre la Compagnie des Messageries maritimes et nous, ainsi que les bonnes relations qui nous unissent restent sans modification aucune, mais nous devons en retenir l'éclatante preuve de la situation périlleuse dans laquelle se trouve la marine marchande de notre pays et cet appel d'une de nos Compagnies les plus anciennes et les plus importantes doit sonner comme un cri d'alarme. »

Néanmoins, la situation financière des Chargeurs réunis reste satisfaisante comme on peut, d'ailleurs, s'en rendre compte par l'examen des bilans résumés des deux derniers exercices :

	1906-1907	1907-1908
ACTIF		
Navires et matériel naval	66.946.260 31	76.243.89133
Obligations amorties	3.034.500 00	3.634.500 00
Approvisionnements	1.835.747 71	2.045.195 72
Valeurs disponibles (caisse, banques, etc.)	1.987.603 00	204.570 52
Mobilier et cautionnement	232.964 60	293.714 60
Voyages en cours	2.596.799 64	2.555.347 33
Débiteurs divers	6.675.733 90	7.791.984 77
Total	83.409.615 16	92.774.204 27
PASSIF		
Capital	12.500.000 00	12.500.000 00
Obligations	25.000.000 00	25.000.000 00
Réserves et amortissements	30.654.712 24	31.384.796 95
Fonds d'assurances	6.304.478 40	8.855.31144
Créanciers divers	8.304.362 10	16.927.625 54
Profits et pertes	645.062 42	106.470 34

Total	83 409.615 16	92.774.204 27
-------	---------------	---------------

Il est intéressant de relever que les réserves, amortissements et fonds d'assurances ramènent à 38 millions environ la valeur des immobilisations sociales (matériel naval, navires en construction, machines frigorifiques, etc.) qui figurent au bilan ci-dessus pour la somme de 76.248.891 fr. La Compagnie possède, d'ailleurs, une flotte qui compte parmi les plus modernes de la marine marchande européenne ; elle est donc mieux armée que d'autres pour résister à la crise dont souffre actuellement l'industrie de la navigation. Troublés par la diminution des bénéfiques nets et la suppression des dividendes, quelques actionnaires ont pris part à la discussion qui a suivi la lecture du rapport administratif pour proposer des économies puériles pour la plupart ou un ralentissement des amortissements qui ont fait et font encore la force de la Compagnie.

Toutes ces propositions ont été abandonnées et l'assemblée a approuvé dans toutes leurs parties le rapport et les comptes de l'exercice 1907-1908, rendant ainsi justice à la sagesse et à la prudence du conseil d'administration.

Ajoutons que les recettes de l'exercice en cours sont très bonnes et que les prix du charbon ont diminué dans de notables proportions.

COTE-D'IVOIRE
(*Les Annales coloniales*, 20 mai 1909)

La colonie de la Côte d'Ivoire vient de passer avec la Compagnie des Chargeurs réunis un contrat pour les transports administratifs sur la lagune Ebrié.

La Compagnie des Chargeurs réunis a mis à la navigation, pour ce service, deux vapeurs confortables avec cabines, salon, promenoir, etc., etc.

Le tarif de voyageur de Bassam à Bingerville est, grâce à ce nouveau service, meilleur marché qu'autrefois.

Bassam à Bingerville :	
Voyageurs européens	8.75
Voyageurs indigènes	4.85
Bingerville à Abidjan :	
Voyageurs européens	3.15
Voyageurs indigènes	1.90
Bassam à Abidjan :	
Voyageurs européens	11.20

Chargeurs réunis
(*Le Capitaliste*, 18 novembre 1909)

Nous extrayons ce qui suit du rapport qui sera présenté par les commissaires des comptes à la prochaine assemblée générale :

Le total des recettes de toute nature effectuées pendant l'exercice s'élève à 32.099.599 fr. 13, contre 34.692.125 fr. 59 l'an dernier, l'état du marché des frets n'ayant permis à la flotte de la Compagnie de n'effectuer pendant l'exercice que 83 voyages au lieu de 98 pendant l'exercice précédent ; d'autre part, les dépenses d'exploitation ont subi une diminution considérable, tombant de 29.835.136 fr. 15 à 26.955.095 fr. 40, et les frais généraux se présentent également en diminution de

54.909 fr. 42, passant de 627.285 fr. 03 à 572.375 fr. 61 ; en ajoutant à ces sommes l'amortissement du matériel naval calculé suivant les prescriptions de vos statuts (article 44), 3.601.454 fr. 07 et l'intérêt des obligations 850.466 fr. 67, on arrive à un total de dépenses de 31.979.391 fr. 75, laissant un bénéfice net de 120.207 fr. 38, supérieur de 34.799 francs 46 au bénéfice de l'an passé.

En ajoutant à ce chiffre de 120.207 fr. 38, le solde reporté de l'exercice précédent, soit 106.470 fr. 43, c'est d'une somme de 226.677 fr. 72, dont vous aurez à déterminer l'emploi suivant les propositions de votre conseil d'administration,

Chargeurs réunis
(*Le Capitaliste*, 23 décembre 1909)

Les Chargeurs réunis s'affermissent à 525 et 525,50.

L'assemblée générale ordinaire des actionnaires a eu lieu le 21 décembre. Après avoir entendu la lecture des rapports, elle a approuvé à l'unanimité les comptes de l'exercice clos le 30 juin dernier, se soldant par un bénéfice de 120.207 francs 38. Cette somme a été reportée à nouveau ; ce poste s'élève donc, en y comprenant les sommes y portées l'an dernier, à 226.677 fr. 72.

MM. R[oul] Sautter et J. Derbanne ont été réélus commissaires des comptes.

Chargeurs réunis
Exercice 1908-1909
(*Le Capitaliste*, 20 janvier 1910)

La période difficile que traverse depuis quelque temps la marine marchande se fait sentir un peu partout, même dans les pays où l'industrie maritime a atteint son plus grand développement.

Cette situation est la conséquence de la crise commerciale qui a éclaté à la fin de 1907. Le fret est devenu plus rare par suite du ralentissement des échanges et ce fret réduit a eu à sa disposition un tonnage trop abondant qui s'était augmenté au delà de toute proportion raisonnable pendant les années précédentes. Beaucoup de navires ne trouvant plus d'emploi ont été désarmés, ce qui a eu pour résultat d'encombrer les ports anglais et allemands au cours de l'année 1908 et des premiers mois de 1909, de tonnage inutilisé. Malgré ces désarmements, les navires maintenus en service ont été encore trop nombreux pour les besoins du commerce ; désireux de les remplir à tout prix, leurs propriétaires ont été amenés à baisser les taux de fret dans des proportions désastreuses, ne pouvant laisser aucun profit.

La Compagnie française des Chargeurs réunis a dû, comme les autres lignes régulières, suivre ce mouvement pour éviter de voir le trafic français passer en des mains étrangères et des courants s'établir vers les ports étrangers, au détriment du Havre et de Dunkerque. Aussi les résultats qu'elle a obtenus pendant l'exercice 1908-1909 se sont-ils ressentis de cet état de choses si peu favorable. Toutefois, grâce à la compression des dépenses d'exploitation et des frais généraux, la Compagnie a pu réaliser un bénéfice net légèrement supérieur à celui de l'exercice antérieur.

Les deux derniers comptes de profits et pertes se comparent d'ailleurs comme suit :

	1907-1908	1908-1909
--	-----------	-----------

Charges et dépenses		
Dépenses d'exploitation	29.835.136 15	26.955.095 40
Amortissement du matériel	3.269.676 49	3.601.454 07
Frais généraux	627.285 03	572.375 61
Intérêts des obligations	874.620 00	850.466 67
Total des charges	34.606.717 67	31.979.39175
Produits Recettes de l'exercice	34.692.125 59	32.099.599 13
Rappel des charges	34.606.717 67	31.979.391 75
Bénéfices nets	85.407 92	130.207 38
Reports antérieurs	21.062 42	106.470 34
Soldes disponibles	106.470 34	226.677 72

D'un exercice à l'autre, les recettes d'exploitation ont sensiblement diminué, le marché des frets n'ayant pas permis à la flotte des Chargeurs réunis d'effectuer plus de 85 voyages, alors que pour les trois exercices précédents, le nombre des voyages avait été de 97 ou 98.

Les dépenses d'exploitation ont également diminué, d'abord pour cette raison qu'il y a eu moins de voyages, ensuite parce que le prix de certaines matières a été un peu moins élevé ; le coefficient d'exploitation a été ainsi abaissé à 84 %, contre 86 % en 1907-1908 et 84,6 % en 1906-1907.

Les frais généraux accusent, eux aussi, un léger recul. L'abaissement de ces deux catégories de charges atteint, en chiffres ronds, 2.935.000 fr., ce qui a permis à la Compagnie de pouvoir affecter 3.601.454 fr. à l'amortissement du matériel naval, au lieu de 3.269.676 fr. 1907-1908, La somme employée représente, d'ailleurs, exactement la proportion qui doit être consacrée chaque année à cet objet, conformément aux statuts, d'après la valeur de la flotte.

Les intérêts des obligations sont également moins importants, par suite du remboursement d'un certain nombre de ces titres.

Le bénéfice net est ainsi un peu plus élevé et le solde disponible ressort à 226.678 fr. contre 106.470 fr. précédemment. Sur la proposition du conseil d'administration, l'assemblée générale a approuvé le report à nouveau de cette somme.

D'après le rapport administratif, si l'entrée en vigueur dans la première moitié de 1909 de la nouvelle réglementation du travail à bord n'a pas occasionné de grève générale dans les ports du Nord, elle n'en a pas moins donné lieu à de nombreux conflits entre les armateurs et les inscrits et à une série d'incidents qui ont apporté la perturbation dans les services de la Compagnie. Au surplus, la mise en application de cette réglementation, qui n'atteindra son plein effet qu'à partir de l'exercice en cours, se traduit déjà par une augmentation des dépenses qui vient s'ajouter aux charges imposées, depuis quelques années, par le législateur : modification du système de jauge des navires entraînant une augmentation des taxes, modification des locaux affectés au logement des équipages à bord, augmentation de la contribution des armateurs à la caisse de prévoyance et à la caisse des invalides de la marine.

Le rapport administratif expose que la Compagnie a remanié ses anciens services sur le Brésil et sur La Plata en les réunissant, depuis le 1^{er} janvier 1909, en un service unique sur l'Amérique du Sud. D'autre part, pour renouveler son contrat de transport de viandes frigorifiques qui arrivait à expiration à la fin de 1908, la Compagnie a été obligée de faire aménager un quatrième vapeur, *Amiral-Jauréguiberry*, de façon à assurer les arrivages réguliers sur le marché anglais. Cette partie du service, effectuée

par quatre navires, donne pleine et entière satisfaction ; mais les autres navires qui ne sont pas installés pour le transport des viandes continuent à ne trouver dans la République Argentine que des chargements incomplets et à des prix plus dépréciés que jamais. Le Brésil, en dehors de la saison des cafés, ne leur fournit qu'un appoint infime.

La ligne d'Indo-Chine continue à donner des résultats satisfaisants, malgré la cessation temporaire des expéditions de gros matériel pour les entreprises de travaux publics.

Sur la côte occidentale d'Afrique, le service des paquebots a fonctionné d'une façon régulière.

Au surplus, si, en 1910, la situation des marchés de la Chine et du Japon ne s'améliore pas, la Compagnie sera amenée à envisager la transformation de la ligne du Tour du Monde sur des bases différentes.

Dans le courant de l'exercice écoulé, les Chargeurs réunis ont eu à déplorer la perte d'un navire, le *Corrientes*, en décembre 1908 ; d'autre part, le vapeur de la Compagnie Campinas, ayant abordé, par suite d'une fausse manœuvre, en quittant la rade de Rio-de-Janeiro, le vapeur anglais *Millon*, la Compagnie et ses assureurs, chacun pour la part qui lui incombe, auront à supporter les conséquences de cet accident.

Quant à la situation financière de la Compagnie, elle reste satisfaisante, comme on peut d'ailleurs s'en rendre compte par l'examen des bilans résumés des deux derniers exercices :

	1907-1908	1908-1909
ACTIF		
immobilisations	76.248.891 33	67.858.804 10
Actif réalisable	4.600.543 05	4.072.871 94
Actif disponible	8.290.269 89	7.951.592 32
Obligations amorties	3634500	—
Total	<u>92.774.204 27</u>	<u>79.883.268 36</u>
PASSIF		
Capital	12.500.000 00	12.500.000 00
Réserves	38240108	39 31.113.251 20
Obligations	25.000.000 00	20.742.500 00
Créanciers divers	16.927.625 54	15.300.839 44
Profits et pertes	106.470 34	226.677 72
Total	<u>92.774.204 27</u>	<u>79.883.268 36</u>

Signalons, tout d'abord, que les 15.300.000 fr. de créances diverses qui figurent au bilan comprennent des sommes dues aux constructeurs pour les derniers vapeurs livrés qui, par contrat, ne sont payables qu'à termes échelonnés, ainsi que divers comptes d'ordre à régulariser ultérieurement.

En ce qui concerne la situation financière proprement dite de la Compagnie, nous signalons l'année dernière que les réserves de l'exercice 1907-1908, y compris les amortissements et fonds d'assurances, ramenaient à 38 millions environ la valeur des immobilisations sociales (matériel naval, navires en construction, machines frigorifiques, etc.) portées à l'actif pour la somme de 76.249.000 fr. Pour l'exercice 1908-1909, le montant des immobilisations ne ressort plus qu'à 36.746.000 fr. À ce propos, il

convient de faire remarquer que le conseil d'administration s'est toujours préoccupé du rajeunissement de la flotte dont la valeur atteint actuellement 66.700.000 fr. en chiffre rond et dont l'âge moyen était ramené au 30 juin 1909 à cinq ans et quatre mois.

Cette forte préparation industrielle permet aux Chargeurs réunis de lutter, avec plus de chance de succès, contre leurs concurrents desservant les mêmes lignes et met. en même temps la Compagnie en état de profiter de la recrudescence d'activité du trafic maritime qui commence à se manifester parallèlement à la reprise générale des affaires. Il est donc légitimement permis d'espérer que la situation industrielle de cette très intéressante entreprise va, désormais, s'améliorer rapidement et qu'avant longtemps, sans doute, la répartition des dividendes pourra être reprise et suivre ensuite un cours régulièrement progressif.

Association des employeurs de main-d'œuvre dans les ports de France
(*Le Temps*, 15 mai 1910)

Le comité de direction de l'Association des employeurs de main-d'œuvre dans les ports de France a tenu hier sa réunion mensuelle.

M. Denis Pérouse, ancien directeur des chemins de fer, a été élu président du comité de direction en remplacement de M. [Joseph] Noblemaire, démissionnaire.

Le comité s'est occupé ensuite du projet de loi relatif à la réglementation du travail et des dispositions concernant la limitation de la journée de travail des employés de bureaux. Le comité a examiné les résultats de l'enquête ouverte par l'association auprès de ses adhérents : il a décidé de protester énergiquement contre l'application de ce projet aux industries maritimes et de demander qu'une exception soit créée en leur faveur, comme cela a été fait pour l'application de la loi sur le repos hebdomadaire.

Chargeurs réunis
Exercice 1909-1910
(*Le Capitaliste*, 12 janvier 1911)

D'après les comptes soumis à l'assemblée générale de la Compagnie française de navigation à vapeur les Chargeurs réunis, qui s'est tenue le 19 décembre dernier, les résultats de l'exercice 1909-1910 se sont améliorés dans une notable proportion, bien que les recettes d'exploitation aient été légèrement inférieures à celles de l'exercice antérieur. À ce sujet, il y a lieu de tenir compte que l'effectif de la flotte a été sensiblement réduit, en raison tout d'abord de la baisse des frets et ensuite des ventes habituelles de navires anciens, la société continuant à poursuivre activement l'abaissement de l'âge moyen de sa flotte.

Dans ces conditions, les bénéfices nets de 1909-1910 ont atteint 326.211 fr. 72, contre 120.207 francs 38 précédemment. On sait, d'ailleurs, qu'un léger relèvement du fret, même de 1 %, suffirait pour augmenter les bénéfices de 300.000 francs environ.

En ajoutant aux 323.211 fr. 72 de bénéfices le reliquat des exercices antérieurs, soit 226.677 francs 72, on obtient un solde disponible de 552.839 fr. 44.

Sur la proposition du conseil, l'assemblée a décidé la répartition d'un dividende de 20 fr. à chacune des 25.000 actions de capital ; ce dividende absorbant 500.000 fr., il reste à reporter à nouveau 52.839 fr. 44.

Au surplus, les résultats des deux derniers exercices se comparent de la manière suivante :

	1908-1909	1909-1910
CHARGES		
Dépenses d'exploitation	26.955.095 40	26.744.032 95
Amortissement du matériel naval	3.601.454 07	3.246.656 20
Frais généraux	572.375 61	510.259 15
Intérêts des obligations	850.466 67	825.370 00
Totaux des charges	<u>31.979.391 75</u>	<u>31.330.318 30</u>
PRODUITS		
Recettes brutes	32.099.599 13	31.656.550 02
Rappel des charges	31.979.391 75	31.330.318 30
Bénéfices nets	120.207 38	326.211 72
Reports antérieurs	106.470 34	226.677 72
Soldes disponibles	226.677 72	552.889 44

La diminution des quatre chapitres constituant les dépenses sociales s'élèvent à plus de 650.100 francs d'une année à l'autre. En ce qui concerne la moins-value de la somme affectée à l'amortissement du matériel naval, il y a lieu de faire remarquer que la société réduit chaque année l'évaluation de sa flotte de 5 % de sa valeur initiale et qu'au surplus, elle a, depuis quelque temps, procédé à la vente de vieux navires, ainsi que nous l'avons signalé au début.

Il a été effectué, pendant l'exercice écoulé, 70 voyages contre 83 en 1908-1909, se décomposant comme suit :

	1908-1909	1909-1910
La Plata	17	—
Brésil	14	—
Brésil et La Plata	9	29
Côte occidentale d'Afrique	24	23
Indo-Chine	12	12
Autour du monde	7	6
	<u>83</u>	<u>70</u>

Il a été transporté 34.853 passagers et émigrants, contre 26.377 en 1908-1909, et 815.987 mètres cubes de marchandises, contre 846.332 en 1908-1909. La distance parcourue s'élève à 35.6.169 lieues marines, contre 417.595 précédemment.

La situation générale sur les lignes exploitées par la Compagnie, et en particulier sur celles de l'Amérique du Sud, ne s'est guère modifiée. Si la crise commerciale de 1907 semble à peu près terminée, la reprise des affaires n'a pas encore amené le relèvement des frets, qui seul peut permettre à la Compagnie d'exploiter avec profit. Dès que l'augmentation de volume des échanges a commencé à se manifester, les nombreux vapeurs qui, pendant plusieurs mois, étaient restés désarmés, faute d'emploi, dans les ports du Continent et du Royaume-Uni, se sont mis immédiatement en ligne, créant ainsi des concurrences nouvelles, qui non seulement ont empêché la Compagnie de

profiter des meilleures dispositions du marché en relevant les frets, mais encore, dans certains cas, l'ont mise dans l'obligation, pour défendre son trafic, de baisser ses prix au-dessous du niveau déjà très bas qu'ils avaient atteint au cours des années 1908-1909.

Malheureusement, les difficultés causées par la concurrence et qui sont inhérentes à l'industrie des transports maritimes ne sont pas les seules dont la Compagnie ait eu à souffrir au cours de l'exercice écoulé. À plusieurs reprises, des conflits ont éclaté dans les ports d'attache, Le Havre et Dunkerque, avec différentes catégories d'ouvriers des quais. Outre les perturbations qu'ils ont apportées dans la régularité des départs, dans le chargement et le déchargement des navires, ces conflits ont causé des préjudices importants. Faute de pouvoir exécuter la manutention des marchandises qui lui étaient destinées, la Compagnie a vu échapper une partie du fret engagé et qui s'est dirigé sur d'autres ports. Pour assurer le charbonnage de ses navires, elle a dû ravitailler plusieurs d'entre eux en des points où elle ne possède pas de stocks et il en est résulté un surcroît de dépenses par suite des frais supplémentaires qu'elle a eu à supporter et du prix élevé qu'elle a payé pour son approvisionnement.

Enfin, l'exploitation s'est trouvée grevée par les augmentations de salaires que la Compagnie a été obligée de subir.

C'est dans la direction de la ligne Brésil-Plata que la concurrence s'est fait le plus vivement sentir, obligeant la Compagnie à maintenir, à la sortie, des taux de fret peu rémunérateurs. Les frets de retour de La Plata sont toujours aussi bas. Au Brésil, la quantité de café à transporter aurait pu donner une compensation, mais, là encore, la concurrence a forcé les Chargeurs réunis à pratiquer des prix qui ne leur ont laissé aucun profit. Toutefois, certains de leurs adversaires qui connaissaient ce trafic moins bien qu'eux ont subi, dans cette lutte, des pertes importantes et se sont décidés à se retirer ; les perspectives, de ce côté, sont donc plus encourageantes.

Sur la Côte occidentale d'Afrique, le service de paquebots a fonctionné d'une façon satisfaisante, mais les vapeurs de charge n'ont trouvé qu'un aliment de retour insuffisant. Par contre, les services annexes des rivières continuent à donner des résultats intéressants, non seulement par la recette directe qu'ils procurent, mais encore par l'appoint de tonnage qu'ils apportent aux navires de mer en drainant les marchandises de l'intérieur vers la côte. En présence de l'amélioration que ces services annexes apportent à l'exploitation, la Compagnie étudie la possibilité de les développer sur plusieurs points qui possèdent des rivières ou des lagunes navigables.

La ligne de l'Indo-Chine continue à donner des résultats satisfaisants.

Quant à la ligne du tour du monde, la Compagnie a décidé d'en cesser l'exploitation, les résultats obtenus n'ayant pas été plus rémunérateurs que pendant les exercices précédents.

Le tableau suivant permet de se rendre compte de la marche de l'entreprise, ainsi que de l'importance des amortissements effectués pendant les dix derniers exercices :

Ex.	Recettes brutes	Bénéfices nets	Amort.	Divid.
	(En milliers de fr.)			Fr.
1900-1901	18893	1432	1987	50
1901-1902	19474	495	2115	35
1902-1903	22156	297	2665	20
1903-1904	22867	73	2659	—
1904-1905	28366	1111	3708	20

1905-1906	32669	1353	3377	25
1906-1907	34010	634	3181	25
1907-1908	34692	85	3270	—
1908-1909	32099	120	3601	—
1909-1910	31657	326	3246	20

Après avoir progressé d'une façon presque continue jusqu'en 1907-1908, les recettes brutes ont subi l'influence de la crise économique des États-Unis pendant les deux derniers exercices. Fort heureusement pour elle, la Compagnie, qui n'est pas liée par des contrats postaux avec l'État, a pu réduire le nombre des voyages en 1908-1909 et 1909-1910, ce qui s'est traduit par une diminution des dépenses d'exploitation, diminution qui a largement compensé la moins-value des recettes.

Quant à la situation financière des Chargeurs réunis, elle ressort nettement de la comparaison des deux derniers bilans résumés :

	1908-1909	1909-1910
ACTIF		
Immobilisations	67.858.804 10	62.569.22190
Actif réalisable	11.651.202 55	10.568.192 98
Disponibilités	373.261 71	1.601.426 63
Totaux	<u>79 883.268 36</u>	<u>74.738.84151</u>
PASSIF		
Capital	12.500.000 00	12.500.000 00
Réserves et amortissements	31.113.25120	32.487.543 71
Obligations	20.742.500 00	20.093.000 00
Créanciers divers	15.300.839 44	9.105.408 36
Profits et pertes	226.677 72	552.889 44
Totaux	<u>79.883.268 36</u>	<u>74.738.841 51</u>

La diminution de 5.300.000 fr., en chiffres ronds, des immobilisations sociales provient notamment de la vente du *Cordillera* et du *Corse*, ainsi que de la perte de l'annexe *Haut-Ogooué*, survenue le 24 avril 1910, le coût primitif de ces trois unités ayant été retranché de la valeur de la flotte. L'actif réalisable est en moins-value de plus d'un million, lequel se retrouve aux disponibilités qui passent de 373.000 à 4.602.000 fr.

Au passif, les créanciers divers ont été ramenés de 15.301.000 fr. à 9.105.000 fr., grâce aux rentrées, provenant de la réalisation des navires anciens.

Comme on voit, la situation financière de la Société s'est encore fortifiée d'une année à l'autre.

Étant donné cette amélioration sensible et les perspectives d'augmentation du dividende dont l'élasticité est constituée par la modicité même du capital social engagé, l'action Chargeurs réunis se présente comme une valeur intéressante pour le portefeuille. Aux cours actuels, elle se capitalise aux environs de 4 %.

Comité consultatif des chemins de fer
(*Le Temps*, 21 janvier 1911)

MM. Brally, directeur de la Compagnie des chargeurs réunis

Denis PÉROUSE, président (1911)

Chargeurs réunis
(*Le Temps*, 12 juin 1911)

Les Chargeurs réunis ont maintenu leur récente reprise à 600 et 599.

Le conseil d'administration de cette compagnie a fait choix, pour remplacer M. Demachy, son président décédé, de M. Denis Pérouse, administrateur. En même temps, il a nommé M. Charles Demachy administrateur, en remplacement de son père.

[Entente sur l'Amérique du Sud]
(*Le Capitaliste*, 5 octobre 1911)

L'entente entre les compagnies de navigation qui assurent le service entre l'Europe et l'Amérique du Sud arrive prochainement à expiration. Les sociétés intéressées dans cette entente sont : la Hamburg-Amerika, le Norddeutscher Lloyd, la Hamburg South-America, le Holland Lloyd, les Messageries maritimes, les Chargeurs réunis, la Transatlantique espagnole, la Royal Mail Steam Packet, le Pacific Steam Navigation, les Compagnies Nelson, Houlder, Houston, Lambert et Holt.

On considérait généralement le renouvellement de cet accord comme assuré, mais il vient de s'élever une difficulté du fait de la demande du Norddeutscher Lloyd qui réclame un accroissement de sa participation dans le transport des voyageurs, alléguant les extensions récentes de ses services. Sa réclamation est appuyée par la Hamburg-Amerika et les deux Compagnies allemandes menacent, dans le cas où elles n'obtiendraient pas satisfaction, de revenir au régime de la libre concurrence.

Chargeurs réunis
(*Le Journal des débats*, 23 décembre 1911)

L'assemblée générale ordinaire des actionnaires des Chargeurs réunis s'est tenue sous la présidence de M. Denis Pérouse, président du conseil d'administration.

Le bénéfice net de l'exercice écoulé s'élève à 607.715 fr., supérieur de 281.504 fr. au bénéfice de l'exercice précédent. Le report de 1909-1910, qui était de 52.889 fr., porte le total disponible à 660.605 fr. et permet la répartition d'un dividende de 5 %, soit 25 fr. par action, laissant à reporter à nouveau 35.605 fr.

L'assemblée a réélu M. [Édouard] de Billy, administrateur sortant, et ratifié la nomination de MM. Ch. Demachy et [Jean] Boissonnas⁷, en remplacement de M. Demachy, décédé, et de M. Albert Mirabaud, qui ne se représentait pas.

Chargeurs réunis
Exercice 1910-1911
(*Le Capitaliste*, 11 janvier 1912)

Les résultats satisfaisants de l'exercice 1910-1911 marquent, pour la Compagnie des Chargeurs réunis, un nouveau pas dans la voie du relèvement. L'exercice antérieur avait été d'ailleurs caractérisé, ainsi que nous l'avons signalé ici même il y a un an, par une amélioration sensible des affaires sociales et par la reprise des dividendes qui avaient été auparavant suspendus pendant deux années consécutives.

D'après les comptes soumis à l'assemblée générale du 18 décembre dernier, les bénéfices nets de l'exercice écoulé, — déduction faite des prélèvements pour l'amollissement du matériel naval (3.073.468 fr.) et la réserve spéciale (330.578 fr.), — se sont élevés à 607.715 fr. 73 contre 326.211 fr. 72 en 1909-1910 et 120.207 fr. 38 en 1908-1909. En ajoutant aux 607.715 fr. 73 de bénéfices, le reliquat de l'exercice précédent, soit 52.889 fr. 44, on obtient un solde disponible de 660.605 fr. 17.

Sur la proposition du conseil, l'assemblée a décidé de porter le dividende de 20 à 25 fr. à chacune des 25.000 actions de capital. Ce dividende, absorbant 625.000 fr., il a été reporté à nouveau 35.605 fr. 17.

Au surplus, le tableau suivant permet de se rendre compte de la marche de l'entreprise ainsi que de l'importance des amortissements et des réserves pendant la dernière période décennale :

Ex.	Recettes brutes	Bénéfices nets	Amort.	Divid.
	(En milliers de fr.)			Fr.
1900-1901	18893	1432	1987	50
1901-1902	19474	495	2115	35
1902-1903	22156	297	2665	20
1903-1904	22867	73	2659	—
1904-1905	28366	1111	3708	20
1905-1906	32669	1353	3377	25
1906-1907	34010	634	3181	25
1907-1908	34692	85	3270	—
1908-1909	32099	120	3601	—
1909-1910	31657	326	3246	20

⁷ Jean Boissonnas (1870-1953) : ministre plénipotentiaire, marié en 1905 à Geneviève Mirabaud, associé-gérant de la Banque Mirabaud, son représentant à la Compagnie française du coton colonial (1917), à la Cie algérienne, à la Banque impériale ottomane, à la Cie minière Triumfo (Mexique), à la Société du Haut-Ogooué, à la Banque de Syrie, au Crédit national, à la Cie de Gafsa, aux Chemins de fer de Santa-Fé, à Mokta-el-Hadid, aux Mines de Bor, aux Chemins de fer de l'Est, au Crédit colonial...

1910-1911	32714	608	3404	25
-----------	-------	-----	------	----

Ces chiffres nous font constater que la suppression de la ligne du tour du monde, suppression à laquelle la Compagnie a dû se décider, ne lui a été nullement préjudiciable. Il semble même qu'elle a été plutôt avantageuse à la marche de l'entreprise. Les dépenses, en effet, ne se sont pas accrues proportionnellement aux recettes, de sorte que le coefficient d'exploitation accuse une amélioration très sensible par rapport aux quatre précédents exercices, soit 83,71 % contre 84,49 % en 1909-1910, 83,97 % en 1908-1909, 85,99 % en 1907-1908 et 84,67 % en 1906-1907.

Dans son rapport, le conseil d'administration expose tout d'abord que l'année 1911 a été marquée par un relèvement général du commerce maritime dans le monde et que la Compagnie a pu constater, en ce qui la concerne particulièrement, une augmentation des frets; de sorte que, sans les charges successivement imposées aux Chargeurs réunis depuis quelques années, se serait traduite par des résultats bien plus satisfaisants. Pour l'avenir, on ne prévoit malheureusement aucune probabilité d'allègement de ces charges dont le poids se fera d'autant plus lourdement sentir que les primes de navigation — qui compensent, dans une certaine mesure, les conditions désavantageuses dans lesquelles se trouve l'armement français — vont arriver à expiration dans un petit nombre d'années.

Aussi, pour obvier à cet inconvénient et tirer en même temps le meilleur parti possible de l'augmentation du trafic, la Compagnie a-t-elle décidé de se débarrasser de quelques unités un peu vieilles dont l'exploitation est onéreuse et de commander aux Chantiers et ateliers de Saint-Nazaire deux grands cargos, qui lui seront livrés dans le courant de 1912 et recevront les noms de *Amiral-Villaret-de-Joyeuse* et *Amiral-Zédé*. Un de ces vapeurs aura des installations frigorifiques qui lui permettront de participer aux transports des viandes congelées de l'Amérique du Sud.

Pendant l'exercice écoulé, il a été effectué 74 voyages dont 33 sur le Brésil et La Plata, 25 sur la Côte occidentale de l'Afrique, 12 sur l'Indo-Chine et 4 autour du monde.

Il a été transporté 35.102 passagers et émigrants et 851.464 mètres cubes de marchandises contre, respectivement, 34.353 et 815.987 en 1909-1910. La distance parcourue s'élève à 348.218 lieues marines (1.044.656 milles) contre 346.469 précédemment.

Les services du Brésil et de La Plata, qui ont fonctionné régulièrement et d'une façon satisfaisante pour les sorties, ont continué, au cours de 1910-1911, à donner des retours plutôt médiocres.

À la Côte d'Afrique, les navires de mer ont effectué leur service d'une façon régulière, mais ceux affectés à la ligne commerciale ont souffert de la pénurie des frets de retour. La Compagnie continue à s'occuper du développement des services annexes. Ceux déjà existant au Gabon et à Grand-Bassam ont été renforcés et il a été décidé d'en créer un sur la lagune de Cotonou, entre ce port et Porto-Novo. L'importance de ce service et le développement que prend de jour en jour le commerce du Dahomey ont amené le conseil à établir une agence de la Compagnie à Cotonou.

Quant à la ligne de l'Indo-Chine, elle continue à donner des résultats satisfaisants.

La comparaison des deux derniers bilans, résumés et arrêtés au 30 juin, permet de se rendre compte de la situation financière de la compagnie :

	1909-1910	1910-1911
ACTIF		

Immobilisé	62.569.221 90	61.069.448 64
Réalisable	10.568.192 98	8.824.722 77
Disponible	1.601.426 63	6.204.817 17
Totaux	<u>74.738.841 51</u>	<u>76.098.988 58</u>
PASSIF		
Capital	12.500.000 00	12.500.000 00
Réserves et amortissements	32.487.543 71	33.159.476 40
Obligations	20.093.000 00	19.418.000 00
Créanciers divers	9.105.408 36	10.360.907 01
Profits et pertes	552.889 44	660.605 17
Totaux	<u>74.738.841 51</u>	<u>76.098.988 58</u>

Dans les immobilisations, le matériel naval, qui au 30 juin 1910 s'élevait à 61.512.000 fr., ne se trouve plus au 30 juin 1911 que de 59.396.000 francs, soit une diminution de 2.116.000 fr., par suite de la vente du steamer *Amiral-Courbet* et de la transformation en ponton-atelier, à Grand-Bassam, du petit vapeur *Éclaireur*. Dans son ensemble, la flotte de la Compagnie n'a perdu qu'une minime fraction de sa valeur initiale, alors que les comptes de prévoyance dépassent, au passif, la somme de 33 millions de francs.

La situation financière proprement dite de la Compagnie demeure très satisfaisante ; l'actif disponible et réalisable se chiffre par plus de 15 millions de francs, au lieu de 12.170.000 fr. en 1910, tandis que les exigibilités ne se sont accrues que d'un peu plus d'un million, en passant de 9.105.000 fr. à 10.360.000 fr. Le fonds de roulement net ressort donc à 4.668.633 fr. au lieu de 3.064.211 fr. précédemment.

On voit que la ténacité et la judicieuse prudence dont a fait preuve le conseil d'administration, pendant la dépression profonde des frets qui a caractérisé la dernière décennie, a déjà porté ses fruits. Il est permis d'espérer que le relèvement de l'entreprise se poursuivra maintenant sans interruption, d'autant plus que la hausse des frets peut encore faire des progrès ; elle assurerait une nouvelle augmentation du chiffre des bénéfices nets et, partant, celui du dividende.

Chargeurs réunis
(*Les Annales coloniales*, 13 janvier 1912)

Le dividende a été porté de 20 à 25 fr. par action, payable à raison de 22 fr. 70 net. depuis le 2 janvier.

1912 (janvier) : PARTICIPATION DANS LA
COMPAGNIE DE NAVIGATION SUD-ATLANTIQUE
(reprise de la ligne des Messageries maritimes Bordeaux-Rio de Janeiro-La Plata)

Les Services postaux de la Côte d'Afrique

(*Les Annales coloniales*, 27 février 1912)

C'est très légitimement que les coloniaux se plaignent du manque de courrier.

Les Chargeurs réunis assurent un service mensuel et, dans le reste du mois, la côte française est touchée très irrégulièrement par les paquebots allemands et belges qui passent également une fois par mois, mais à des intervalles très rapprochés, si bien qu'ils ne répondent guère aux besoins postaux des populations.

Cet état de choses va changer dans un avenir prochain.

D'abord, la nouvelle société qui prend la succession de la Compagnie des Messageries maritimes sur les lignes sud-américaines aura, à partir du 5 octobre prochain, des paquebots postaux, filant 18 nœuds, et aussi une ligne commerciale faisant 15 nœuds, et mettant Dakar à cinq jours et demi de Bordeaux.

En ce qui concerne l'A. E. F. et les ports des colonies du groupe de l'A. O. F. autres que Dakar, la Compagnie des Chargeurs réunis mettra prochainement en service sur cette ligne un nouveau bateau rapide, l'*Asie*, du même type que l'*Europe* et l'*Afrique*. Et la Compagnie des Chargeurs réunis, désireuse de satisfaire sa clientèle de la Côte d'Afrique, dont les affaires se développent avec une si merveilleuse régularité, aura sous peu dans les deux sens, un départ toutes les trois semaines, au lieu d'un départ mensuel.

Bravo, n'est-ce pas !

Chargeurs réunis
(*La Gazette de France*, 18 décembre 1912)

Les actionnaires de cette société se sont réunis, hier, en assemblée annuelle, et ont approuvé les comptes de l'exercice 1911-12, se soldant par un bénéfice de 673.492 fr. 86. Le dividende a été fixé à 25 fr., par action. MM. Fould et H. de Clermont ont été réélus administrateurs pour six ans, et MM. Jacques Derbanne et Raoul Sautter commissaires aux comptes.

Chargeurs réunis
Exercice 1911-1912
(*Le Capitaliste*, 16 janvier 1913)

Les résultats satisfaisants qu'a obtenus la Compagnie des Chargeurs réunis pour l'exercice 1910-1911 et que nous constatons dans notre étude de l'année dernière, à pareille époque, se sont, encore améliorés au cours de l'exercice clos le 30 juin 1912. Grâce à la nouvelle augmentation du prix des frets qui a exercé son heureuse influence sur le chiffre des recettes et malgré l'aggravation des dépenses d'exploitation de l'entreprise, les bénéfices nets se sont, en effet, élevés à 673.492 fr. 86 contre 607.715 fr. 73, soit une augmentation de 65.777 fr. 13. Toutefois, le dividende a été maintenu à 25 fr. par action, comme précédemment.

Voici, d'ailleurs, comment se comparent les deux derniers comptes de profits et pertes :

	1910-1911	1911-1912
Recettes totales	32.714.380 11	33.587.182 23
Dépenses d'exploitation	27.385.824 47	30.322.248 81

Bénéfices d'exploitation	5.328.555 64	5.264.943 42
Frais généraux	518.174 37	516.885 60
Soldes disponibles	4.810.331 27	4.748.047 82
A déduire :		
Amortissement du matériel	3.073.467 91	2.802.514 96
Service des obligations	799.220 00	772.040 00
Fonds de prévoyance	330.577 63	—
Réserve spéciale (renouvellement des chaudières)	—	500.000 00
Totaux à déduire	<u>4.203.265 54</u>	<u>4.074.554 95</u>
Bénéfices nets	607.715 73	673.492 86
Reports antérieurs	52.889 44	359.605 17
Soldes disponibles	660.605 17	709.098 83
Dividendes	625.000 00	625.000 00
Reports à nouveau	35.605 17	84.098 03

Les recettes d'exploitation ont augmenté de 2.872.802 fr., mais les dépenses se sont accrues dans une mesure plus sensible encore, de sorte que le profit d'exploitation est en légère diminution. Néanmoins, le bénéfice net est, ainsi que nous l'avons déjà signalé, supérieur de 65.777 fr. Ce résultat provient de ce que les amortissements et réserves ont été dotés de 3.302.514 fr. au lieu de 3.404.045 fr. en 1910-1911 et qu'ils ont reçu de ce fait 100.000 fr. de moins. L'amortissement du matériel naval entre dans ces chiffres pour 2.802.515 fr. contre 3.073.468 fr. pour le précédent exercice, mais il faut tenir compte que l'estimation de la valeur de la flotte à laquelle s'applique cet amortissement est en diminution de 2 millions de francs environ, par suite de la vente de vieux navires, de sorte qu'en réalité la proportion des amortissements a été maintenue au même taux.

Du reste, le tableau suivant va nous permettre de nous rendre compte de la marche de l'entreprise ainsi que de l'importance des amortissements et des réserves pendant la dernière période décennale :

Ex.	Recettes brutes	Bénéfices nets	Amort.	Divid.
	(En milliers de fr.)			Fr.
1900-1901	18893	1432	1987	50
1901-1902	19474	495	2115	35
1902-1903	22156	297	2665	20
1903-1904	22867	73	2659	—
1904-1905	28366	1111	3708	20
1905-1906	32669	1353	3377	25
1906-1907	34010	634	3181	25
1907-1908	34692	85	3270	—

1908-1909	32099	120	3601	—
1909-1910	31657	326	3246	20
1910-1911	32714	608	3404	25
1910-1911	35557	673	3303	25

Dans son rapport, le conseil d'administration expose tout d'abord que de graves difficultés sont venues, au cours de l'exercice écoulé, jeter le trouble dans les services de la Compagnie et ont eu pour conséquence des augmentations de dépenses.

C'est, en Angleterre, la grève des dockers de Londres, où les navires frigorifiques des Chargeurs réunis touchent régulièrement au retour de l'Amérique du Sud, et la grève des charbonnages. Cette dernière, qui a duré près de six semaines, a momentanément arrêté l'exportation du charbon et les fournisseurs se trouvant dans l'impossibilité de livrer le combustible nécessaire aux navires, aussi bien au départ de France que dans les différentes escales, la société a dû, pour assurer l'exécution de ses services, payer des prix élevés pour des produits d'un rendement inférieur. Bien que cette grève soit complètement terminée depuis plusieurs mois, ses conséquences, s'ajoutant aux demandes toujours croissantes des différentes industries, ont provoqué une hausse du prix du charbon qui pèsera sur les frais d'exploitation en 1913. Cependant, on a tout lieu d'espérer que l'amélioration du trafic permettra de faire face à ces différentes surcharges.

En France, la Compagnie a eu à supporter, à Dunkerque, des augmentations de frais de chargement et de déchargement. Ces augmentations constantes du prix de la main-d'œuvre et les revendications qui sont présentées à chaque instant par les ouvriers des quais font de ce port un de ceux où les frais de manutention atteignent le chiffre le plus élevé ; un pareil état de choses est très préjudiciable et risque, à un moment donné, de détourner sur les ports voisins une partie du trafic qui passe actuellement par Dunkerque.

Le rapport signale ensuite les développements de la grève des inscrits maritimes qui a éclaté au mois de juin dernier. C'est au Havre que le mouvement a commencé d'une manière tout à fait inattendue : la Compagnie venait, en effet, malgré le lourd sacrifice pécuniaire qui devait en résulter pour elle, de décider, d'accord en cela avec la plupart des armateurs, une augmentation de salaires s'élevant à 10 % en moyenne et qui était entrée en application au 1^{er} juin. Assez rapidement, le chômage s'est étendu à tous les ports français, les marins, entre autres revendications, réclamant des augmentations de solde qui atteignaient jusqu'à 37 %. Mais les armateurs, conscients d'avoir fait l'effort maximum compatible avec la situation de leur industrie en accordant un relèvement de 10 %, ont préféré affronter toutes les conséquences d'un arrêt complet du travail, plutôt que d'entrer dans la voie des concessions. En présence d'une volonté bien arrêtée et nettement manifestée, les équipages, après deux mois de chômage, ont fini par rejoindre leurs bords aux conditions antérieures.

Pendant l'exercice écoulé, une des grandes préoccupations du conseil a été, en outre, de continuer à maintenir son matériel naval constamment en parfait état et en mesure de faire face aux besoins du commerce. Dans ce but, il a commandé quatre grands vapeurs de charge ; *Ango*, *Bougainville*, *Champlain*, *Dupleix* et un paquebot, *Asie*, qui seront livrés dans le courant de 1913. La compagnie a également décidé de procéder à la refonte des chaudières d'un certain nombre de vapeurs ; plusieurs ont été terminées pendant l'exercice ; quelques-unes, pour lesquelles les contrats de refonte avaient été passés, n'ont pu être encore réparées, mais en vue de faire face à cette dépense engagée au cours de l'exercice, une provision a été prélevée sur le compte d'exploitation et versée à un compte d'attente.

Les services de la Compagnie dans la direction du Brésil et de La Plata continuent à se développer. Malheureusement, l'outillage et les installations des ports visités restent des plus défectueux, tandis que la main-d'œuvre devient de plus en plus exigeante et indisciplinée ; il en résulte que les manutentions y sont chaque jour plus coûteuses et que les navires y éprouvent des pertes de temps considérables. Le rendement de l'exploitation dans ces pays continue à souffrir d'un état de choses aussi peu satisfaisant.

La Compagnie des Messageries maritimes, qui exploitait un service postal et commercial au départ de Bordeaux vers l'Amérique du Sud, a décidé de renoncer à ce service ; elle a été remplacée par la Compagnie de navigation Sud-Atlantique. En raison des points de contact nombreux qui existent dans cette direction entre les services Sud-Amérique des Chargeurs et ceux de la ligne nouvelle, le conseil a pensé que la Compagnie ne pouvait pas se désintéresser de cette entreprise et il a décidé de participer pour un certain nombre d'actions dans sa fondation.

Le conseil expose ensuite que quelques jours avant la fin de l'exercice, la Compagnie a signé avec le ministère des colonies une convention pour le transport du personnel et du matériel de l'administration entre la France et les colonies de l'Afrique occidentale et de l'Afrique équatoriale.

Signalons, enfin, que les services annexes de la côte d'Afrique continuent à se développer d'une façon satisfaisante ; ils ont été renforcés par l'acquisition de quelques chalands et remorqueurs.

La comparaison des deux derniers bilans, résumés et arrêtés au 30 juin, permet de se rendre compte de la situation financière de la Compagnie:

	1910-1911	191-1-1912
ACTIF		
Immobilisé	61.069.448 64	59.024.133 14
Réalisable	2.617.648 77	3.340.19198
Disponible	42.411.891 17	14.066.473 85
Totaux	<u>76.098.988 58</u>	<u>76.440.798 97</u>
PASSIF		
Capital	12.500.000 00	12.500.000 00
Réserves et amortissements	33.159.476 40	34.314.138 92
Obligations	19.418.000 00	18.716.000 00
Créanciers divers	10.360.907 01	10.171.562 02
Profits et pertes	660.605 17	709.098 03
Totaux	<u>76.098.988 58</u>	<u>76.440.798 97</u>

D'une année à l'autre, les immobilisations accusent une moins-value de plus de 2 millions de francs. Si le matériel naval s'est augmenté, au cours de l'exercice, du coût du *Faâdj*, il a été, par contre, diminué des vapeurs *Amiral-Aube* et *Amiral-Baudin*,

Au passif, les réserves et amortissements se sont accrus de près de 1.250.000 francs.

Quant à la trésorerie sociale, elle s'est sensiblement renforcée : les 10 millions de créances diverses sont couverts par 14 millions de disponibilités et 3.350.000 fr. d'actif réalisable. Le fonds de roulement ressort ainsi à plus de 7 millions 400.000 fr., somme suffisamment importante pour faire face aux améliorations projetées par le conseil et assurer l'avenir de l'entreprise.

CHARGEURS RÉUNIS ⁸
A.G.O., 21 novembre 1913
(*Le Recueil des assemblées générales*)

CONSEIL D'ADMINISTRATION

MM. Denis Pérouse, président ; Léon Fould, vice-président ; Charles Ledoux, Hermann de Clermont, Edgar de Sinçay, Édouard de Billy, comte J. de Sayve, Charles Demachy, Jean Boissonnas, administrateurs.

Directeur : M. Jean Brally.

Commissaires des comptes: MM. Jacques Derbanne, Raoul Sautter.

Siège social : à Paris, 1, boulevard Malesherbes.

L'assemblée était présidée par M. Denis Pérouse, président du conseil d'administration, assisté de MM. Fleury et Dalloz, les deux plus forts actionnaires présents en qualité de scrutateurs.

M. Brally, directeur, remplissait les fonctions de secrétaire.

4.272 actions étaient présentes ou représentées, donnant droit à 194 voix.

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

.....
Voici le résumé de nos opérations :

Il a été effectué, pendant l'exercice, 85 voyages, dont ; 49 sur le Brésil et La Plata, 24 sur la Côte Occidentale d'Afrique, 12 sur l'Indo-Chine.

Nous avons transporté : 38.963 passagers et émigrants, 1.069.987 mètres cubes de marchandises, et parcouru 378.425 lieues marines (1.135.275 milles). Les recettes de toute nature effectuées pendant l'exercice s'élèvent à 40.542.194 13

Les dépenses de toute sorte, les prélèvements pour amortissements, assurances, etc., se sont élevés au chiffre de : 38.804.698 fr. 43

Intérêt des obligations : 743.773 33

39.548.471 76

soit un excédent de recettes de 993.722 37

Plus reliquat de l'exercice 1911-1912 84.098 03

Total 1.077.820 40

⁸ Société anonyme constituée en 1872 pour une durée primitivement fixée à 20 années, qui a été prorogée jusqu'en 1942.

Capital : 12.500.000 francs divisé en 25.000 actions de 500 francs entièrement libérées.

Obligations : fr. 17.986.000, représentés par 35.972 obligations de 500 fr. A % restant en circulation sur 50.000 obligations émises de 1-900 à 1902 à 495 fr. et 497 fr., remboursables au pair de 1901 à 1930, sauf anticipation.

Il existe 16.000 parts de fondateur qui ont droit aux bénéfices d'après la répartition ci-après:

Les actions, les obligations et les parts sont inscrites à la Cote officielle, au comptant.

Cours du 15 décembre 1913 :

Actions (coupon n° 64 attaché) Fr, 624 »

Obligations (jouissance novembre) 99 »

Répartition des bénéfices :

5 % à la réserve;

5 % aux actionnaires;

L'excédent, après attribution facultative au fonds de prévoyance, est attribué :

75 % aux actions;

9 % au conseil;

16 % aux parts de fondateur.

conformément au bilan que nous avons l'honneur de vous soumettre.

.....

RÉSUMÉ

MESSIEURS,

Les circonstances plus favorables que nous vous signalions dans notre dernier rapport se sont maintenues au cours de l'exercice 1912-1913. Nous pouvons donc vous proposer, en même temps que la mise aux réserves de sommes importantes, la distribution d'un dividende plus élevé.

Est-il besoin de rappeler de quel secours ont été, pendant la période difficile que nous avons traversée dernièrement, les réserves formées au cours d'années prospères ? Notre premier souci doit donc être de les reconstituer, pour nous mettre à même de résister aux mauvais jours, quand ils reviendront. Mais nous estimons aussi que le capital doit profiter dans la plus large mesure des résultats plus satisfaisants de l'exercice. C'est à cette double considération que nous obéissons en vous proposant aujourd'hui les chiffres de fr. 1.600.000 pour les réserves et de fr. 35 pour le dividende.

L'amélioration du trafic s'est manifestée dans toutes les directions que nous desservons, mais principalement sur nos lignes de l'Amérique du Sud : les frets de sortie se sont maintenus à des taux rémunérateurs et les frets de retour ont atteint, pendant quelque temps, des chiffres que nous n'avions pas vus depuis bien des années. Malheureusement, le relèvement de ces derniers n'a été que temporaire et ils sont trop rapidement revenus vers leur niveau antérieur. Nous espérons toutefois que le développement rapide et régulier de la République Argentine en même temps qu'il augmentera sa puissance de production, régularisera l'exportation, permettant ainsi aux frets de se maintenir sans trop de fluctuations à un taux satisfaisant. C'était en vue de ce développement, dont nous constatons chaque jour la réalisation, que nous avons commandé, l'an dernier, quatre vapeurs de charge qui doivent nous être livrés pendant l'exercice en cours. Aujourd'hui, les circonstances nous mettent dans l'obligation de vous demander un nouvel effort.

Vous savez qu'à la suite d'une entente intervenue, il y a de longues années, entre la Compagnie anglaise Allan et les Chargeurs réunis, les services des deux armements à destination de La Plata avalent été combinés, au départ du Havre, de façon à offrir une périodicité parfaite. Les tarifs étant les mêmes et les horaires établis d'accord, nous avons pu travailler côte à côte pendant trente-quatre années, sans trop de difficultés. Mais un pareil état de choses n'était pas, quelle que fût d'ailleurs la cordialité des relations, sans nous causer une gêne sur laquelle nous n'avons pas besoin d'insister. Aussi n'avons-nous pas hésité à saisir l'occasion qui s'est offerte au début de 1913 d'amener l'Allan Line à renoncer à son service.

La conséquence immédiate et prévue de l'abandon du trafic Sud-Amérique par cet armement était la nécessité pour nous de remanier nos lignes Plata et nous avons profité de cette circonstance pour décider d'établir, au départ du Havre, ce service hebdomadaire que le commerce français d'exportation avait si souvent réclamé.

Pour faire face à cette augmentation de nos services et en prévision du remplacement de quelques unités vieilles qui auront bientôt atteint leur limite d'âge, du matériel nouveau nous est indispensable. Nous avons donc acheté à la Compagnie Allan deux des vapeurs qu'elle affectait à sa ligne Plata. À peu près semblables par leurs dimensions, leur marche et leur âge, à nos *Amiraux*, ils rentrent naturellement dans cette série de navires et les noms d'*Amiral-Charner* et d'*Amiral Ganteaume* leur ont été attribués. D'autre part, nous avons arrêté un programme de construction comprenant quatre vapeurs de grande capacité et à marche relativement rapide, pour lesquels nous avons des propositions des chantiers de construction.

La réalisation de ce programme nécessite des fonds qu'il n'est possible de se procurer que par une augmentation du capital ou par l'émission d'un emprunt. C'est la première de ces opérations qui, dans les circonstances actuelles, a toutes nos préférences. Malheureusement à l'époque où nous avons eu à prendre une détermination à ce sujet, l'augmentation du capital était, vous le savez, impossible, faute de pouvoir réunir l'assemblée générale extraordinaire. Nous avons donc décidé, à ce moment de recourir à l'emprunt et de demander l'autorisation nécessaire à l'assemblée générale ordinaire.

Mais depuis que celle-ci a été convoquée, la Chambre des députés a adopté, le 6 novembre, un projet de loi qui était pendant devant le Parlement depuis de longs mois. Grâce aux modifications qui ont été apportées par ce vote à la loi sur les sociétés, il est permis d'espérer qu'il sera possible de réunir une assemblée générale extraordinaire à laquelle sera proposée l'augmentation du capital social. Des convocations en vue de cette assemblée extraordinaire devant être lancées aussitôt la loi promulguée, il semblerait qu'une autorisation d'emprunter fût devenue inutile. Il n'en est rien. En effet, les options qui nous ont été consenties par les Chantiers de construction arrivent à expiration bien avant la date à laquelle l'assemblée extraordinaire pourra se tenir. Il est donc de toute nécessité, si nous voulons profiter des conditions obtenues et éviter une perte de temps très préjudiciable à l'exécution de notre programme, que nous passions immédiatement une commande ferme. Pour cela, votre conseil a besoin d'être couvert par une autorisation d'emprunter, quitte, si vous la lui accordez, à ne pas en faire usage dans le cas où l'augmentation du capital pourrait être réalisée en temps voulu, pour faire face au paiement du matériel nouveau. En conséquence, nous vous demandons, Messieurs, de nous autoriser, conformément à l'article 39 des statuts, à émettre un emprunt jusqu'à concurrence de douze millions de francs, capital nominal, soit sous forme d'obligations, soit sous forme de bons.

Il reste bien entendu que si nous parvenions à réaliser l'augmentation du capital avant d'avoir émis l'emprunt, votre autorisation se trouverait annulée *ipso facto*.

L'effort que nous vous demandons nous paraît indispensable à accomplir, si vous voulez maintenir et consolider la place que notre Compagnie s'est faite dans le trafic sud-américain, et qu'elle a toujours défendue avec acharnement. L'exécution, du programme que nous vous soumettons nous mettra à même de lutter avec succès contre la concurrence qui fait, de toutes parts, des progrès incessants et nous sommes convaincus que les avantages de fréquence, de célérité et de régularité, sous pavillon national, procurés ainsi au commerce nous assureront définitivement la faveur des exportateurs français.

NOMINATION DE DEUX ADMINISTRATEURS

Vous savez, Messieurs, à élire deux administrateurs, le mandat que vous avez confié en 1907 à MM. Pérouse et de Sayve étant arrivé à son terme statutaire. MM. Pérouse et de Sayve sont rééligibles.

NOMINATION DE DEUX COMMISSAIRES

Conformément à l'article 29 de nos statuts, vous avez, Messieurs, à désigner un ou plusieurs commissaires et à fixer leur rémunération.

MM. Jacques Derbanne et Raoul Sautter ont exercé ces fonctions pendant le dernier exercice.

.....

DISCUSSION

Un actionnaire. — Tout en félicitant très vivement le conseil d'administration des résultats si brillants acquis par notre société depuis quelques années, je suis un peu surpris de la proposition qui nous est faite d'augmenter le capital-actions.

J'estime que cette augmentation est contraire aux intérêts des actionnaires pour les raisons que je vous indiquerai tout à l'heure.

Il y a lieu de remarquer que l'actif de la société représente, d'après les propres comptes fournis par le conseil d'administration et après avoir déduit les 10.725.1.17 fr. 12 des créanciers divers, la somme de 71.447.150 fr. 20 ; celle-ci n'a en regard qu'un passif obligatoire de 17.986.000 francs.

Or, il est de toute évidence que le solde visible de l'actif net de la société, qui est de 29.412.066 fr. 47, après avoir déduit les 26.049.083 -fr. 73 du compte Amortissement du matériel naval, laisse une marge importante qui permet d'émettre, soit des obligations, soit des bons. Cette marge offre donc au public, qui voudra bien honorer la compagnie de sa confiance, une garantie suffisamment large pour lui permettre de prêter d'une façon très sûre à notre société.

Les raisons qui me permettent de considérer actuellement une augmentation de capital comme défavorable aux intérêts des actionnaires sont celles-ci :

Tout d'abord, il vaut mieux être deux à se partager les bénéfices que d'être quatre, et c'est ce qui se produirait si les bénéfices nets devaient être partagés entre 50.000 actions au lieu de 25.000.

Ensuite, les réserves, les amortissements mentionnés au bilan, ainsi du reste que ceux effectués hors Bilan (ou, si vous préférez, avant inventaire) représentent une somme telle qu'il est impossible d'émettre des actions nouvelles à un cours qui tiendrait compte de la valeur intrinsèque de l'action, et il en résulterait un préjudice considérable pour l'actionnaire.

En effet, la valeur intrinsèque du titre représente 1.100 fr. par action, en tenant compte seulement des réserves et amortissements portés au bilan, et les cours actuels représentent à peine 700 francs.

L'émission de nouvelles actions qui, fatalement, se ferait à un taux bien inférieur à ce cours de 700 francs, diminuerait la part des réserves de l'Actif pouvant revenir un jour à chaque actionnaire, d'une somme supérieure de 200 francs.

Il me semble que ces raisons sont suffisamment sérieuses pour ne pas augmenter le capital de la société, et si les actionnaires savent comprendre leurs intérêts, ils n'approuveront pas cette opération.

En qualité d'actionnaire, j'aimerais mieux que la société paie 5 ou 5 1/2 % par bon ou par obligation, plutôt que de diminuer sensiblement sur chaque action la part des bénéfices qui ont été mis aux réserves ou amortissements, car ceux-ci constituent, il ne faut pas l'oublier, le patrimoine des actionnaires.

On me répondra peut-être que l'émission est réservée aux actionnaires et que ceux-ci bénéficieront des avantages attachés aux nouvelles actions. Eh bien, Messieurs, cette raison est un véritable mirage, car les actionnaires peuvent ne pas pouvoir profiter des avantages qu'on semble vouloir leur faire, et même s'ils peuvent y participer, ils auront un capital plus important dans l'affaire ; même en supposant l'éventualité la plus favorable, la conséquence brutale est que le pourcentage des dividendes se trouvera forcément diminué pour chaque action.

Ce sont les raisons pour lesquelles je ne voterai pas la proposition d'augmentation du capital.

Mais, par contre, je voterai des deux mains une émission d'obligations ou de bons à court terme, qui permettra de développer dans les mêmes conditions les affaires sociales.

Le président. — Nous ne proposons pas du tout l'augmentation de capital aujourd'hui ; par conséquent, les observations que vous venez de faire ne peuvent, venir qu'à l'assemblée générale extraordinaire, à laquelle nous pourrions proposer

l'augmentation de capital. Nous avons simplement dit, dans le rapport, qu'en principe, cette solution avait toutes nos préférences, mais qu'elle n'était pas possible. Ce que nous vous demandons aujourd'hui, c'est, précisément, l'autorisation de contracter un emprunt; nous sommes donc complètement d'accord avec vous, pour le moment, et, dans l'avenir, nous discuterons de l'augmentation de capital, mais le moment n'est pas venu, puisque nous ne vous demandons pas l'augmentation de capital à la présente assemblée et que, d'ailleurs, nous ne pouvons même pas la demander, puisque vous êtes convoqués en assemblée ordinaire.

Un autre actionnaire. — Je voudrais dire un mot au sujet des nouvelles constructions que vous allez faire. Vous avez fait beaucoup d'économies depuis 1900, puisque vous avez diminué le dividende et que vous l'avez même supprimé, à certains moments, pour faire des constructions nouvelles ; or, vous avez eu des ennuis avec ces constructions nouvelles, des navires qui n'ont pas été très bons, puisque vous avez vendu des navires de la série des *Amiraux*, qui étaient relativement neufs et que, par contre, vous avez gardé *Caravellas* et le *Campinas*, bateaux anciens, qui paraissent meilleurs.

À qui revient la faute? Est-ce aux chantiers, à vos ingénieurs, au conseil d'administration?

Qui s'est trompé dans la commande de ces bateaux ?

Le président. — Je voudrais bien savoir à quels bateaux vous faites allusion ?

L'actionnaire. — Vous avez vendu l'*Amiral-Aube*.

Le président. — Mais ce n'est pas parce qu'il n'avait pas donné satisfaction ; c'est uniquement parce que nous en avons trouvé un prix avantageux, à un moment où il était devenu difficilement exploitable à cause de son âge et de ses disponibilités. On nous a demandé à l'acheter avec deux autres semblables. Si on nous avait demandé à acheter le *Caravellas* et le *Campinas*, nous les aurions vendus avec plus de satisfaction encore ; seulement, nous n'avons pas trouvé à les vendre.

Nous ne reconnaissons pas avoir fait une erreur dans les commandes de nos bateaux ; il y en a qui ont été plus ou moins- réussis : c'est incontestable. Le conseil d'administration doit avoir sa part de responsabilité, puisque c'est lui, en définitive, qui approuve les plans, mais ses connaissances techniques ne lui permettent pas d'en prendre une trop grande. Nous n'avons pas eu de « loups » comme beaucoup de Compagnies le déplorent.

Vous voyez, dans des compagnies étrangères et même françaises, des bateaux qui doivent être refusés parce qu'ils ne remplissent pas les conditions des cahiers des charges : d'autres qui, ayant été reçus, n'ont pu être exploités normalement, mais je n'ai jamais vu, depuis que je suis à la Compagnie des Chargeurs, chose pareille, et je crois que notre administrateur délégué, qui est un marin distingué, me soutiendra quand je dirai que nous n'avons jamais connu ces erreurs.

L'actionnaire. — Ce ne sont pas des erreurs ; seulement dans les milieux maritimes du Havre, on a été fort étonné de voir sortir de votre flotte les trois *Amiraux* dont j'ai parlé tout à l'heure, parce qu'ils passaient pour être de construction excellente. On s'est étonné de les voir partir si jeunes, alors que quelques réfections auraient pu les mettre à même de servir pendant longtemps encore.

Au moment où le fret a été très bon cette année, par exemple, nous avons été plutôt affréteurs qu'autre chose, vous avez affrété tout ce que vous avez pu ; vous vous êtes donc démunis de tonnage au moment où le fret montait, alors que si la période des vaches maigres succède à la période des vaches grasses, nous allons avoir beaucoup de tonnage et peut-être pas grand-chose pour le remplir.

Le président. — Ceci, c'est l'aléa de toute entreprise maritime.

L'actionnaire. — Si on pouvait arriver à la concordance des deux choses, ce serait l'idéal.

Le président. — Évidemment, mais il n'y a pas d'entreprise de navigation qui arrive à ce résultat, étant donné que les fluctuations des mouvements économiques sont très

brusques et que les constructions de bateaux sont des opérations à très longue haleine. Il faut commander un navire dix-huit mois ou deux ans à l'avance, et on ne peut pas dire que le mouvement d'exportation ou d'importation d'un pays n'aura pas varié quand lesdits navires entrèrent en service.

Nous cherchons à nous éclairer le plus possible C'est ainsi que nous avons une très grande foi dans le développement progressif de l'Amérique du Sud, mais nous ne pouvons pas répondre que, dans dix-huit mois, nous aurons de quoi remplir tous nos nouveaux bateaux.

Le conseil d'administration travaille toutes ces questions avec un très grand soin ; nous cherchons toujours à proportionner nos moyens d'action au fret que nous entrevoyons ; nous sommes, en ce moment-ci, obligés d'affréter beaucoup, comme vous le dites vous-même ; or, les affrètements sont coûteux, et c'est ce qui nous décide à avoir du matériel nouveau. Il est rare que les vapeurs affrétés donnent des bénéfices ; nous sommes cependant obligés d'en avoir pour maintenir nos trafics et ne pas mécontenter notre clientèle.

Nous espérons qu'il viendra un moment où nous pourrons les remplacer par des navires qui nous appartiendront. C'est pourquoi nous demandons à commander quatre grandes unités. Je ne crois pas que l'assemblée puisse condamner cette manière de faire et nous refuser de construire ces nouveaux bateaux, qui ont pour but de nous permettre de travailler sans affréter.

L'actionnaire. — Il y a cependant quelque chose qui est très inquiétant au point de vue de la concurrence : dans le rapport de l'un des plus grands chantiers maritimes, il a été dit que le chantier avait pris participation dans des Compagnies maritimes également à créer. Il est évident que ces chantiers, dans les périodes de marasme, pour remplir leurs cales, construisent, mais il serait cruel de leur donner notre clientèle lorsqu'ils participent à des créations concurrentes.

Le grand chantier auquel je fais allusion a participé à deux créations très importantes et très intéressantes : une ligne de l'Océanie, sur l'Europe, et une ligne des mers du Nord, portant du charbon et rapportant des poteaux de mine. Il est évident, si tout à coup il leur prend l'idée de faire une ligne autour du monde, par exemple, que nous leur donnerions de l'argent pour nous faire une concurrence directe.

Le président. — C'est un danger dont nous tiendrons compte, le cas échéant, mais qui n'a pas d'application pour le moment, puisque les navires dont vous parlez, qui sont en construction pour des Compagnies de navigation nouvelles ou en formation, ne nous font pas une concurrence directe pour le moment. Nous ne faisons pas de ligne sur l'Océanie ni sur la mer du Nord. Cette question ne se pose pas pour le moment, mais vous pouvez être assuré -que si nous avons des commandes à passer avec des chantiers de construction qui auraient pris part à la constitution de lignes concurrentes, nous ferions ce que la défense bien comprise de vos intérêts nous dicterait.

COMPAGNIE DES CHARGEURS RÉUNIS
[Lancement du paquebot *Asie*]
(*Les Annales coloniales*, 7 mars 1914)

Le 12 février a eu lieu, à Dunkerque, le lancement du paquebot *Asie* construit par les « Chantiers de France » pour la Cie des Chargeurs réunis ; l'opération a été effectuée avec un plein succès. Ce magnifique vapeur est destiné au nouveau service de trois semaines entre la France et la Côte occidentale d'Afrique, récemment inauguré par les Chargeurs réunis.

Le luxe et le confort de ses installations ont été portés à un degré qui n'avait pas encore été atteint sur les vapeurs, tant français qu'étrangers, affectés aux lignes

parallèles. Des innovations très heureuses, qui seront certainement très goûtées, ont été réalisées dans tous les aménagements.

En un mot, nous pouvons dire que la nouvelle unité occupera la première place parmi les vapeurs les plus modernes et les plus réputés desservant la Côte occidentale d'Afrique.

Les dimensions principales sont les suivantes :

Longueur, 140 m. ; largeur, 17 m. ; creux, 12 mètres.

Son déplacement est de 12.000 tonneaux, la puissance de la machine de 10.000 chevaux et l'Asie devra donner aux essais, qui auront lieu prochainement, une vitesse de 18 nœuds.

Nous nous réservons de faire connaître à nos lecteurs le résultat d'une visite approfondie que nous comptons faire prochainement du nouveau paquebot.

Chargeurs réunis
(Compagnie française de navigation à vapeur).
(*Le Journal des finances*, 21 mars 1914)

Société anonyme française constituée le 13 février 1892 pour une durée de 70 ans..

Capital social : 12.500.000 fr.

divisé en 25.000 actions de 500 fr. plus 50.000 obligations de 500 fr.

Il a été créé en outre 16.000 parts de fondateur.

Assemblée générale : avant fin décembre.

Dernier dividende : 35 fr. par action.

Dernier cours de l'action : 566 fr.

Nous avons annoncé, dans un de nos derniers numéros, que les actionnaires de cette compagnie ont, dans leur assemblée extraordinaire du 19 février, décidé de porter le capital de la société de 12.500.000 à 25 millions de francs. Cette augmentation se fera en deux tranches, dont la première de 6.250.000 francs a été offerte jusqu'au 20 courant au prix de 560 francs. Nous croyons donc que nos lecteurs trouveront intérêt à envisager, en regard des résultats déjà obtenus, ceux que l'on peut attendre de cette réorganisation.

*

* * *

La Compagnie des Chargeurs réunis est la principale entreprise française d'armement, en dehors des compagnies subventionnées. Elle n'a qu'un service postal mensuel sur la côte occidentale de l'Afrique et est en quelque sorte complètement libre vis à vis de l'État. Cela a son prix car, ainsi que nous l'avons constaté en étudiant la situation des entreprises subventionnées (Transatlantique, Messageries Maritimes), le concours de l'État en impliquant des parcours et des départs réguliers, ainsi que des filières élevées entraîne de lourdes charges.

Les Chargeurs réunis desservent principalement trois grandes lignes, l'une sur le Brésil et La Plata, la seconde sur la cote occidentale d'Afrique, la troisième sur l'Indo-Chine.

Les départs sont mensuels sur l'Indo-Chine, bimensuels sur la côte africaine ; ils sont devenus hebdomadaires sur le Brésil et La Plata, en raison du développement des relations commerciales avec ces pays et de la cessation des services de la Compagnie anglaise Allan, avec laquelle les Chargeurs avaient une entente. C'est pour assurer la

mise à exécution de ce programme dans le plus bref délai que la société a besoin de nouvelles ressources.

Ces ressources, la Compagnie des Chargeurs réunis était à même de se les procurer de deux façons : soit par l'emprunt, c'est-à-dire par une émission d'obligations, soit par une augmentation de capital, c'est-à-dire par la création d'actions nouvelles. De ces deux façons, elle a préféré, la seconde. Le rapport du conseil à l'assemblée du 19 février fait remarquer à ce sujet que la société a déjà une dette obligataire de 18 millions, en regard d'un capital actions de 12.500.000 francs. Il lui a donc paru imprudent de porter la dette obligataire à 30 millions, car il ne faut pas oublier que les entreprises maritimes sont exposées à beaucoup d'aléas. En butte aux attaques de la concurrence tant française qu'étrangère, et à la merci des crises économiques générales qui se font sentir à l'armement dans toute leur intensité, elles doivent avoir beaucoup de souplesse dans leur exploitation. Or, cette souplesse est incompatible avec une lourde dette obligataire, et le conseil a pu rappeler que, dans un passé récent, la société s'était trouvée en face de situations qui, avec des charges plus importantes, seraient devenues vraiment critiques.

En examinant quels ont été depuis dix ans les résultats obtenus, on constate que les recettes ont fait un premier bond d'une dizaine de millions entre 1904 et 1906, à la suite de l'exécution du programme naval consécutive à l'émission des obligations pratiquée de 1900 à 1902. De 1906 à 1911, elles sont restées à peu près stationnaires ; mais la société avait néanmoins augmenté sa flotte avec ses propres ressources ; aussi en 1912 et 1913 enregistre-t-on une nouvelle progression déterminant une élévation du dividende qui passe de 25 à 35 francs.

Quant au coefficient d'exploitation, il se retrouve en 1913 au même niveau qu'il y a dix ans, malgré les charges provenant du renchérissement de la main-d'œuvre ajoutées à la hausse des prix du combustible. C'est là un résultat intéressant. Enfin, le fonds d'assurance inscrit au dernier bilan représente 25 % de la valeur non amortie de la flotte. On admet qu'il doit être en bonne administration égal à 10 % de cette valeur. Il a donc été surabondamment pourvu. La flotte des Chargeurs est d'ailleurs parfaitement bien appropriée aux services qu'on en attend, et très jeune ; son âge moyen doit être inférieur à 7 ans, et il sera encore réduit l'an prochain à la suite de la mise en service de quatre nouvelles unités.

En définitive, la gestion financière de la Compagnie semble irréprochable. Nous en trouvons la preuve dans ce fait, que de 1903 à 1911, le conseil, pour ne pas diminuer l'importance des réserves, a supprimé trois fois le dividende et l'a réduit pour les autres exercices à un chiffre assez modeste. La question se pose néanmoins de savoir si l'accroissement du capital à rémunérer ne va pas entraîner quelques difficultés pour maintenir le dividende au taux antérieur, car les émissions en cours ou en perspective peuvent ne pas produire pleinement les fruits escomptés.

Dans ces conditions, les actions Chargeurs réunis doivent être considérées comme des titres sérieux, fournissant aux cours actuels un revenu avantageux. Il y a lieu toutefois de formuler à ce point de vue quelques réserves pour l'avenir, tant en raison de l'importance de l'opération projetée que des fortunes diverses attachées à toute entreprise de transport maritime.



Coll. Olivier Galand

CHARGEURS RÉUNIS

Compagnie française de navigation à vapeur
Société anonyme
constituée conformément à la loi du 24 juillet 1867

Fonds social : douze millions cinq cent mille fr.
divisé en 25.000 actions de 500 fr.

CAPITAL PORTÉ À 13.750.000 FRANCS
Décision de l'assemblée générale extr^e du 19 février 1914

CERTIFICAT D' ACTIONS NOMINATIVES

Madame veuve Partenay Pierre, née Avril Gabrielle
demeurant à Saint-Jean-de-Luz (Basse-Pyrénées)
est inscrit sur les registres de la société pour 34
actions nominatives libérées de 500 fr. avec coupons, depuis le n° 65.

Paris, le 14 mai 1914.

Deux administrateurs

à gauche : Léon Fould

à droite : Édouard de Billy

Paris. — Imprimerie artistique M^{er}ard & Chaufour, 8-10, rue Milton
E. Lesaché — Stern, graveur

LA GUERRE EST DÉCLARÉE :
(*Les Annales coloniales*, 6 août 1914)

Le paquebot de la Compagnie des Chargeurs réunis, qui devait partir aujourd'hui pour la Côte d'Afrique, est retenu provisoirement en raison de l'état actuel des communications maritimes. On compte qu'il pourra quitter Bordeaux à la fin de la semaine.

À l'annonce de la déclaration de guerre, la Compagnie des Chargeurs réunis a câblé à tous ses paquebots en mer l'ordre de se réfugier dans les ports les plus voisins.

En conformité de cet ordre, le *Formosa* s'est arrêté à Conakry et l'*Afrique* est resté à Matadi.

Chargeurs réunis
(*Le Journal des finances*, 6 mars 1915)

Les répercussions de la guerre ont été assez lourdes pour cette compagnie qui s'inscrit au nombre des plus prospères de nos entreprises maritimes. Les lignes, paralysées au lendemain de la mobilisation n'ont retrouvé qu'une activité très restreinte. Cependant, l'entretien du reste de la flotte constitue une charge pour la compagnie. Il ne peut donc être question d'un dividende pour cette année.

COMPAGNIES MARITIMES FRANÇAISES
Chargeurs réunis
(*Le Journal des finances*, 3 juillet 1915)

Cette compagnie, qui passe, avec raison, pour une de nos plus prospères entreprises de navigation, dessert le Brésil et La Plata, la côte occidentale d'Afrique et l'Indo-Chine. Elle n'a qu'un service postal mensuel sur la côte d'Afrique et reste, de ce fait, tout à fait libre vis-à-vis de l'État. Ses lignes, paralysées pendant un délai assez prolongé du fait de la mobilisation, n'ont été rétablies que partiellement. Elle a donc subi une importante diminution de recettes.

Celles-ci se sont élevées en 1914 à 41.136.965 fr. ; les dépenses, y compris les prélèvements pour amortissements et assurances, ont atteint 38.633.751 fr. Si l'on ajoute à ces dépenses l'intérêt des obligations, soit 714.386 fr., on arrive à un total de dépenses de 39.31.8.135. fr., faisant ressortir un excédent de recettes de 1.818.826 fr.

Dans ces conditions, le capital social n'a pu être rémunéré cette année, mais la compagnie, en assurant l'entretien de sa flotte malgré de lourdes charges, reste dans les meilleures conditions pour se remettre au travail dès que la paix sera conclue.

CENSURE ET PUBLICITÉ
(*Les Annales coloniales*, 20 novembre 1915)

La censure interdit aux sociétés de navigation françaises de publier dans les annonces le nom des navires et la date de leurs départs.

La Compagnie des Chargeurs réunis nous en a avisés par lettre en date du 18 novembre.

C'est parfait, mais nous ne comprenons pas les raisons de cette interdiction d'insérer dans des journaux français la date de ces mouvements de navigation qui sont publiés dans les journaux étrangers, bien mieux, affichés dans les ports et les grandes gares des pays neutres, en Hollande et en Suisse, par exemple. Et un Français nous disait récemment sa patriotique satisfaction d'action vu, au Central Bahnhof de Berne, l'affiche tricolore de la Compagnie générale transatlantique, hebdomadairement renouvelée, annonçant les départs des bateaux de cette compagnie de Bordeaux pour le Nouveau Monde, à côté des affiches des sociétés de transports maritimes anglaises et hollandaises.

COMPAGNIE DES CHARGEURS RÉUNIS (*Les Annales coloniales*, 1^{er} janvier 1916)

L'assemblée générale ordinaire des actionnaires des Chargeurs réunis a eu lieu le 21 décembre, sous la présidence de M. Pérouse, président du conseil.

Au cours de l'exercice 1914-1915, clos le 30 juin dernier, cette Compagnie a effectué 62 voyages, dont 33 sur le Brésil et La Plata, 14 sur la Côte occidentale d'Afrique, 8 sur l'Indochine et 7 sur l'Amérique. Elle a transporté 23.390 passagers et émigrants, 602.654 mètres cubes de marchandises et parcouru 271.453 lieues marines.

Les recettes de toute nature effectuées pendant l'exercice s'élèvent à 34.712.586 fr. 42 et les dépenses de toutes sortes à 36.401.021 (?) fr. 34 dont 27.769.708 fr. 06 de dépenses d'exploitation, 4.147.562 fr. 56 pour l'amortissement du matériel naval, 400.807 fr. 39 pour frais généraux et 608. 853 fr. 33 pour intérêts des obligations.

L'excédent, des recettes ressort à 1.611.565 fr. 08 ; en y ajoutant le reliquat de l'exercice 1913-1914, le solde bénéficiaire du solde de Profits et pertes s'élève à 2.021.437 fr. 20 contre 1.338.313 fr. 42 en 1913-1914. et 1.077.820 fr. 40 en 1912-1913. Indiquons que les amortissements atteignent 4.147.562 fr. 56 contre 3.197.260 fr. 17 l'année précédente, mesure de sage prudence dont on ne saurait trop féliciter le conseil d'administration.

Après les prélèvements statutaires, le dividende a été fixé à 35 fr. par action, égal au précédent et à 5 fr. par part, payable le 28 courant. Une somme de 450.000 francs a été affectée à la réserve pour renouvellement de chaudières et grosses réparations, et 53.358 fr. 95 ont été reportés à nouveau.

Toutes les résolutions proposées par le conseil ont été adoptées à l'unanimité.

ARRIVÉE DE PAQUEBOTS (*L'Action française*, 23 janvier 1916)

Marseille, 22 janvier. — Les vapeurs *Algérie*, des Transports Maritimes, *Amiral-Obry* des Chargeurs réunis, et *Ville-du-Havre*, de la Compagnie Havraise [péninsulaire], sont arrivés aujourd'hui venant de Salonique.

OPINIONS
Les Viandes frigorifiées.

Va-t-on enfin se décider à faire appel à nos colonies ?
demande M. Paul Bluysen, député de l'Inde française.
(*L'Économiste parlementaire*, 22 février 1916)

Oui on non, utiliserons-nous les ressources de nos colonies ?

La question s'est posée vingt fois.

La voici qui revient devant l'opinion, sous sa forme la plus simple, en apparence — et la plus saisissante —, celle de l'approvisionnement de la France en viandes coloniales.

Les efforts de tous mes collègues se sont, jusqu'ici, usés sur ce sujet : Lucien Gasparin, dans toutes les commissions et à la tribune, a très bien plaidé pour Madagascar, dont il connaît admirablement le riche cheptel. — G. Bousсенot, Ernest Outrey, Henri Cosnier (ce dernier doublant son autorité coloniale de celle de président de la Commission de l'agriculture) ont développé la même thèse, en l'étendant à l'ensemble de nos possessions.

Résultat : M. le sous-secrétaire d'État Joseph Thierry vient de passer avec les Compagnies des Chargeurs réunis et les Transports maritimes [SGTM], un contrat qui leur assure le fret, pendant trois ans, de 200.000 tonnes de viandes congelées, qui seront prises en Amérique-du Sud (Argentine et-Uruguay).

Il n'est rien prévu pour nos colonies.

Notons qu'une de ces compagnies (Les Chargeurs) était ou est encore chargée des relations de la métropole avec l'Afrique occidentale ; or, dans l'immense domaine de celle-ci, il y a des parties qui sont très -propices à l'élevage. Point n'est besoin d'être un spécialiste de nos affaires, pour avoir entendu parler des grands troupeaux du Haut-Sénégal, décrits dans maints ouvrages de vulgarisation. Par ailleurs, notre ami Blaise Diagne, qui aime son pays d'un juste amour d'autochtone, a fait à ce propos, devant une des innombrables commissions dites compétentes, une communication qui a paru, à quelques-uns, tout à fait probante ;

Il semblerait donc de la plus élémentaire logique que les Chargeurs réunis, doublement au courant de cette situation, aient songé à chercher du fret bovin de ce côté ; mais il est vrai que cette compagnie n'exploite plus qu'à moitié sa ligne d'Afrique et qu'elle a reporté ses préférences vers d'autres régions (l'Amérique du Sud, notamment) d'où lui est venu, pour cette année de pleine guerre un bel accroissement de bénéfices sur l'exercice précédent ; c'est son dernier bilan, publié par les journaux, qui nous l'apprend...

En tout cas, à défaut d'une société qui a bien le sentiment de ses propres intérêts — ce dont on ne saurait, après tout, la blâmer du point de vue des actionnaires —, le sous-secrétaire d'État aurait pu tourner ses regards vers cette Afrique que les Chargeurs ne veulent plus connaître qu'en cas de subventions exceptionnelles ? Ou vers les autres colonies françaises dont l'indication a été si souvent fournie au gouvernement ?

M. Joseph Thierry ne l'a pas fait, sans qu'on aperçoive pourquoi. Il n'a pas été sollicité dans un sens ? L'a-t-il été, au contraire, très (ou trop) énergiquement dans l'autre sens ? C'est d'un intérêt purement rétrospectif, puisque les marchés sud-américains sont passés...

On peut, toutefois, enregistrer avec plaisir, sinon avec la certitude du lendemain, que M. Joseph Thierry ne se refuse pas à s'adresser, *maintenant*, à nos colonies — l'étranger, les Chargeurs et les Transports étant servis. Il l'a dit à nos collègues qui se sont précipités vers lui, dès qu'ils ont connu l'aubaine qui est échue au prochain bilan des deux susdites compagnies de navigation...

Car, naturellement, les députés coloniaux ne sont pas restés inactifs : Ernest Outrey et Georges Bousсенot ont développé d'abord la question devant la Commission des Affaires extérieures et celle-ci a adopté un ordre du jour qui « invite le gouvernement, qui vient de passer des contrats de frets pour le transport en France de viandes

frigorifiées provenant de l'Amérique du Sud, à se préoccuper également de l'approvisionnement de la Métropole en viandes coloniales et à prendre toutes mesures pour que ces viandes puissent être consommées en France, sinon de préférence, du moins en concurrence avec les viandes de provenances étrangères ».

Le problème est ainsi très clairement présenté, avec équité et modération, —certes ! Nos viandes coloniales seraient consommées sinon de préférence (pourquoi pas ?), du moins en concurrence avec les viandes étrangères. On ne saurait être plus accommodant ?

Cependant, se méfiant à bon droit de l'élasticité de cette formule, nos collègues l'ont précisée et mise au point comme il convient, dans un projet de loi auquel M. le sous-secrétaire d'État, croyons-nous, ne fera pas opposition de principe : ils réclament pour nos colonies une fourniture annuelle de 40.000 tonnes pendant trois ans, chiffre qui a été reconnu comme très réalisable, en fait.

Vraiment, on ne peut deviner quels arguments, dirimants ou dilatoires, leur seraient justement opposés ?

Dans une lettre, fortement documentée, qu'il a adressée au *Temps*, sur ce thème, Ernest Outrey a produit, entre autres excellentes raisons, celles-ci, très fortes à première vue : il a indiqué qu'il y aurait lieu de tenir compte enfin, non plus seulement des intérêts des Chargeurs, des Transports et de l'Amérique du Sud, mais de ceux des industriels et colons qui ont fait de l'élevage ou créé des usines aux colonies, avant la guerre et qui ont accepté, sans protester, le faix onéreux de notre régime douanier. Est-ce qu'on ne les dédommagera point, quelque jour ?

D'un autre côté, notre collègue a rappelé que si l'Angleterre est en état d'offrir aux Alliés, à cette heure, d'aussi importants stocks de frigo, elle le doit, pour beaucoup, à ses colonies.

L'Angleterre, elle, n'a pas dédaigné ces réserves lointaines. Elle y a, tout au contraire, largement puisé.

Espérons que notre sacro-sainte Bureaucratie nous permettra de faire de même, en petit, au bout d'un an et demi d'instances — et d'entêtement.

« L'Amiral-Obry »
(*Le Colombo (Ajaccio)*, 15 mars 1916)

Un des meilleurs bateaux des Chargeurs réunis, venant de Salonique, a fait hier soir, une courte escale dans notre port.

L'Amiral-Obry, avait à son bord 120 permissionnaires et 67 hommes d'équipage.

Il ramenait à Marseille deux Tauben qui ont été abattus dernièrement par nos avions à Salonique.

COMPAGNIE DES CHARGEURS RÉUNIS
LES CHARGEURS RÉUNIS À DUALA
(*Les Annales coloniales*, 22 avril 1916)

Comme un des premiers résultats de notre conquête, le *Journal officiel* de l'A.O. F. du 25 mars publie la fixation des points de débarquement au Cameroun : « Les essais tentés récemment par la Compagnie des Chargeurs réunis de faire remonter ses navires desservant le Cameroun jusqu'à Duala-Ville ayant été concluants, cette Colonie continuera à être desservie régulièrement par ladite Compagnie.

« Les paquebots effectueront leurs opérations commerciales en grande rade de Swallaba. Les réquisition de passage et de fret, les billets de passage et connaissements sur les paquebots seront, en conséquence, établis pour la destination de Swallaba et non pour Duala.

« Les vapeurs de charge (cargos) effectueront leurs opérations commerciales à Duala-Ville, toutes les fois -que le chenal sera praticable, sauf cas de force majeure. Les réquisitions de passage et de fret, les billets de passage et connaissements seront, en conséquence, établis pour la destination de Duala-Ville. Les opérations de ces navires s'effectueront à quai, tout au tant que les autorités du port permettront l'accostage. »

1916 (avril-mai) : PRISE DE CONTRÔLE DE LA
COMPAGNIE DE NAVIGATION SUD-ATLANTIQUE
(reprise de la ligne des Messageries maritimes Bordeaux-Rio de Janeiro-La Plata)

COMPAGNIE DES CHARGEURS RÉUNIS
(*L'Information financière, économique et politique*, 8 juin 1916)

L'assemblée générale de cette compagnie a eu lieu le 6 juin 1916. à 3 heures, et les actionnaires ont voté à l'unanimité les résolutions proposées par le conseil.

1° Autorisation à donner au conseil d'administration pour contracter un emprunt.

2° Intérêts pris dans la Compagnie de navigation Sud-Atlantique et contrat relatif à l'exploitation des services de cette société.

L'émission des Chargeurs réunis
(*L'Économiste parlementaire*, 6 juillet 1916)

En vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par l'assemblée générale extraordinaire du 19 février 1914, le conseil d'administration des Chargeurs réunis a décidé d'émettre 12.500 actions nouvelles. Celles-ci seront entièrement assimilées aux actions anciennes, coupon 69 attaché; et sont réservées, à titre irréductible, dans la proportion d'une action nouvelle pour trois anciennes, aux porteurs des 37.500 actions anciennes qui ont, en outre, le droit de souscrire, éventuellement, les actions sur lesquelles le droit de préférence n'aurait pas été exercé, cette souscription étant sujette à réduction proportionnelle s'il y a lieu.

Le prix d'émission est de 725 francs, payables :

1° En souscrivant, pour les actions souscrites à titre irréductible ;

2° 50 francs par titre en souscrivant et le surplus le 1^{er} août au plus tard, pour les actions souscrites à titre réductible.

Les souscriptions et versements seront reçus du 10 au 20 juillet 1916, chez MM. Mirabaud et Cie, banquiers, 56, rue de Provence, et à la Banque de Paris et des Pays-Bas, 3, rue d'Antin.

La publication de la notice exigée par la loi a été faite dans le *Bulletin des annonces légales* du 10 juin 1916.

À LA CHAMBRE
DÉBATS
La navigation sur la Côte d'Afrique
(*Les Annales coloniales*, 15 juillet 1916)

M. Diagne, député du Sénégal, a déposé mardi une demande d'interpellation sur la cessation de la navigation sur la côte d'Afrique par la Compagnie des Chargeurs réunis.

M. Doumergue, ministre des Colonies, saisit, l'occasion pour attirer l'attention de la Chambre sur la nécessité de discuter le projet de loi rapporté par la Commission des Affaires extérieures et par la Commission du Budget, et qui prévoit les moyens financiers d'assurer les transports maritimes sur la côte occidentale d'Afrique.

— Je crois, dit M. Doumergue, que M. Diagne consentirait à retirer son interpellation si la Chambre voulait mettre ce projet à son ordre du jour.

Cette question sera très prochainement réglée, soit par la fixation de la date de discussion de l'interpellation de M. Diagne, soit par la mise du projet à l'ordre du jour.

D'ores et déjà, une décision a été prise par la Compagnie en cause. Les Chargeurs réunis viennent, en effet, de nous envoyer la notice suivante :

Départ du paquebot « Asie »

En raison du désir exprimé par M. le ministre des Colonies, et par déférence pour le Parlement qui doit prendre, très prochainement -une décision au sujet des mesures législatives proposées pour mettre les services maritimes reliant la Métropole à la Côte Occidentale d'Afrique sur le même pied que ceux desservant les autres colonies françaises, les Chargeurs réunis viennent de décider de surseoir à l'arrêt de leurs services en effectuant un départ par le paquebot *Asie*. La clôture du chargement au Havre, sera le 13 juillet 1916 ; à Bordeaux, le 19 juillet 1916.

Les navires frigorifiques
(*Le Sémaphore algérien*, 21 octobre 1916)

La Compagnie des Chargeurs réunis opère l'aménagement frigorifique de trois de ses unités : *Malte*, *Ceylan* et *Ouessant*.

La Compagnie des Messageries maritimes aménage sur trois de ses nouvelles unités : *Athos*, *Porthos*, *André-Lebon* des installations frigorifiques pour la conservation des vivres et boissons.

Chargeurs réunis
(*Les Annales coloniales*, 18 novembre 1916)
(*L'Économiste parlementaire*, 23 novembre 1916)

On nous informe que la Compagnie Chargeurs réunis vient de passer la commande à des constructeurs français de trois grands vapeurs de charge qui seront affectés au service de la Côte Occidentale d'Afrique.

Ces nouvelles unités seront, en effet, spécialement disposées pour le transport des ponçons d'huile de palme et de bois en grume ; Il a été prévu une hauteur exceptionnelle d'entreponts et des engins de levage extrêmement puissants ; d'autre part, les ponts supérieurs seront entièrement dégagés pour recevoir des pontées de bois et aménagés pour l'arrimage des colis lourds et encombrants (chalands, remorqueurs, etc.).

À l'avant, des abris ont été aménagés- pour les équipes de Kroumens qui auront leur cuisine et leurs lavabos spéciaux ; ces indigènes, dont les services sont si utiles aux navires sur la Côte d'Afrique, seront ainsi traités d'une façon plus humaine et plus confortable qu'il est d'usage sur les navires étrangers.

Les caractéristiques générales des nouveaux navires sont les suivants :

Longueur, 125 mètres ; largeur, 17 mètres ; Creux, 9 m. 45 ; volume des cales et entreponts 9.500 mc. ; portée, en lourd à 7 m. 60 : 7.500 tonnes.

Cette heureuse initiative des Chargeurs réunis témoigne des gros efforts que cette Compagnie a l'intention de faire après la guerre en vue du développement économique de nos colonies africaines.

Chargeurs réunis
(*L'Économiste parlementaire*, 7 décembre 1916)

L'assemblée générale ordinaire tenue le 28 novembre 1916 a approuvé les comptes présentés par le conseil d'administration pour l'exercice écoulé. Il en résulte que, sans tenir compte des opérations effectuées par les vapeurs qui ont été, ou sont sous réquisitions des autorités militaires ou maritimes, il a été effectué 61 voyages, parcouru 272.207 lieues marines, transporté 54.490 passagers et 655.087 mc. de marchandises. L'excédent des recettes a été de 11.906.641 francs.

Ces résultats n'ont été obtenus que grâce à un effort exceptionnel du personnel et à une utilisation intensive du matériel. D'autre part, la Compagnie prête un.-concours précieux à l'État, qui a obtenu d'elle des prix inférieurs à ceux qu'il paie aux armateurs alliés ou neutres, et trois de ses grands. bateaux possèdent des installations frigorifiques qui permettent à l'intendance militaire de recevoir 60.000 tonnes de viande congelée par an.

L'assemblée a approuvé la constitution d'une réserve de 3.400.000 fr. nécessitée par la loi sur les bénéfices de guerre réalisés du 1^{er} août 1914 au 30 juin 1916, l'augmentation de 3 millions du fonds d'assurance et de 809.000 fr. du fonds de réserve pour réparations et achats de navires de remplacement, étant donné que la valeur des navires et le coût des travaux se maintiendront vraisemblablement très élevés pendant une longue période après la fin de la guerre ; enfin, la répartition suivante proposée par le conseil : 75 francs par. action (dont 25 déjà payés en juin et le solde payable à partir du 11 décembre) au lieu de 35, et 25 fr. par part. au lieu de 5.

L'assemblée a nommé M. Ch. Ledoux, administrateur de la Compagnie pour une période de six années et MM. Jacques Derbanne et Raoul Sautter, commissaires des comptes pour l'exercice 1916-1917.

Chargeurs réunis
SOCIÉTÉ ANONYME
COMPAGNIE FRANÇAISE DE NAVIGATION A VAPEUR
Capital : 25 millions de francs
Assemblée générale ordinaire du 28 novembre 1916
RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION
(*Les Annales coloniales*, 9 décembre 1916)

.....
Il a été effectué, pendant l'exercice, 61 voyages, dont : 38 sur le Brésil et La Plata ; 13 sur la Côte occidentale d'Afrique ; 10 sur l'Indochine.

Nous avons transporté : 54.490 passagers ; 655.087 mètres cubes de marchandises, et parcouru 272.207 lieues marines (816.621 milles).

.....
CENSURE
.....

Les recettes de toute nature effectuées pendant l'exercice s'élèvent à 63.415.675 57

Les dépenses de toute sorte, les prélèvements pour amortissements, assurances, etc., se sont élevés à : 50.856.987 87

Plus Intérêt des obligations : 652.046 67 51.509.034 54

Soit un excédent de recettes de 11.906.641 03

Plus reliquat de l'exercice 1914-1915 53.358 95

Total 11.959.999 98

conformément au bilan.

Déduction faite de la somme que nous avons à verser à la réserve. légale, conformément à nos statuts, par suite de l'augmentation de notre capital, à laquelle il a été procédé en 1914, soit une somme de 453.480 fr. 45, il reste un solde de 11.506.519 fr. 53, à répartir.

La loi du 1^{er} juillet 1916 concernant l'établissement d'une contribution extraordinaire sur les bénéfices exceptionnels ou supplémentaires réalisés pendant la guerre, étant applicable à notre industrie, nous devons prévoir le règlement de la taxe se rapportant aux opérations effectuées depuis de 1^{er} août 1914 jusqu'au 30 juin 1916, date de la clôture du présent exercice. La comparaison des résultats obtenus avec les bilans des exercices 1911-1912, 1912-1913, 1913-1914, pris comme bases, nous conduit à vous proposer, à cet effet, la constitution d'une réserve de 3.400.000 francs.

Enfin, en tenant compte des affectations aux réserves spéciales, indiquées comme nécessaires au cours de notre rapport, nous vous proposons de répartir comme sui le solde restant disponible et qui s'élève à 8.106.519 fr. 53.

Aux actionnaires : 75 fr., paction (dont 25 fr. distribués en juin) 2.812.500 00

Aux fondateurs : 25 fr. par part 400.000 00

Au conseil d'administration 225.000 00

À la réserve spéciale pour renouvellement de chaudières et grosses réparations 800.000 00

À la réserve spéciale Fonds de Prévoyance d'amortissement 800.000 00

Au Fonds d'assurances 3.000.000 00

Le solde à reporter à nouveau serait de 69.019 53

Total égal 8.106.519 53

Les résultats de l'exercice dont nous venons de vous rendre compte n'ont été obtenus que grâce à un effort exceptionnel du personnel et à une utilisation intensive du matériel.

Nous venons de vous indiquer les mesures qu'il nous paraît indispensable de prendre pour parer aux conséquences d'une usure anormale du matériel qui résulte de l'impossibilité de procéder à son entretien régulier.

Pour le personnel de toutes les catégories, à terre comme à bord, nous avons reconnu par des avantages matériels le surcroît de travail qu'il a fourni, mais nous tenons à vous signaler ici le zèle qu'il a apporté à l'accomplissement de sa tâche et le dévouement avec lequel il a rempli son devoir pour la défense nationale.

Il ne faut pas oublier, en effet, messieurs, que s'il est une industrie qui travaille pour la défense nationale, c'est au premier chef celle de l'armement : c'est à elle qu'incombe le soin d'assurer l'approvisionnement en matières premières des usines qui travaillent pour la guerre, comme aussi le ravitaillement des troupes et du pays tout entier. Tâche difficile s'il en fut, et dont il ne faut pas nier l'importance primordiale.

En ce qui concerne notre Compagnie, nous avons apporté à l'État- notre concours le plus entier en mettant sans réserve à son service notre organisation et notre bonne volonté.

En dehors des réquisitions qui pèsent lourdement sur notre exploitation, nos navires sont uniquement employés à apporter dans le pays des approvisionnements et du personnel, militaire ou non, destiné à participer à sa défense. Ces transports sont effectués à des prix très inférieurs à ceux que le Trésor public doit payer aux navires alliés ou neutres auxquels il a fallu faire appel dans une si large mesure pour compléter la flotte nationale. Nous n'avons pas hésité non plus, dès le début de l'année dernière, à décider la construction ... (CENSURÉ)... (CENSURÉ).. d'installations frigorifiques qui nous permettent à l'heure actuelle où la question de la production de la viande prend une importance capitale, de mettre à la disposition de l'Intendance militaire les moyens de transport (CENSURÉ) (CENSURÉ)

De l'exploitation des lignes, nous avons peu de choses à dire : nous avons pu maintenir des services à peu près réguliers quoique réduits dans la direction de l'Amérique du Sud et de l'Indochine. Sur la Côte d'Afrique, malgré tous nos efforts, nous avons continué à subir de lourdes pertes, mais nous sommes soutenus par notre conviction de l'utilité qu'il y a à maintenir des relations régulières entre la métropole et ses colonies : nous formons le vœu que les Pouvoirs publics et les commerçants, mieux éclairés sur la situation exacte, se décident à reconnaître l'effort qui est fait dans cette direction par les « Chargeurs réunis ».

L'épreuve que nous traversons ne peut manquer d'ouvrir les yeux, même des plus prévenus, sur la nécessité absolue pour un grand pays comme le nôtre de posséder une marine marchande puissante et prospère. La France, qui devra se consacrer après la paix à la reconstitution et au développement de sa flotte commerciale se trouvera en présence de marines neutres qui auront mis à profit les bénéfices considérables réalisés pendant la guerre pour se développer dans d'énormes proportions. La situation mérite donc toute l'attention du pays.

Nous vous avons demandé de nous fournir les moyens de faire face aux besoins de tonnage que nous prévoyons en nous autorisant à contracter un emprunt et à augmenter le capital social. Les disponibilités ainsi créées seront encore augmentées des sommes que nous inscrirons aux différentes réserves de nos comptes.

Mais la mise en œuvre de ces ressources nouvelles, quelque considérables qu'elles puissent paraître, ne donnerait que des résultats médiocres si la marine marchande ne trouvait pas dans l'opinion publique, le Parlement et le Gouvernement, l'appui qui doit lui être réservé dans la reconstruction économique de la France victorieuse.

En terminant, messieurs, nous avons le devoir de vous rappeler la fin de notre vapeur *Amiral-Hamelin* coulé en Méditerranée par un sous-marin ennemi, le 7 octobre 1915. La conduite héroïque de l'équipage qui, sans exception, a donné un bel exemple de discipline, de sang-froid et de courage sous le feu meurtrier auquel il ne pouvait pas riposter, a été récompensée par des distinctions militaires : croix de la Légion d'honneur au capitaine Guibert, croix de guerre à neuf membres de l'équipage.

Malheureusement, deux officiers et quatre marins ont péri à leur poste alors qu'ils organisaient le sauvetage des troupes passagères. De même que ceux de nos collaborateurs dont nous avons eu la douleur d'apprendre, au cours de cette année, la mort au champ de bataille, ils sont glorieusement tombés à l'ennemi ; à la mémoire des uns et des autres, nous rendons ici, en notre nom à tous, un dernier et profond hommage.

.....

(*L'Économiste parlementaire*, 21 décembre 1916)

D'accord entre M. Herriot, ministre des Travaux publics, des Transports et du Ravitaillement, et M. Louis Nail, sous-secrétaire d'État de la marine marchande, M. Breton⁹, directeur de la Compagnie des Chargeurs réunis, est placé en mission auprès du sous-secrétaire d'État pour collaborer au programme en préparation relatif au développement de la marine marchande.

Les services maritimes, commerciaux et économiques, groupés au sous-secrétariat d'État y sont intégralement maintenus.

ANCIEN CAMEROUN

La vie économique

(*Les Annales coloniales*, 31 mars 1917)

Un service régulier de paquebots de la Compagnie des Chargeurs réunis relie le Cameroun aux Colonies françaises de la côte occidentale d'Afrique et à la Métropole. Il ne sera pas, jusqu'à nouvel ordre, en raison des circonstances, donné d'indications sur les dates d'arrivée et de départ de ces paquebots.

Nous reconnaissons bien dans cette mesure l'heureux esprit d'initiative de la Compagnie des Chargeurs réunis, à qui notre côte d'Afrique est toujours redevable d'une collaboration assidue dans notre œuvre colonisatrice.

Kribi et Campo sont reliés à Douala par un service de vapeurs et Bonabéri par un service de chaloupes.

LA RÉNOVATION DE LA PACOTILLE

par Anatole de MONZIE

(*Les Annales coloniales*, 26 mai 1917)

On parle volontiers, dans les assemblées maritimes de France, des souvenirs augustes ou charmants de notre gloire défunte, et les regrets se mêlent à l'ordinaire aux souvenirs quand on évoque le temps où florissait la pacotille.

La guerre, qui a permis d'utiliser au front tant d'instruments de mort jugés désuets, va peut-être permettre de réemployer, en les rajeunissant, de vieilles formules d'exploitation abandonnées pour de soi-disant progrès.

Cette réflexion nous venait à l'esprit il y a quelques mois tandis que notre ami Pascal Ceccaldi, avec sa fougue coutumière et sa belle loyauté, s'efforçait de discuter les clauses, à son-avis, trop onéreuses, inscrites dans le cahier des charges de la Compagnie des Chargeurs réunis pour les services de la Côte Occidentale d'Afrique.

« Comparez, disait en substance, notre ami, les tarifs de fret demandés par les Chargeurs réunis et ceux pratiqués pour le même parcours par la Compagnie anglaise Elder Dempster ou par d'autres Compagnies étrangères.

« Il vous paraîtra, que la différence favorable à l'entreprise française ne se justifie pas par le surcroît de charges qui pèsent sur notre armement. »

Sans vouloir revenir sur les explications que fournissait à ce sujet l'honorable M. Doumergue, alors ministre des Colonies, selon son habitude, il nous paraît bon de marquer les caractéristiques essentielles qui différencient l'exploitation de la Wœrmann

⁹ Gaston Breton : père de Monique ép Guy Taittinger et de Jean ép Françoise Lesieur. Plus tard, administrateur de la Société du Haut Ogooué (Gabon)

Lime ou de la ligne anglaise The African Steamship Company (Elder Dempster et C^o) de celles présentées par la ligne française des Chargeurs réunis.

Elder Dempster et Woemann Linie sont des négociants en produits coloniaux qui font des opérations pour leur compte. Les Chargeurs réunis sont, au contraire, compagnie postale à qui son contrat interdit de faire du commerce.

Si cette interdiction n'existait pas, ils auraient eu évidemment la tentation de « s'amalgamer » avec une affaire commerciale de la région, avec la Compagnie française de l'Afrique Occidentale par exemple, pour offrir au commerce et à l'État un ensemble comparable à ce qui a été organisé par les Allemands et les Anglais, ils eussent fait comme la maison Borde, qui trouve le moyen d'être à la fois négociant en nitrates et armateur.

On sait par les résultats que donne la maison Borde et par le succès financier de la maison Paquet que les combinaisons de ce genre sont fructueuses.

Qu'est-ce, en somme, qu'un service maritime par ligne régulière ? C'est l'établissement d'un pont entre deux points éloignés et que sépare une mer ou un océan ; pour le bon équilibre du pont, les ingénieurs ou les constructeurs, qui connaissent leur métier, installent aux deux extrémités des pylônes.

Ainsi devraient être considérées les industries ou les maisons de commerce qui, aux deux extrémités de la ligne, seraient pour partie au moins l'approvisionnement en fret de la compagnie exploitante, et il serait de l'intérêt de tous, de l'intérêt de l'État, qu'à tout le moins il y eût « amalgamation » entre le chargeur et le transporteur.

Les Allemands l'ont compris, nous pas encore. Mais, dans le moment où nous pratiquons un examen de conscience, où nous récapitulons dans l'ordre maritime nos erreurs et nos fautes, il n'est pas mauvais de se rappeler le langage que tenait le 4 mai dernier, lord Pirrie, président de l'African Steamship Company (Elder Dempster) à la réunion des actionnaires de cette société : « À la demande du Gouvernement et échange des avantages qui nous ont été octroyés dans les marchés de fournitures de graines oléagineuses, nous avons maintenu nos frets de retour d'Afrique à un niveau très bas. Nous sommes ainsi restés pour certains produits à des taux peu éloignés de ceux qui étaient cotés avant la guerre, mais nous avons obtenu le maintien à notre disposition d'un certain nombre de vapeurs qui auraient été réquisitionnés et nous avons pu, une fois les contingents d'oléagineux fixés par l'État dûment transportés, effectuer le transport d'autres marchandises susceptibles de supporter des frets élevés. »

Ainsi, les marchés passés par le gouvernement anglais avec une compagnie qui pratiquait tout à la fois le négoce et l'armement, ont rendu possible l'abaissement à un taux modéré des frets.

La concentration a produit ici encore des effets dont la collectivité a tiré profit. Rien de semblable dans les négociations poursuivies en France par les pouvoirs publics avec les compagnies privées. L'habitude de n'envisager les problèmes que par fraction et sans tenir compte des conséquences directes ou obliques des solutions adoptées, nous entraîne à des résultats assez fâcheux, pour que nous envisagions dans l'avenir des bases d'accord plus pratiques, plus commerciales, plus modernes.

Nous constatons que les trois vapeurs *Amiral-Charner*, *Amiral-Ganteaume*, *Amiral-Duperré* sont utilisés d'une façon déplorable par la Marine dans la Méditerranée Orientale, alors qu'ils rendraient les plus grands services sur la côte d'Afrique.

Nous constatons que pendant le même temps, on est contraint d'envoyer sur la côte d'Afrique des unités de fort tonnage qui seraient mieux employées sur l'Atlantique Nord, notamment pour décongestionner l'inextricable encombrement du port de New-York.

Nous constatons que, par suite du manque de prévision et du défaut d'organisation, les stocks s'accumulent et que les transports de troupes noires ne peuvent être exécutés dans les délais réclamés par les autorités militaires.

Ces constatations faites, nous sommes en droit de réclamer que soit délibéré et conçu un programme d'organisation générale des services commerciaux sur la Côte d'Afrique, qui s'inspirera de l'enseignement des lignes concurrentes, de l'expérience heureuse des compagnies étrangères, des avantages obtenus par ces mêmes Woermann Linie et The. Africain Steamship Company (Elder Dempster et C^o) que visait avec raison Pascal Ceccaldi, quand il souhaitait un mode mode d'exploitation et un cahier des charges plus favorable à la cause du commerce français. Il serait injuste de faire grief à la Compagnie française, que dirige, avec un incontestable succès, l'honorable M. Breton, de la hausse des frets qui peut gêner l'utilisation des graines oléagineuses, des bois, des maïs et de tous les produits nécessaires à la Défense Nationale. C'est à notre ignorance seule, à notre paresseuse tradition qu'il faut faire grief de cet état de choses ; ne sommes-nous pas arrivés à une heure où il est possible dans ce domaine, comme dans tous les domaines, de donner à la France des méthodes et des instruments dignes d'elle et de ses justes ambitions ?

Chargeurs réunis
(*Le Journal des finances*, 4 août 1917)

Comme nous le signalions dans nos *À travers la cote*, du 27 janvier dernier, cette société bénéficie actuellement d'une situation satisfaisante, les recettes ayant atteint pour 1915-16 : 63.416.000 francs contre 34.7.13.000 en 1914-15 ; 41.130.000 en 1913-14 ; 40.548.000 en 1912-13.

On annonce que cette compagnie va procéder à l'émission au pair d'une tranche de 10.000 bons de 500 francs 6 % net d'impôts, remboursables au plus tard en 1926.

Le dernier dividende distribué a été de 75 francs par action contre 35 depuis 1912 et 25 en 1910-11 et 1911-12.

De 1.200 francs, cours coté en janvier, l'action s'est enlevée jusqu'aux environs de 1.650 francs.

1917 (octobre) : création,
en association avec les Messageries maritimes,
de la [Société de navigation à vapeur France-Indochine](#)

(*Le Journal des finances*, 16 mars 1918)

Les Chargeurs réunis ont été très affectés par le projet de réquisition. Nous ne vous conseillons pas de vendre après une réaction aussi sensible. Toutefois cet avis est subordonné à votre prix d'achat, cette Société a détaché le coupon n° 71 de solde en décembre 1917 de fr. 65,25.

MARINE MARCHANDE
L'inauguration d'un navire frigorifique
(*L'Économiste parlementaire*, 12 septembre 1918)

M. Victor Boret, ministre de l'agriculture et du ravitaillement, s'est rendu récemment au Havre pour procéder à l'inauguration de la *Belle-Isle* des Chargeurs réunis, magnifique navire spécialement construit et aménagé pour le transport des viandes congelées.

Le ministre était accompagné de nombreux parlementaires, parmi lesquels MM. Siegfried, député du Havre, et Nibelle, député de Rouen, MM. Candace, Gasparin, Desfossés, Tournade, Le Rouzic, Reboul, Fringant, ainsi que de M. Beruyer, ministre de Belgique, et de M. [Charles] Lallemand, préfet de la Seine-Inférieure.

Reçu à son arrivée par MM. Louis Benoist, sous-préfet du Havre ; Johannès Couvert, président de la chambre de commerce ; Mandeix, régisseur du ravitaillement ; et Thomas, directeur de l'inscription maritime, M. Boret s'est immédiatement rendu aux bassins pour visiter le cargo.

Ce navire, le *Belle-Isle*, est maintenant complètement terminé et prêt à prendre la mer. En attendant son départ, il a été laissé en cale sèche, près du bassin de l'Eure.

Le *Belle-Isle* est, tant par ses dimensions que par son aménagement, un modèle du genre.

De bout en bout, il mesure 152 mètres. Sa largeur est de 17 m. 80. Actionné par deux machines de 8.900 chevaux, il a un déplacement en charge de 15.000 tonnes. Il a donné 16 nœuds aux essais. On compte que, au plein, il donnera une moyenne de 13 nœuds.

L'aménagement frigorifique se compose de quatre grandes cales divisées en trois compartiments. La plus vaste cale : 1.800 m³. La température y sera maintenue en cours de route à 12° au-dessous de zéro.

Alors que dans les transports ordinaires de même dimension on pourrait à grand-peine charger 700 bœufs vivants, le *Belle-Isle* peut prendre dans ses cales, en viande morte, de 12.000 à 13.000 bœufs.

Armé de deux canons, l'un de 110 à l'arrière, l'autre de 90 à l'avant, le *Belle-Isle* est pourvu de sept cloisons étanches.

Telles sont les caractéristiques principales de ce cargo, qui va entrer en service incessamment, et dont l'aide, en contribuant dans une large mesure à la conservation de notre cheptel, apportera à l'ensemble de notre approvisionnement, un puissant concours.

Observons que, contrairement à ce qu'ont indiqué la plupart des journaux, le *Belle-Isle* n'est pas le premier navire frigorifique français. À elle seule, depuis 1887, la Compagnie des Chargeurs réunis à laquelle appartient le *Belle-Isle*, n'a pas équipé moins de dix-huit navires frigorifiques.

À l'occasion de l'inauguration du *Belle-Isle*, plusieurs discours ont été prononcés. Celui de M. Denis Pérouse, président du conseil de la Compagnie des Chargeurs réunis, a le mérite de constituer une sorte de programme d'après guerre pour la marine marchande. Par son objet, par les substantielles indications qu'il contient et par la haute situation occupée dans l'armement français par son auteur, ce discours mérite d'être retenu ; aussi bien avons-nous jugé utile de le publier *in extenso* dans notre prochain numéro.

Politique navale
UN PROGRAMME DE RELÈVEMENT MARITIME
Discours de M. Denis Pérouse au Havre
(*L'Économiste parlementaire*, 19 septembre 1918)

La Compagnie des Chargeurs réunis est heureuse et fière de vous faire visiter son navire frigorifique *Belle-Isle* qui, dans quelques jours, va entreprendre sa première traversée.

Je ne ferai pas l'historique de l'utilisation des basses températures pour la conservation des denrées périssables, mais je tiens à rappeler que c'est un ingénieur français, Charles Tellier, qui, le premier, fit équiper, en 1876, des navires destinés à transporter des viandes frigorifiées.

Notre compagnie, qui s'est toujours beaucoup intéressée au développement agricole et commercial des pays avec lesquels elle est en rapports, avait suivi avec une grande attention les tentatives faites par Charles Tellier en République Argentine et, dès 1887, elle se lança résolument dans les transports de viandes congelées. Jusqu'en 1914, les Chargeurs réunis firent construire et exploitèrent 14 navires frigorifiques, augmentant progressivement l'importance des cales spécialement disposées pour la conservation des viandes.

En fait, au début de la guerre, toute la flotte frigorifique française n'était représentée que par cinq navires des Chargeurs réunis ne pouvant porter que 1,200 tonnes de viande chacun. Ce tonnage était bien modeste et cependant bien peu s'en était fallu qu'il fût plus réduit encore.

De 1887 à 1901, les viandes congelées argentines avaient été librement introduites en France. Nous avons installé, sous nos hangars au Havre, un vaste entrepôt frigorifique de première ligne et nos chargeurs de La Plata avaient créé une filiale française, qui possédait des wagons isothermes, et qui expédiait à Paris les quartiers de bœuf et les carcasses de mouton qui étaient ensuite vendus au détail dans un grand nombre de boucheries spéciales, notamment dans les quartiers ouvriers.

Vers 1901, l'application de droits de Douane élevés et, surtout, la mise en vigueur d'une réglementation sanitaire très sévère amenèrent l'arrêt des importations.

Les Chargeurs réunis, voyant se fermer les ports français, durent employer leur matériel naval spécial sur le grand marché anglais. C'est ainsi que nos navires allèrent, de 1901 à 1914, porter leurs cargaisons de viandes à Londres, à Hull et à Newcastle avant de venir en France. Il en résultait un déroutement considérable et, comme les navires portaient, en outre des viandes, des produits de La Plata, tels que des céréales et des laines, les importateurs français se plaignaient avec juste raison du retard dans la livraison de leurs achats et menaçaient d'abandonner la ligne française.

En 1912, notre compagnie fut sur le point de décider l'abandon définitif des transports de viande congelée et était presque résolue à faire procéder à la démolition des installations réfrigérantes, quand notre directeur actuel, M. Breton, qui était alors chargé d'une partie de l'exploitation, démontra si clairement au conseil que la France serait certainement conduite à rouvrir ses ports aux importations de viandes frigorifiées, qu'au lieu de renoncer à ces transports, nous décidâmes d'ajouter à notre flotte spéciale un nouveau bateau : l'*Amiral Zédé*.

C'est cette foi dans l'avenir de l'industrie frigorifique en France, qui nous a permis d'organiser, en août 1914, le premier service régulier Plata-Bordeaux, pour le ravitaillement de l'armée.

En 1915, répondant à l'appel du ministère de la Guerre, nous décidâmes de transformer les trois gros vapeurs rapides : *Halte*, *Ceylan*, *Ouessant*, qui maintenus en rotation constante conjointement avec les anciennes unités ont donné de si excellents résultats que le gouvernement anglais a reconnu, officiellement, l'assistance considérable qu'a donnée la flotte frigorifique française au ravitaillement des armées.

Aux quatre anciens navires et aux trois grandes unités que je viens de nommer, vont s'ajouter cinq vapeurs plus grands encore, dont le *Belle-Isle* est le premier.

Le *Belle-Isle*, que vous venez de visiter, fut commandé en 1913. Il eût dû être achevé dans les premiers mois de 1915. Le manque de main-d'œuvre et de matières a retardé sa construction.

Permettez-moi, monsieur le Ministre, d'exprimer un vœu : celui de voir activer l'achèvement de l'*Aurigny*, actuellement en chantier à La Seyne, et de voir pousser la construction des trois autres navires.

Nous estimons que le vrai problème de la marine marchande est dans ce seul mot : construire. Charles Tellier, dont je rappelais le nom tout à l'heure, a montré le génie de la science française. Pour ce qui concerne l'industrie de l'armement que je représente ici, je puis vous assurer qu'elle ne demande ni crédits, ni primes, ni subventions ; elle possède des techniciens tout aussi instruits et tout aussi énergiques que ceux de ses principaux concurrents ; elle a tracé des plans d'avenir, conçu et mis au point des programmes pour l'après-guerre ; elle disposera d'un crédit puissant si certaines mesures prises à son égard pour des raisons de guerre ne dépassent pas la durée de la guerre et si elle n'a pas à soutenir un jour une lutte inégale avec un concurrent qu'elle redoute : je veux parler de la flotte d'État.

Notre industrie a besoin d'encouragements de la nature de celui qui nous a été donné sous la forme de transports importants et réguliers que les services de l'Intendance et du Ravitaillement ont bien voulu nous confier depuis 1914. Notre industrie a besoin aussi d'encouragements comme celui que vous nous donnez aujourd'hui, monsieur le Ministre, en voulant bien passer quelques heures parmi nous et nous permettant de montrer à vos collaborateurs et aux représentants de la presse une véritable usine de guerre, mise au point pendant la guerre et qui aura un rôle considérable à jouer dans les luttes économiques de demain.

Notre programme tient en peu de mots : nous demandons des outils et, comme nous travaillons sur les mers, en dehors de la protection des barrières douanières, nous devons fatalement réclamer que ces outils puissent nous être livrés par nos fournisseurs habituels, les chantiers français, aux conditions auxquelles celui de nos concurrents qui sera le maître du marché des frets pourra acquérir les siens.

Nous demandons également une plus grande stabilité dans les régimes qui nous seront appliqués. Nous souhaitons notamment que pour les transports de viandes congelées, nous ayons la certitude de pouvoir commercer librement pendant une période suffisamment longue pour permettre l'amortissement normal des sommes considérables que l'équipement frigorifique représente.

Laissez-moi, en terminant, féliciter ici la Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée pour l'œuvre qu'elle a accomplie en achevant ce navire dans des conditions particulières difficiles. Laissez-moi féliciter aussi notre ingénieur en chef, M. Nizery, et son dévoué personnel, qui ont su mener à bien, au milieu de complications de toutes sortes, l'exécution des plans du navire, la surveillance de la construction et surtout l'installation frigorifique que vous venez d'admirer.

Je disais tout à l'heure que nous nous sommes réunis ici dans une véritable usine de guerre ; je dois rappeler aussi que cette usine est construite sur un navire armé en guerre et ses ouvriers sont en même temps des combattants.

Comme toutes les unités de notre flotte, le *Belle-Isle* sera doté de canons puissants et lorsque, sur le chemin du retour, il pressera sa marche pour apporter sa cargaison de ravitaillement impatientement attendue —quelque douze mille bœufs et cinq mille mètres cubes de céréales, de laines, de cuirs — son vaillant équipage aura l'œil au guet cherchant l'ennemi, prêt à défendre son pavillon, tâche glorieuse dont toute la Marine Marchande française est particulièrement fière.

Denis Pérouse,

président du conseil d'administration de la Compagnie *Les Chargeurs réunis*.

(Le Sémaphore algérien, 6, 13 et 20 février 1919)

1915

Amiral-Hamelin	5.050	Chargeurs réunis Le Havre (Paris)
----------------	-------	-----------------------------------

1917

Amiral-de-Kersaint	5.570	Chargeurs réunis à Paris (Le Havre).
Amiral-Magon	5.558	Chargeurs réunis à Paris (Le Havre).
Amiral-Obry	5.567	Chargeurs réunis à Paris (Le Havre)
Amiral-Zédé	5.970	Chargeurs réunis à Paris Le Havre).

1918

Amiral-Charner	4.604	Chargeurs réunis (Le Havre).
Champlain	7.418	Chargeurs réunis (Le Havre).

Lignes des « Chargeurs réunis » et de la « Sud-Atlantique »
(L'Économiste parlementaire, 27 février 1919)

En raison de la décision prise par le gouvernement de mettre fin au régime de la réquisition générale, on peut envisager comme prochaine la reprise de tous les services des « Chargeurs réunis » et de la « Compagnie de navigation Sud-Atlantique » dans la direction de La Plata (République Argentine, Uruguay, Paraguay), du Brésil, des colonies Africaines (Afrique occidentale, Afrique équatoriale), de l'Union indo-chinoise (Cochinchine, Annam, Tonkin).

Toutes les dispositions sont prises pour l'exploitation des lignes régulières qui avaient été réduites ou interrompues après la déclaration de guerre. Les deux compagnies ont même résolu de renforcer considérablement leur action.

Le « Buenos-Ayres » affecté aux Chargeurs réunis
(L'Économiste parlementaire, 13 mars 1919)

Un vapeur de prise allemand, le *Buenos-Ayres*, vient d'arriver à Pauillac. Ce paquebot, qui est adressé à la Compagnie des Chargeurs réunis, devra effectuer quelques réparations et aménagements spéciaux avant d'embarquer à Bordeaux des troupes et des marchandises à destination de Dakar ; il se rendra ensuite du Sénégal à Marseille.

L'emploi ultérieur de ce bâtiment n'est pas encore déterminé.

Ce paquebot de prise a été construit en 1912, aux chantiers Vulcan, à Brème ; ses caractéristiques sont : longueur, 149 m. 05 ; largeur, 17 m. 98 ; creux, 10 m. 67 ; il jauge brut, 9.155 tonneaux et net, 7.372 tonnes.

Vapeurs boches en gérance
(Le Sémaphore algérien, 1^{er} mai 1919)

Sur 52 armateurs qui avaient fait des demandes de gérance, 7 ont obtenu satisfaction : la Compagnie Transatlantique, les Messageries maritimes, les Chargeurs réunis, les Transports maritimes à vapeur [SGTM], la Société maritime nationale, M. Pergeline et les Affréteurs réunis*.

Chargeurs réunis
(*L'Économiste parlementaire*, 22 mai 1919)

Une assemblée générale extraordinaire des actionnaires de cette société s'est tenue le 28 avril 1919, sous la présidence de M. Pérouse, dans le but de se prononcer sur un projet d'augmentation du capital social de 25 à 100 millions de francs.

Le rapport du conseil expose les raisons de cette augmentation.

Au mois de juillet 1914, la flotte des Chargeurs réunis se composait de 30 vapeurs de haute mer et de 6 vapeurs annexes (de plus de 100 tonneaux) mesurant ensemble 190.130 tonneaux de jauge brute. À cette époque, le tonnage de la marine marchande française tout entière ne dépassait pas, en vapeurs, 1.909.800 tonneaux de jauge brute, de sorte que la flotte des Chargeurs réunis représentait un peu moins du dixième de l'effectif total.

Au cours des hostilités, la flotte des Chargeurs réunis a subi diverses pertes qui ramènent l'importance de son tonnage présent, à 168.321 tonneaux. Les commandes passées antérieurement le porteront à 240.921 tonneaux de jauge brûle,

Ce tonnage peut paraître important, mais en fait, il ne correspond qu'aux programmes tracés en 1914 et au remplacement, non seulement des unités détruites par l'ennemi, mais encore des navires qui, ayant subi une usure normale durant la guerre, auront une durée d'utilisation réduite.

Le conseil a été amené à envisager des plans nouveaux en rapport avec les besoins d'importation et d'exportation de notre pays. Il a renouvelé ses projets antérieurs et a songé à créer le plus possible de services nouveaux, notamment sur le Nord et le Sud du Brésil, l'Afrique équatoriale, l'Indo-Chine et la Chine, et à renforcer les lignes principales du groupe de l'Amérique latine.

Des accord conclus, d'une part, avec la Société des Ateliers et Chantiers de la Loire, d'autre part, avec MM, Swan-Hunter and Wigham, Richardson, de Wallsend-on-Tyne, assureront aux Chargeurs réunis 300.000 tonnes de navires de ligne.

Le conseil demande à l'assemblée de le laisser juge des époques auxquelles il procédera aux émissions nouvelles : il a l'intention de procéder immédiatement à l'émission de 50,000 actions nouvelles, ce qui porterait le capital à 50 millions. Pour les émissions complémentaires, il formule une réserve : si l'exécution de certain projet que l'on prête au gouvernement relativement à la « reconstitution et à l'accroissement de la flotte commerciale française », ne risquerait de voir son développement entravé et, pour ce qui concerne les Chargeurs réunis, les augmentations de capital au delà de 50 millions deviendraient inutiles.

L'assemblée, à l'unanimité, a approuvé le projet d'augmentation du capital social de 25 et 100 millions et elle a également autorisé le conseil à contracter dans un délai de cinq ans à dater du 1^{er} mai 1919, un emprunt en bons ou en obligations jusqu'à concurrence d'un capital nominal de 75 millions.

Les articles 4, 16, 27, 31, 32, 35 et 36 des statuts ont été modifiés par l'assemblée.

(*Le Sémaphore algérien*, 3 juillet 1919)

On nous signale les nouvelles constructions suivantes :

Compagnie des Chargeurs réunis : 2 vapeur de 8.500. tx. Dimension : 116 x S- 17,70 x 11,58 en construction aux Chantiers de France, à Dunkerque ; 1 vapeur de mêmes dimensions aux Forges et chantiers de la Méditerranée à La Seyne ; 4 vapeur, dimensions 119 x 17 x 9,45 aux Ateliers et chantiers de la Loire, à Saint-Nazaire.

.....

MODIFICATIONS

(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 3 juillet 1919)

Les Chargeurs réunis. — Prorogation de la Société pour une période de 99 ans. Modifications aux statuts. — *Gazette des Tribunaux*, 29 mai.

NÉCROLOGIE

Édouard de Billy

(*Le Temps*, 14 juillet 1919)

Administrateur de la Compagnie Mokta, de la Compagnie des Chargeurs réunis et de la Compagnie des chemins de fer du Midi

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 l'es 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.

La flotte des Chargeurs réunis
(*L'Économiste parlementaire*, 21 août 1919)

Cette Compagnie qui, il y a un an, ne possédait que 25 navires, va augmenter son tonnage, au cours des prochaines années, de 60 unités nouvelles. La guerre lui a coûté la perte de onze navires. Ce tonnage sera remplacé par un nombre identique de vapeurs allemands. De plus, la Compagnie confiera la construction de 49 unités nouvelles aux chantiers français et anglais. On signale, à ce sujet, que les chantiers Swan Hunter et Wigham Richardson, de Newcastle, doivent lancer, pour le compte des Chargeurs réunis, dix-huit navires pendant les dix prochaines années. Au Havre, deux navires, le *d'Entrecasteaux* et le *Forbin* d'un tonnage de 9,100 tonnes. sont en

construction. Aux Ateliers et Chantiers de la Loire, on a posé les quilles des quatre unités suivantes : *Adrar*, *Baoulé*, *Casamance* et *Dahomey*. Ces navires, d'une portée de 7.000 tonnes environ chacun, sont spécialement construits pour le transport des bois et produits oléagineux. Les contrats pour la construction des autres navires seront bientôt conclus avec les chantiers.

1919 (septembre) : participation dans Les Armateurs français

Les valeurs maritimes
(*Le Sémaphore algérien*, 19 septembre 1919)

Les Chargeurs réunis ont encore abandonné une certaine fraction et clôturent à 1.745. La part s'inscrit de son côté aux environs de 2.015. il n'y a aucune raison d'ordre général qui puisse justifier les fléchissements de cours que nous venons de mentionner. Au contraire, les frets restent-ils à un niveau assez élevé et tels que les bénéfices des exercices précédents, déjà se considérables, ne peuvent qu'augmenter pendant l'exercice en cours et les suivants ; seules quelques lignes du Brésil ont vu leurs frets quelque peu baisser.

Chez les Chargeurs réunis
(*Le Sémaphore algérien*, 24 octobre 1919)

Un équipage de 8 officiers et 50 hommes quittera sous peu Marseille pour se rendre au Japon procéder à l'armement du steamer neuf « Bangkok », construit à Kobé pour la Société des Chargeurs réunis.

Le « Bangkok » est le deuxième d'une série de 6 cargos commandés aux chantiers japonais, comme son aîné l'« Aden », actuellement en cours de voyage de Dunkerque à l'île Maurice.

Le « Bangkok » est un navire de 8.000 tonnes qui sera probablement affecté à la ligne Anvers, Havre, etc., et l'Indo-Chine*.

CHARGEURS REUNIS
(*Le Sémaphore algérien*, 8 décembre 1919)
(*L'Économiste parlementaire*, 11 décembre 1919)

Les actionnaires de cette société se sont réunis en assemblée générale ordinaire le 1^{er} décembre.

La plus grande partie des opérations de l'exercice 1918-19 a été effectuée sous le régime de la réquisition générale. Le rendement des navires a accusé une diminution considérable, des suggestions pratiques et les avis techniques de la compagnie ayant été systématiquement écartés.

Cette réquisition a d'ailleurs occasionné de nombreux conflits entre les armateurs et le personnel de tout grade.

Au cours de l'exercice, l'ennemi a détruit deux des navires de la compagnie, ce qui porte à sept le nombre total de ses pertes pour la durée de la guerre.

D'autre part, il a été pris livraison de deux valeurs mixtes : le *Belle-Isle* et l'*Aurigny*.

Au fur et à mesure de la reprise du régime libre, la flotte a été peu à peu répartie entre les diverses zones d'opérations : Brésil, Plata, côte occidentale d'Afrique et Indo-Chine. À l'heure présente, les navires des Chargeurs réunis se retrouvent, à peu de chose près, sur les lignes auxquelles ils étaient affectés en juillet 1914.

En attendant que l'exécution de la convention passée en février 1919 avec les Ateliers et chantiers de la Loire pour la construction de quinze navires, et que les accords conclus avec les constructeurs anglais Swan Hunter et Wigham Richardson aient mis du tonnage nouveau à la disposition de la Société, celle-ci a pu se faire attribuer, grâce à un gros sacrifice pécuniaire, quatre vapeurs de charge construits en Grande-Bretagne ou dans les Dominions.

La situation de la flotte de mer (vapeur annexes non compris) s'établit donc ainsi au 1^{er} décembre 1919 : 29 navires jaugeant 176.020 tonneaux.

Le conseil s'est efforcé également de consolider sa situation commerciale tant en France qu'à l'étranger. L'agence de Dunkerque, fermée en 1915, a été rouverte. L'outillage industriel et l'organisation particulière ont été perfectionnés dans les différents ports.

Les Chargeurs réunis ont été appelés à armer et à gérer quelques vapeurs de la flotte allemande, placés provisoirement sous un pavillon conventionnel. Cette gérance, effectuée à des conditions très peu rémunératrices, n'a laissé aux gérants aucune initiative et le tonnage a été médiocrement utilisé.

Le solde créditeur du compte de profits et pertes s'élève à 15.365.564 francs.

L'assemblée, sur la proposition du conseil, a décidé de verser 800.000 francs à la réserve spéciale (fonds de prévoyance de d'amortissement), et 8.300.000 francs à la provision pour reconstitution de la flotte. Le dividende a été fixé à 100 francs brut par action (dont 30 f.r. déjà payé en juin dernier), et à 50 francs brut par part de fondateur.

MM. Denis Pérouse, Jean de Sayve, J[ules] Exbrayat et G. Breton ont été nommés administrateurs pour six ans, et MM. J. Derbanne et R[oaoul] Sautter nommés commissaires de comptes.

11 janvier 1920 : naufrage de l'« L'Afrique » à 35 milles au large de l'île d'Oléron, faisant près de 500 victimes. Le navire avait appareillé le vendredi 9 janvier à 19 heures du port de Bordeaux à destination de Dakar avec, à son bord, 465 passagers dont 192 tirailleurs sénégalais regagnant leur pays et une centaine d'hommes d'équipage L'épave n'a jamais été renflouée.

1920 : constitution de la Société des Docks frigorifiques du Havre, au capital de 6.000.000 de francs, avec le concours des Chargeurs réunis, de la Compagnie des Transports Frigorifiques, des Frigorifiques de l'Alimentation Havraise et d'un groupe financier.

INFORMATIONS MARITIMES
Chargeurs réunis
(Le *Sémaphore algérien*, 20 février 1920)

Plusieurs chantiers ont reçu des commandes de cette société pour la construction de 21 navires qui auront les noms de *Désirade*, *Eubée*, *Formose*. *Groix*, *Hoëdic*, *Islande*,

Jamaïque, Kerguelen, Lipari, Paras, Noirmoutier, Adrar, Raoulé, Casamance, Dahomey, d'Entrecasteaux, Forbin, Guichen, Halgan, d'Iberville et Jouffroy-d'Abbans.

Les 11 premiers, munis de deux hélices, seront affectés au transport des viandes frigorifiées.

Docks frigorifiques du Havre
(*La Journée industrielle*, 6 mars 1920)

Le Havre, 4 mars. — Sous cette dénomination, vient d'être formée une société anonyme qui a pour objet l'exploitation, sous quelque forme que ce soit, de l'industrie frigorifique, ainsi que toutes industries se rattachant directement ou indirectement à l'industrie frigorifique ou la complétant ou pouvant servir à son développement.

Le siège est 99, boulevard de Strasbourg, au Havre.

Le capital est fixé à 4 millions en actions de 500 fr.

Les premiers administrateurs sont : MM. Olivier Senn, administrateur-directeur de la Cie Cotonnière, au Havre, rue Félix-Faure, 50 ; Paul Lefebvre-Dibon, industriel, à Paris, boulevard Delessert, 3 ; Paul Malaquin, industriel, à Paris, rue Guy-de-Maupassant, 2 ; [Gaston Breton, administrateur directeur des Chargeurs réunis, à Paris, rue Eugène-Labiche, 1](#) ; [Maurice Savigny, agent général des Chargeurs réunis, au Havre, boulevard de Strasbourg, 99](#) ; Henry Blazeix, ingénieur, à Neuilly-sur-Seine, boulevard Bineau, 42 ; Louis Monnier, banquier, à Paris, rue Lafayette, 31, et Émile Dupont, directeur de la Cie des Docks-Entrepôts du Havre, au Havre, quai de Marseille, 12.

CHARGEURS RÉUNIS
(*Le Journal des finances*, 26 mars 1920)

À notre sens, une des plus solides sociétés, du groupe des transports maritimes est la COMPAGNIE DES CHARGEURS RÉUNIS au capital de 25 millions de francs (plus 32 millions d'obligations et de bons 6 %).

Son dernier bilan fait apparaître au passif des réserves de toutes sortes : Réserves et provisions : 27.318.000 ; amortissements du matériel naval : 19.627.000 ; fonds d'assurance : 16.157.000. etc.

À l'actif, le chapitre caisse, banque et portefeuille figure pour 91.317.000 ; le chapitre valeurs mobilières cautionnement pour 39.947.000.

Au 30 juin 1914, la flotte jaugeait 175.039 tonnes ; la Compagnie a perdu 7 navires pendant la guerre ; elle a cependant pu réparer ses pertes et sa flotte jaugeait au 1^{er} décembre 1919 170.022 tonneaux.

De plus, la Compagnie a passé commande pour 21 navires : *Désirade, Eubée, Formose, Croix, Hoédic, Islande, Jamaïque, Kerguelen, Lipari, Paras, Noirmoutiers, Adrar, Forbin, Baoulé, Casamance, Dahomey, d'Entrecasteaux, Guichen, Halgan, d'Iberville, Jouffroy d'Abbans.*

Les 11 premiers navires munis de 2 hélices seront affectés au transport des viandes frigorifiées.

Il convient toutefois de noter que les bénéfiques nets de l'exercice 1918-19 sont de 15.365.564 fr. contre 39.473.977 pour l'exercice précédent.

Les actions ont touché 100 francs brut et les parts de fondateur 50 francs.

Vu la solidité financière de la Compagnie, l'action CHARGEURS RÉUNIS est intéressante comme grande valeur de placement.

INFORMATIONS MARITIMES
Compagnie des Chargeurs réunis
(*Le Sémaphore algérien*, 31 mars 1920)

Cette importante société vient de décider la mise en chantier de 21 navires qui auront, les noms de : *Désirade, Eubée, Formose, Croix, Hoëdic, Islande, Jamaïque, Kerguélen, Lipari, Paras, Noirmoutier, Adrad, Baoulé, Casamance, Dahomey, d'Entrecasteaux, Forbin, Guiehen, Halgan, d'Iberville* et *Jouffroy-d'Abbans*.

Les 11 premiers, munis de deux hélices, seront affectés au transport des viandes frigorifiées.

La Compagnie Sud-Atlantique, gérée par les Chargeurs réunis, a en construction également le paquebot à quatre hélices « *Massilia* » et deux steamers frigorifiques « *Meduana* » et « *Mosella* ».

SOCIÉTÉS NOUVELLES
Compagnie des entrepôts frigorifiques et docks de la Gironde
(*Revue générale du froid*, avril 1920)

Siège : 128 et 130, avenue Thiers, Bordeaux (Gironde). Objet : exécution soit pour le compte de la société, soit pour le compte de tiers, administrations publiques ou privées de toutes entreprises d'entrepôts frigorifiques et autres se rattachant directement ou indirectement soit à la réception, à la consignation, la manutention, l'entreposage, l'achat, la vente, l'expédition de toutes denrées ou marchandises, soit à l'utilisation du froid. Capital : 1.750.000 francs. Administrateurs : MM. Charles Vergé [P.-O.], Henry Blazeix, Gaston Breton [Chargeurs réunis], André Delpon, Louis Fouilloux, Marc Jaquet, Alfred Mange* [P.-O.], Edmond Moussié, Paul-Henri Zeigler [Ziegler.].

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

La Compagnie des Chargeurs réunis reçoit le « *Waldeck* », de 6.750 tonneaux, et le « *Gouverneur-von-Puttammer* », de 779 tonneaux,

Informations maritimes
Navires en gérance
(*Le Sémaphore algérien*, 8 juillet 1920)

Les Chargeurs réunis viennent de recevoir en gérance l'ex-vapeur allemand « *Kagera* ». Ce navire effectuera son premier voyage sur Buenos-Ayres.

Chargeurs réunis
(*Le Journal des finances*, 13 août 1920)

Les actions des Chargeurs réunis sont plus faibles à 1.290, les parts à 2.590 contre 2.050. Les souscriptions portant sur les actions non souscrites à titre irréductible permettraient la répartition sur la base de 4 % des demandes.

Chargeurs réunis
(*Le Journal des finances*, 27 août 1920)

L'action des Chargeurs réunis s'est tassée lundi à 1.275 ; la part perd encore du terrain à 2.525.

Pourtant bien que le nombre des actions à rémunérer soit de 100.000 au lieu de 50.000 l'an dernier, les résultats de l'exercice clos le 30 juin permettraient le maintien du dividende à 1.000 fr. par titre. Ceci correspondrait à un sensible accroissement de revenu pour la part qui a reçu en dernier lieu 50 fr. Il est vrai qu'en tout état de cause, son rendement serait encore peu rémunérateur. Ajoutons que la compagnie vient de recevoir en gérance l'ancien vapeur allemand *Waldeck*. D'autre part, nous apprenons que les Chantiers de la Loire ont procédé le 14 courant au lancement d'un grand cargo *Dahomey* construit pour les Chargeurs réunis et destiné au transport des viandes frigorifiées entre l'Argentine et les ports français.

La flotte des Chargeurs réunis
Lancement du « Dahomey »
(*Le Sémaphore algérien*, 10 septembre 1920)

Le steamer « Dahomey », construit pour la Compagnie des Chargeurs réunis, vient d'être lancé.

Ce navire fait partie d'une série de cargos commandés à divers chantiers et dont le premier, *l'Adrar*, a été lancé le 21 février, à St-Nazaire, où il est en achèvement.

L'Adrar entrera prochainement en service : il doit effectuer le départ du Havre ; le 18 octobre, pour la Côte d'Afrique.

Les autres doivent porter les noms de *Baoulé*, *Casamance*, *Edesse*, *d'Entrecasteaux*, *Forbin*, *Guichen*, *Halgan*, *d'Iberville*, *Jouffroy-d'Abbans* et *Kersaint*.

Le *d'Entrecasteaux* et le *Forbin* sont en construction aux établissements de Gravelle de la Société des Forges et chantiers de la Méditerranée.

Neuf autres navires à deux hélices spécialement conçus pour le transport des viandes frigorifiées, ont été également commandés à divers chantiers : ils doivent porter les noms d'îles suivants : *Désirade*, *Eubée*, *Fornose*, *Groix*, *Hoëdic*, *Islande*, *Jamaïque*, *Kerguelen*, *Lipari*.

Chargeurs réunis
(*La Journée industrielle*, 9 octobre 1920)

Le Havre, 7 octobre — L'ex-steamer allemand *Lutu-Bohlen* vient d'être donné en gérance à la Société des Chargeurs réunis. Il est arrivé ces jours-ci de Barrow (Angleterre) au Havre et repartira le 18 octobre à destination de la Côte d'Afrique.

Ce navire, qui appartenait à la Woermann Linie, de Hambourg, a les dimensions suivantes : longueur 101 mètres ; largeur 13 m. 60 ; creux, 7 mètres. Il jauge, 3.159

tonneaux brut pour 1 652 tonneaux net Il a été construit aux chantiers Reiherstieg Schillswerks, à Hambourg, en 1911.

Chargeurs réunis
(*L'Économiste parlementaire*, 2 décembre 1920)

L'assemblée générale ordinaire des actionnaires de cette société s'est tenue le 29 novembre 1920.

Les opérations de l'exercice 1919-1920 ont été accomplies sous le régime dit des licences de navigation.

Il a été effectué 73 voyages (dont 3 par un navire affrété par la Compagnie Sud-Atlantique) au cours desquels il a été transporté 76.238 passagers, 805.913 mètres cubes de marchandises et parcouru 292.346 lieues marines.

Les recettes de toute nature se sont élevées à 196.397.191 francs, en augmentation de 119 millions 329.694 francs. Cette plus-value tient à la plus grande activité de l'exploitation, facilitée par la suppression de la réquisition générale et par un retour progressif vers la liberté commerciale. Les dépenses ressortent à 171.369.346 francs.

Les difficultés de toutes sortes rencontrées par les chantiers navals ont encore retardé la livraison des nombreuses unités que la Compagnie a commandées.

Au cours de l'exercice, le navire de charge *Adrar* a été mis à l'eau. Ce vapeur est destiné à renforcer le service commercial de la Côte occidentale d'Afrique. Il vient d'effectuer ses essais.

Le gouvernement anglais ayant accepté, au mois d'avril 1920, de vendre aux armateurs français 150.000 tonneaux de jauge brute sur les navires ci-devant allemands temporairement gérés par la France, la Compagnie a revendiqué les vapeurs de charge *Altenburg*, de 7.000 tonneaux de jauge, et *Waldeck*, de 6.570 tonneaux de jauge, construits l'un et l'autre en 1914. Ces navires lui ont été attribués.

Une telle lenteur dans la livraison du tonnage escompté n'a pas permis à la Compagnie de mettre à exécution aussi vite qu'elle le désirait le programme d'exploitation envisagé pour l'avenir. Néanmoins, tenant à porter son pavillon dans les ports de la mer du Nord, elle a organisé un service régulier au départ d'Anvers et de Hambourg, sans pour cela démunir les lignes qui constituent ses artères vitales.

Au mois de décembre 1919, la Compagnie a participé à la constitution de la Compagnie Sud-Atlantique Belge dans une proportion qui lui permettra d'exercer une surveillance étroite sur son exploitation. Cette société poursuit actuellement l'achat d'unités qui doivent être mises sur le trafic de l'Amérique du Sud. Dans ces conditions, les Chargeurs réunis et leur groupe seront en mesure de contrôler une grosse partie du tonnage que leurs propres services ne suffisent pas encore à absorber.

La Compagnie a pris une participation dans la Société d'études pour la navigation sur le Rhin, et une dans la Société franco-anglaise d'affrètement. Elle s'est également intéressée à la constitution d'une société anonyme ayant pour titre et raison sociale : « Les Consommateurs de Pétrole », et dont l'objet est d'assurer à ses actionnaires-consommateurs le combustible liquide nécessaire à leur industrie.

La Compagnie s'est appliquée à perfectionner son outillage dans les divers ports de France, au Havre notamment, et à organiser sa situation commerciale tant en France qu'à l'étranger.

Le solde disponible de l'exercice s'élève à 25 millions 143.408 francs. L'assemblée a décidé de fixer le dividende à 100 francs brut par action, dont 30 francs ont été payés en juin dernier, et 100 francs brut par part de fondateur.

L'assemblée-a, en outre, décide de porter 800 000 francs à la réservée spéciale : fonds de prévoyance d'amortissement et 10 millions à la provision pour reconstitution de la flotte.

MM. de Sinçay et [Jean] Boissonnas ont été réélus administrateurs, et MM. Derbanne et [Raoul] Sautter désignés commissaires des comptes.

Chargeurs réunis
(*La Journée industrielle*, 22 décembre 1920)

Cette compagnie poursuit la réorganisation de ses agences commerciales étrangères, après avoir confié à diverses maisons sa représentation dans différents pays d'Europe et avoir installé des agents généraux à Dakar, pour la côte occidentale d'Afrique ; à Saïgon, pour l'Extrême-Orient, et à Buenos-Aires, pour l'Amérique du Sud, sauf le Brésil, elle vient d'installer une nouvelle agence à Rio de Janeiro, pour le Brésil.

L'assemblée extraordinaire des actionnaires de cette société, qui était convoquée hier, a dû être remise à une date ultérieure, le quorum n'ayant pas été atteint.

INFORMATIONS DIVERSES
(*Le Temps*, 9 janvier 1921)

Dans sa séance du 3 du courant, le conseil de la Compagnie des chargeurs réunis a nommé administrateur M. Alexandre Celier ¹⁰.

PORTUGAL
(*L'Information financière, économique et politique*, 25 janvier 1921)

COMPTOIR MARITIME FRANCO-PORTUGAIS. — Sous cette dénomination, on vient de créer à Lisbonne, sous les auspices de la Compagnie des Chargeurs réunis, une société qui reprend les affaires de la maison D. S de Mattos.

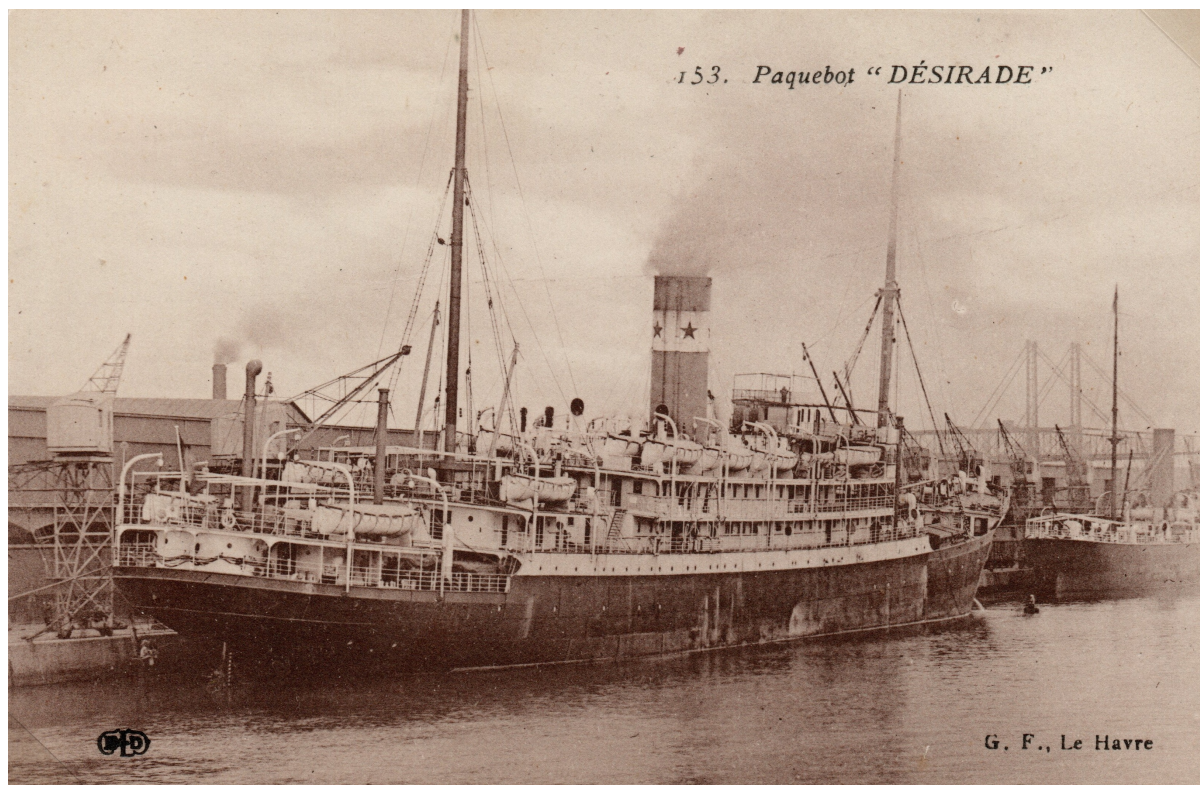
Cette nouvelle entreprise sera l'agent des Chargeurs réunis à Lisbonne et Porto et de la Compagnie Sud-Atlantique* à Porto.

Lancement d'un paquebot
(*L'Économiste parlementaire*, 17 février 1921)

Aux Chantiers de la Méditerranée, vient d'être lancé le paquebot *Formose*, construit pour la Compagnie des Chargeurs réunis.

Le *Formose*, qui a 15.400 tonnes de déplacement en charge, aura une vitesse de quatorze nœuds. Il est aménagé pour le transport des passagers et des marchandises. Une installation frigorifique lui permettra de transporter la viande congelée livrée par la République Argentine.

¹⁰ Comte Alexandre Celier (181-1952) : directeur général du mouvement des fonds, puis administrateur-directeur général du Comptoir national d'escompte de Paris (1921), son représentant à la Banque de l'Algérie, au Tanger-Fez, à la Cie générale du Maroc, etc.



Coll. Jacques Bobée
Chargeurs réunis. — Paquebot *Désirade* (G.F., Le Havre)

[Dunkerque]
Lancement du paquebot « Désirade ¹¹ »
Plus de vingt mille personnes assistaient à ce lancement
Un joli bâtiment
(*Le Nord maritime*, 25 mars 1921)

Le paquebot « Désirade », un des plus jolis navires construits par les Chantiers de France, a été lancé cet après-midi avec un plein succès en présence d'une affluence considérable.

Plus de vingt mille personnes assistaient à cette solennité maritime.

Tous les quais étaient noirs de monde ; les vastes chantiers étaient trop petits pour recevoir les visiteurs. Il y avait un millier de personnes sur la grande suceuse des Ponts et Chaussées. Des curieux étaient montés sur les toits des ateliers et jusqu'au faite des grues.

L'heure était propice et le temps magnifique. Dès midi, les chantiers sont envahis. Parmi les notabilités présentes, citons M. Feuvry Navarin, député du Rhône et président du conseil d'administration des Chantiers de France ; M. Pralon, administrateur ; M. de Lavenay, sous-préfet ; M. Lemmens, 1^{er} adjoint au maire de Dunkerque ; M. Paul Dufour, conseiller général ; M. Mouserrau, ingénieur en chef au port ; M. l'administrateur en chef et M. le chef du service de la marine ; des conseillers municipaux ; des officiers de terre et de mer.

¹¹ Affecté à la ligne de l'Amérique du Sud via Dakar, puis, fin 1929, à celle de l'Indochine.

MM. de Sayve et Boissonnas, administrateurs de la Cie des Chargeurs Réunis, et M. Bacier, directeur de cette compagnie à Dunkerque, sont présents.

M. Vivet, directeur général des Chantiers de France, et M. Voillaume, directeur de cet important établissement, font avec leurs collaborateurs, M. Pétersen, ingénieur, et M. Delaeter, chef des services administratifs, les honneurs du nouveau navire.

Nous apprenons qu'en outre d'une collection de remorqueurs et d'autres petites unités, c'est le cent unième grand navire que les Chantiers de France mettent à flots,

Alors que beaucoup de chantiers de construction licencient du personnel par suite de la crise du chômage qui règne non seulement en France, mais à l'étranger, les Chantiers de France peuvent, grâce aux contrats passés, conserver leurs ouvriers.

Du travail, il y en a encore pour plus d'un an, et d'ici là, d'autres commandes viendront, espérons-le, assurer l'avenir.

Près du paquebot qui va être lancé, on nous montre la carcasse d'un du même type qui s'appellera l' « Eubée », nom d'une île grecque de l'archipel. Ce paquebot sera lancé à la fin de l'année.

Les Chantiers de France ont encore à construire un vapeur charbonnier de 3.500 tonneaux pour la Navale de l'Ouest et deux navires pétroliers, dont les citernes pourront recevoir 8.000 tonneaux de mazout.

Les Chantiers de France qui, à eux seuls, font travailler plus d'ouvriers que le port, le personnel s'élève, en effet à deux cents ouvriers et employés, ne connaîtront donc pas la crise du chômage et nous nous en réjouissons comme Français et comme Dunkerquois.

Avant le lancement, les autorités et notabilités présentes visitent le nouveau navire qui porte le nom de « Désirade », une petite île de la Guadeloupe.

C'est un des plus grands paquebots, ainsi que nous le disons plus haut, lancé par les Chantiers dunkerquois. Il a une longueur de 146 mètres, une largeur de 18 mètres. Il déplace 15.000 tonnes et porte en lourd 8.500 tonneaux.

La « Désirade » a trois ponts, avec un long lindeau, un pont de promenade et un pont d'embarcation. Ses machines à triple expansion ont une force de 5.000 HP. Il a cinq chaudières cylindriques et deux hélices en bronze à trois ailes.

Le nouveau navire est muni de toutes les commodités et tout le confort modernes. Pas un coin qui ne soit éclairé à l'électricité ; il a un poste de télégraphie sans fil muni des derniers perfectionnements.

Le service de sauvetage est assuré par quatorze embarcations de sauvetage et deux canots.

Le paquebot « Désirade » pourra recevoir 125 passagers de 1^{re} classe, 50 (?) de secondes et 500 émigrants. Les locaux des passagers sont décorés avec un luxe inouï.

Le hall d'entrée est magnifique ; la salle à manger des passagers de 1^{re} classe et la salle à manger des enfants sont luxueusement aménagées et joliment meublées Il y a aussi un très élégant fumoir.

Les installations de cuisine, téléphonie salle de bains, boulangerie, sont également très bien comprises.

Mais la « Désirade » n'est pas seulement un paquebot de luxe pour passagers : c'est aussi un bâtiment qui a été construit tout particulièrement pour le transport de viandes frigorifiées de la République Argentine en France.

Un ingénieur nous apprend que la capacité des cales frigorifiques est de 9.500 mètres cubes. Le froid est donné par des machines verticales. C'est le capitaine au long cours de 1^{re} classe, Martin, actuellement commandant du paquebot « Ouessant », qui rendra le commandement de la « Désirade ». Il aura sous ordres 15 officiers et 132 hommes, y compris le personnel de maistrance.

Le navire, avant d'être mis à l'eau, a été complètement gréé et serait prêt à prendre la mer. Il va être lancé, avec ses chaudières allumées, ce que les autres chantiers ne font pas.

Mais l'heure du lancement approche, il est une heure. M. le chanoine Chirouter procède à la cérémonie de la bénédiction du navire, puis la passerelle est enlevée.

Mais tes opérations de mise à la mer tardent un peu, et le public qui s'impatiente fait remarquer que le « Désirade » se fait désirer.

À 1 heure 1/2, le paquebot glisse enfin de son « ber » et, magnifiquement, aux applaudissements d'une foule enthousiasmée, prend possession de son élément.

L'opération a parfaitement réussi. Deux remorqueurs prennent la « Désirade » dont les drapeaux et le pavois claquent joyeusement au vent et la conduisent au quai de départ.



Coll. Olivier Galand
CHARGEURS RÉUNIS

Société anonyme
Compagnie française de navigation à vapeur
Capital social : cent millions de francs

Statuts déposés en l'étude de M^e Dufour, notaire à Paris

Siège social : 1, boulevard Malesherbes, Paris

Droit de timbre acquitté par abonnement

Avis d'autorisation inséré au *Journal officiel*
du 29 juin 1921

OBLIGATION DE CINQ CENTS FRANCS AU PORTEUR
6 1/2 %, nette de tous impôts présents et futurs
donnant droit à un intérêt annuel de 32 fr. 50 net payable le 1^{er} janvier et le 1^{er} juillet
de chaque année

Un administrateur (à gauche) : Denis Pérouse
Par délégation du conseil d'administration (à droite) : ?
Paris, le 1^{er} juillet 1921
Imprimerie Richard, 92, rue Saint-Lazare, Paris

CHARGEURS REUNIS ET SUD-ATLANTIQUE
(*Les Annales coloniales*, 22 juillet 1921)

Le 19 juillet a eu lieu, à Rio-de-Janeiro, l'inauguration des nouveaux bureaux de la Compagnie Sud-Atlantique et de la Compagnie des Chargeurs réunis. L'ambassadeur de France y assistait.

Chargeurs réunis
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 30 novembre 1921)

D'après les comptes de l'exercice 1920-21 des Chargeurs réunis, qui seront soumis à l'assemblée du 14 décembre, les recettes de l'exercice 1920-21 sont supérieures de 29.590.863 fr. à celles du précédent exercice et atteignent 225.988.054 fr. Les bénéfices bruts ressortent à 19.313.421 fr. contre 33.803.351 francs. Après déduction des frais généraux et divers du service des obligations et bons et de 8.248.998 fr. d'amortissement sur matériel contre 6.963.824 fr., les bénéfices nets s'établissent à 9.391.379 fr. contre 25.127.816 fr. l'année dernière.

Comme nous l'avions annoncé, le conseil proposera de limiter le dividende total de l'exercice à 30 fr. par action contre 100 fr. l'an dernier; celui des parts ressortirait alors à 13 33 contre 100 fr. La répartition s'appliquera à 200.000 actions au lieu de 100.000.

Au dernier bilan, le matériel naval qui, l'an dernier, figurait sur les livres pour 91.115.166 98 a été augmenté au cours de l'exercice de la valeur des vapeurs *Adrar*, *Baoulé*, *Dahomey* et *Dalny*, entrés en service, ainsi que du solde du prix des vapeurs *Belle-Isle* et *Aurigny* et se trouve porté à 118 mil lions 591.697 28.

Les navires en construction, 140.412.235 07, comprennent les acomptes payés sur 18 navires en chantiers chez divers constructeurs. Le matériel naval auxiliaire, 631.311 74, a été augmenté de la valeur d'un dock flottant et de deux chalands et diminué des amortissements, décidés par le conseil. Ce compte ne s'élevait qu'à 73.226 fr. au précédent bilan.

CHRONIQUE MARITIME
(*La Gironde*, 25 décembre 1921)

LIGNE MIXTE DU SUD-AMÉRIQUE
Départ du « Désirade »

Le paquebot « Désirade », commandant Martin, de la Compagnie Sud-Atlantique [sic], qui avait embarqué ses passagers et la poste samedi dans la matinée, a quitté la rade ce même jour, à quatorze heures, à destination de l'Espagne, du Sénégal, puis directement pour Montevideo et Buenos-Ayres.

.....

Chargeurs réunis
(*L'Information financière, économique et politique*, 30 décembre 1921)

Les actionnaires de cette Société se sont réunis le 28 décembre en assemblée générale ordinaire.

Les recettes de toute nature effectuées pendant l'exercice 1920-1921 s'élèvent à 225 millions 988.054 francs et les dépenses de toute sorte, les prélèvements pour amortissements, assurances, etc., à 214.923.632 fr., auxquels il faut ajouter les intérêts des obligations 4 % et des bons 6 % pour 1.673.043 fr., ce qui donne un excédent de recettes sur les dépenses de 9.391.378 francs.

Il a été effectué 94 voyages, au cours desquels il a été transporté 55.093 passagers. 981.688 mètres cubes de marchandises et parcouru 366.487 lieues marines.

Au 30 juin 1921, les Chargeurs réunis possédaient une flotte composée de 37 vapeurs de grande ligne et annexes coloniales ayant coûté au total 160.628.292 francs et figurant sur les livres, déduction faite des amortissements, pour 56 873.416 francs. La jauge brute totale était de 210.090 tonneaux et la portée utile, en poids, 233.530 tonnes. La valeur à la fin de l'exercice ressort donc à 243 fr. 50 par tonne de portée en lourd.

En ce qui concerne le programme de constructions neuves, les livraisons des dix-huit dernières unités sont prévues pour fin 1921, courant 1922 et courant 1923.

La Compagnie a obtenu satisfaction en ce qui concerne la demande d'attribution faite par elle des vapeurs de charge ex-allemands *Altenburg* et *Waldeck*. L'*Altenburg* a été perdu au cours de son premier voyage. Le *Waldeck*, estimé 310.000 livres, lui a été remis en pleine propriété après paiement de 40 % de cette somme. En outre, la Compagnie a dû verser à l'Enregistrement une somme de 531.362 fr. Depuis lors, la valeur des navires ayant considérablement diminué, le gouvernement français poursuit la révision des estimations primitives, et il y a lieu d'espérer une réduction très importante sur le chiffre de base et sur la somme payée à l'administration des finances.

On sait le contrat passé le 9 décembre 1918, en association avec la Compagnie Sud-Atlantique, avec la Maison Swan Hunter and Wigham Richardson de Newcastle-on-Tyne, contrat assurant au groupe, pendant dix ans, la production d'une cale de construction située à Wallsend. Deux navires mixtes ont été mis en chantiers pour le compte de la Compagnie Sud-Atlantique ; les Chargeurs réunis devaient indiquer en fin 1921 leurs besoins de tonnage. En raison de la crise actuelle, la Compagnie a négocié un avenant au contrat lui permettant d'interrompre son fonctionnement pendant deux ans et d'annuler ensuite, sous certaines conditions, les commandes prévues. Les négociations, commencées au début de 1921 se sont terminées, il y a quelques semaines, à la satisfaction des deux parties.

En fin d'exercice, la Compagnie a constaté une reprise d'activité qui est de très bon augure. Elle a amélioré sa position vis-à-vis de sa clientèle, au départ de Marseille, en contractant une entente avec la Compagnie des Docks et Entrepôts.

On sait qu'aux termes d'une loi qui a été promulguée le 8 juillet dernier, l'exploitation des services maritimes postaux et d'intérêt général sur l'Extrême-Orient a été confiée à une filiale que la Compagnie des Messageries Maritimes s'est engagée à créer. Aux termes de l'article 3 du cahier des charges, annexé à la nouvelle convention, l'administration s'est réservé le droit de traiter directement avec les Chargeurs réunis ou avec une firme créée ou à créer en vue de l'exploitation d'une seconde ligne de paquebots sur l'itinéraire Marseille-Haïphong, identique à celle des services contractuels des Messageries Maritimes. Compte tenu de la possibilité de conclure avec l'État la convention prévue, le programme d'avenir de la Compagnie sur l'Indochine comporte :

- a) une ligne de paquebots mixtes effectuant un voyage toutes les quatre semaines sur l'itinéraire Marseille, Port-Saïd, Djibouti, Colombo, Singapour, Saïgon, Tourane, Haïphong ,
- b) une ligne de cargos modernes de grande portée en lourd partant d'un port de la mer du Nord, de la Manche et de l'Atlantique pour se diriger, par les escales habituelles, sur Saïgon et Haïphong.

D'autre part, aussitôt que les circonstances redeviendront favorables, la Compagnie pourra mettre à exécution, d'accord avec les

Messageries Maritimes, son ancien projet de doublement de la ligne de vapeurs de charge des ports de la mer du Nord, à destitution de Saïgon et de Haïphong avec prolongement au delà sur la Chine et l'Asie russe.

Y compris le report précédent de 122.016 fr., le solde créditeur de l'exercice ressort à 9.513.395 fr.

L'assemblée a décidé de fixer le dividende à 30 fr. brut par action (dont 20 fr. ont été distribués en juillet dernier) et à 13 fr. 33 par part de fondateur. Elle a décidé en outre de verser 2.700.000 fr. à la provision, pour reconstitution de la flotte, et de reporter à nouveau 10.493 fr.

L'assemblée a nommé M. Celier en remplacement de M. Giraud, administrateur démissionnaire.

DANS LA LEGION D'HONNEUR
MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS
(*Les Annales coloniales*, 6 février 1922)

Est promu commandeur :

M. Pérouse, inspecteur général des Ponts et chaussées en retraite, président du conseil d'administration des Chargeurs réunis.

Service de la Navigation
CHARGEURS RÉUNIS ET COMPAGNIE DE NAVIGATION SUD-ATLANTIQUE
(*Les Annales coloniales*, 27 février 1922)

Ces deux importantes Compagnies de navigation viennent de publier, pour 1922, le *Livret-Guide du Chargeur* qui est un véritable annuaire de ces Compagnies et le vademecum de tout commerçant ou voyageur qui doit recourir aux lignes de navigations desservies par les Chargeurs réunis et la Sud-Atlantique. Des plans à grande échelle de Dunkerque, du Havre, de Bordeaux et de Marseille rendront les plus grands services à tous ceux qui ont à s'embarquer dans ces ports où les deux compagnies ont leurs agences principales.

CHRONIQUE MARITIME

LIGNE MIXTE DE L'AMERIQUE DU SUD
(*La Gironde*, 11 mars 1922)

Le « Désirade » en partance

Le paquebot « Désirade », commandant Martin, des Chargeurs réunis, est monté sur notre rade mercredi soir, venant du Havre ; il s'est amarré au quai Carnot.

Ce vapeur, qui doit quitter Bordeaux le 18 à destination de l'Amérique du Sud (via l'Espagne, le Portugal et le Sénégal) embarquera ses passagers de classes samedi, entre 15 et 18 heures, et ceux de l'entrepont de 14 à 15 heures.

Se sont déjà inscrits pour cette traversée : 63 passagers de 1^{re} classe, 27 d'Intermédiaire et 70 en entrepont, dont une cinquantaine d'émigrants arrivés de Varsovie, qui se rendent à la République Argentine.

Le « Désirade » embarquera dans notre port également un millier de tonnes de marchandises à son escale au Portugal. Il complètera son chargement, qui doit atteindre 4.500 mètres cubes.

ÉTUDES FINANCIÈRES
L'Émission prochaine des Chargeurs réunis
par Georges Lechartier
(*L'Homme libre*, 18 mai 1922)
(*Le Siècle*, 19 mai 1922)

Depuis quelques mois, nos voisins d'outre-Manche semblent de plus en plus disposés à accorder des emprunts à des sociétés françaises. Ils y trouvent l'avantage de taux beaucoup plus rémunérateurs que dans leur propre pays, et, accessoirement, ils contribuent à niveler ce change redoutable, qui a pour effet d'écarter les consommateurs français du marché britannique.

Un nouvel exemple de ces emprunts placés à Londres vient de nous être donné par la Compagnie des Chargeurs réunis, qui a été autorisée la semaine dernière par ses actionnaires à emprunter un million de livres sterling. Les conditions de cet emprunt sont avantageuses pour les prêteurs, car ce stock d'obligations 6 1/2 % sera émis, nous dit-on, à 92 1/2, amortissables de 1928 à 1942. Sans même tenir compte de la prime à l'amortissement, le taux ressort déjà à 7 %.

Il n'est pas sans intérêt de rapprocher ces conditions draconiennes de celles qui furent accordées, il y a huit jours, par les banques de la Cité au gouvernement de la Nouvelle Galles du Sud, et qui était de 4 1/2 %.

On voit bien l'intérêt que la Compagnie trouve à emprunter des livres au lieu de francs. D'abord, elle a acheté en Angleterre les quatre vapeurs *Fort-de-Douaumont*, *Fort-de-Souville*, *Fort-de-Troyon* et *Fort-de-Vaux*, et le règlement des contrats passés avec les Chantiers Swan Hunter and Wigham Richardson, dont les effets ont été suspendus pour deux ans, ne doit pas encore être effectué. Surtout, il ne faut pas perdre de vue que les navires des Chargeurs sont obligés, au cours de la plupart de leurs escales, d'acheter du charbon anglais et de le payer en livres.

Pour toutes ces dépenses, il est beaucoup plus avantageux d'emprunter des livres que d'acheter des devises par petits paquets au cours du change.

Par conséquent, il n'y a pas lieu de s'étonner, en présence de la crise extrêmement dure que subit l'industrie des transports maritimes, de voir la Compagnie contracter un emprunt qui, au cours du change, représente 48 millions environ de notre franc. Mais le conseil ne s'en est pas tenu là. Pendant qu'il faisait appel à la bonne volonté de ses actionnaires, il s'est fait autoriser, du même coup, à émettre 50 millions de bons ou d'obligations. :

À la vérité, les comptes de 1920-1921 — l'exercice social clôture le 30 juin — faisaient prévoir que les ressources de la Compagnie demanderaient à être bientôt renforcées par un afflux d'argent neuf, car le bilan ne donnait pas du fonds de roulement une idée brillante, tant s'en faut.

En face de 126 millions de créanciers divers, on ne trouvait en effet: que 6 millions divers, de liquidités et 113 millions d'actif liquide et réalisable. En face de 300 millions d'immobilisations, on ne rencontrait que 114 millions de réserves et amortissements, proportion qui, pour une société de transports maritimes, n'est pas suffisante, surtout au cours d'une réfection complète de la flotte, consécutive aux pertes subies pendant les quatre années de guerre.

Des circonstances nouvelles sont d'ailleurs venues aggraver la situation. Pour l'achat des quatre vapeurs dont nous donnons plus haut les noms, le prix net consenti par le

gouvernement anglais avait été de 960.000 livres sterling ; en cas de paiement comptant, en décembre 1918, le décaissement eût été de 25 millions de francs pour la Compagnie, mais à cette époque, il était interdit d'exporter la contre-valeur en francs d'une pareille somme, les intérêts à payer sur les termes différés, au cours du change, ont porté la dépense totale d'achat de ces quatre bâtiments à 61 millions environ, dépassant de 36 millions l'estimation initiale.

Puis ce fut la loi de huit heures, source de frais supplémentaires considérables ; ce fut, sur les instances pressantes du gouvernement français, l'achat de deux navires allemands, dont, l'un, l'*Altenburg*, a été perdu au cours de son premier voyage, et d'un navire de l'ancienne flotte de l'État. Enfin, la Compagnie, sentant le danger de rester isolée au moment où les neutres et l'Angleterre consentent à d'énormes sacrifices pour capter les marchés mondiaux, a cru devoir acquérir des participations dans la Compagnie Sud-Atlantique, dans la Compagnie France-Indo-Chine, dans la Société des Armateurs français et dans la Compagnie Sud-Atlantique Belge ; le montant de ces participations atteint environ 10 millions.,

Enfin, il y a lieu de faire observer que les Chargeurs ne sont pas chargés de services d'État. Ils ne sont pas courriers postaux, comme la Transatlantique,, qui reçoit pour cet objet de fructueuses subventions, lesquelles, d'ailleurs, ainsi que nous l'avons vu dans une précédente étude, ne lui donnent pas. le secret d'enregistrer des résultats particulièrement brillants.

Bref, il faut concéder à la Compagnie des Chargeurs réunis, et à M. Denis Pérouse — un remarquable président d'assemblée dont les exposés peuvent être tenus pour un modèle du genre — que l'industrie des transports maritimes a vécu en 1920 et 1921 des heures exceptionnellement difficiles, qui ne sont d'ailleurs pas terminées, et que le conseil s'est vu dans l'alternative, ou de voir la Compagnie terrassée par la concurrence étrangère, ou de consentir d'énormes immobilisations.

On doit donc savoir gré aux dirigeants de l'affaire d'avoir tenu tête à l'orage, et d'avoir confiance dans l'aboutissement de leurs efforts. Mais ceux qui ont devant les yeux les comptes et les bilans ne peuvent manquer d'être frappés par le volume des ressources nouvelles que chaque exercice nouveau vient engloutir.

Au cours de l'exercice 1920-1921, le capital est porté de 50 à 100 millions. En 1921. il est émis 75 millions d'obligations 6 1/2 %. La semaine dernière, le conseil est autorisé à emprunter 48 millions en Angleterre et à émettre 50 nouveaux millions d'obligations. C'est un total de 225 millions en chiffres ronds dont l'émission a été votée en deux exercices.

Le vieux principe de jadis, qui admet une dette obligataire ne dépassant pas, sauf pour les sociétés foncières, le capital actions, s'entend d'un capital qui n'est pas porté d'un seul coup au double de sa valeur, car, en ce cas, il n'y a plus de limite au Watering, comme disent nos amis d'Outre-Atlantique.

Ajoutons que les actionnaires ont dû être quelque peu inquiets de voir que M. Denis Pérouse, à la réunion de samedi, ne donnait aucun renseignement sur les résultats d'exploitation de l'exercice 1922, qui va être bientôt clos. Cela n'est pas de bon augure.

À un point de vue plus général, il est permis de souhaiter que les sociétés anonymes françaises, ne fassent pas de trop fréquents appels aux disponibilités britanniques et américaines.

L'emprunt des Chargeurs vient après trois grands emprunts placés à Londres depuis février, par le département de la Seine et les grands réseaux du Nord et du P.L.M., et après cinq emprunts consentis par New-York, au département de la Seine, aux réseaux du P.L.M., du Midi, à la Ville de Soissons, et à un groupement métallurgique français.

Si ces appels au crédit se généralisaient, une hausse trop rapide du franc s'ensuivrait certainement, au grand dommage de nos finances publiques et de notre exportation, qui, du même coup, serait privée ,de son dumping actuel.

COMPAGNIE DE CHARGEURS REUNIS
(*Les Annales coloniales*, 19 mai 1922)

Les actionnaires se sont réunis en assemblée générale extraordinaire le 13 mai.

Ils ont autorisé le conseil à procéder à l'émission d'un emprunt sur le marché anglais jusqu'à concurrence d'un montant nominal d'un million de livres sterling et l'émission éventuelle, en une ou plusieurs fois, dans le délai de deux ans à compter du 15 mai 1922, en France ou à l'étranger, de bons pu obligations d'un montant effectif de 50 millions de francs.

Ces sommes serviront à payer le solde des constructions de navires.

Le conseil rappelle que la société a pris des participations importantes dans des entreprises maritimes voisines, notamment dans la Compagnie de navigation Sud-Atlantique, dans la Compagnie France-Indochine, dans la Société des Armateurs français. Au 30 juin dernier, les diverses participations figuraient encore dans les livres après amortissements pour 9 millions 893.874 fr. 70.

*
* *

D'après le prospectus d'émission, l'émission à laquelle va procéder cette Compagnie sur le marché anglais portera sur 1 million de livres d'obligations or 6 1/2 % qui seront offertes à 92 1/2. Il s'agit d'obligations non hypothécaires jouissant des mêmes droits que celles existant déjà (104.956.000 francs). Le remboursement aura lieu à partir du 1^{er} mai 1952, au moyen d'un fonds d'amortissement cumulatif, mais la Compagnie se réserve le droit de remboursement à 102 1/2 à partir du 1^{er} mai 1982 sous trois mois de préavis.

DANS LA LEGION D'HONNEUR
Ministère des travaux publics
(*Les Annales coloniales*, 31 juillet 1922)

Commandeur :

M. Pérouse*, inspecteur général des Ponts et chaussées en retraite, président du conseil d'administration des Chargeurs réunis*.

DANS LA LEGION D'HONNEUR
Ministère des colonies
(*Les Annales coloniales*, 17 août 1922)

Chevalier

Paulin (Charles-Émile), administrateur adjoint de première classe des colonies, en disponibilité. Depuis cinq ans attaché à la direction de la Compagnie des Chargeurs réunis, puis directeur de la Société auxiliaire africaine, secrétaire général de la Société Industrielle africaine, administrateur de la Société commerciale et industrielle d'Outre-Mer et de celle des comptoirs français d'Océanie.

DANS LA LÉGION D'HONNEUR
Sous-secrétariat des ports et de la Marine marchande
(*Les Annales coloniales*, 16 septembre 1922)

Officier

M. Logre, sous-directeur de la Compagnie des Chargeurs réunis.

La loi de huit heures et les services coloniaux
(*Les Annales coloniales*, 29 septembre 1922)

M. Rio, sous-secrétaire d'État à la Marine marchande, a mis hier le conseil des ministres au courant de la situation de la grève des inscrits maritimes.

Le sous-secrétaire d'État a exposé au conseil les mesures prises en vue d'organiser des lignes régulières de navigation avec le concours du Département de la Marine, pour établir des relations suivies avec la Corse, l'Algérie, la Tunisie et le Maroc.

.....
À Bordeaux, l'*Amiral-Halgan* a pu quitter le port à destination de l'Amérique du Sud. Le paquebot *Tchad*, des Chargeurs réunis, courrier de la Côte d'Afrique, va être désarmé, l'équipage ayant refusé de voyager aux conditions prévues par le décret Rio. Le *Tchad* devait partir le 4 octobre.

COMPAGNIE DE CHARGEURS REUNIS
(*Les Annales coloniales*, 1^{er} décembre 1922)

L'assemblée générale ordinaire, convoquée pour le 4 décembre, ne pourra se tenir faute de quorum. Une nouvelle convocation sera faite par le conseil.

CHARGEURS RÉUNIS
(*Les Annales coloniales*, 17 octobre 1922)

La Compagnie de navigation française Chargeurs réunis a transféré son siège social et l'ensemble de ses bureaux dans un nouvel immeuble situé 3, boulevard Malesherbes.

À la même adresse a été transféré l'ancien bureau des Passages qui se trouvait rue Halévy. L'accès au bureau du Fret se trouve 32, rue Boissy-d'Anglas, au rez-de-chaussée.

Le siège social de la Compagnie de navigation Sud-Atlantique a été transféré 3, boulevard Malesherbes, au 3^e étage.

Adresses

Toute la correspondance doit être adressée à MM. les administrateurs de la Compagnie « Chargeurs (Réunis) », hôtel des Postes, Recette principale, Boite n° 98, Paris.

L'adresse télégraphique de la Compagnie est : Chargeurs réunis et pour le bureau des Passages : Chatransud-Paris.

Les numéros d'appel téléphonique des différents services de la Compagnie sont :
Direction : Administration, Exploitation, Passages et Frets : Élysées 69-30 à 69-35.
Service technique : Élysées 48-36. Direction Compagnie Sud-Atlantique : Élysées 43-17.

Chargeurs réunis
(*Revue générale du froid*, décembre 1922)

Cette société aurait, a-t-on dit, entamé des négociations en vue de céder aux Services Contractuels des Messageries Maritimes d'importantes commandes de bateaux passées avant la crise des frets à des chantiers maritimes. Renseignements pris au siège de la société, nous sommes autorisés à déclarer de la façon la plus précise que cette information est prématurée.

Les comptes de l'exercice 1921-1922, qui seront soumis à l'assemblée ordinaire convoquée pour le 4 décembre, font ressortir un total de 132.152.799 fr. 27 de recettes de toute nature. L'ensemble des dépenses s'étant élevé à 130.560.782 fr. 39, l'exercice se solde par un excédent de recettes de 1.592.016 fr. 88, auquel vient s'ajouter le reliquat de l'exercice précédent, ce qui donne un total disponible de 1 million 002.510 fr.01.

Le bilan se totalise à l'actif et au passif par 504.908.825 fr. 24. Les différents postes y sont inscrits pour les chiffres suivants : Actif : matériel naval, 198.614.397 fr. 82, en augmentation de 80.022.700 francs ; navires en construction, 80 millions 850.140 francs, en diminution de 59.562.094 francs 37 ; machines et installations frigorifiques, 13.269.830 francs; matériel naval auxiliaire, 834.730 francs ; approvisionnements, 10.058.427 francs ; mobilier et immeubles, 24.182.164 francs, en augmentation de 6.326.768 fr. 63 ; valeurs disponibles, 62.017.740 francs, en augmentation de 55 millions 718.062 fr. 69 ; valeurs mobilières, cautionnements, 15.369.483 francs ; voyages encourus, 9.999.433 francs ; débiteurs divers, 89.712.477 francs, en augmentation de 18.124.872 fr. 49.

Au passif : réserve spéciale (primes d'émission) 36.395.132 francs ; réserve statutaire, 4.690.961 francs; réserve spéciale pour renouvellement des chaudières et grosses réparations, 5.019.128 francs ; réserve spéciale, fonds de prévoyance d'amortissement, 6.399.827 francs ; amortissement du matériel naval, 69.095.023 francs, en augmentation de 7.211.722 fr. 69 ; fonds d'assurances, 20 millions 084.310 francs ; créanciers divers, 108.989.430 francs, en diminution de 17.592.136 fr. 53.

Il ne sera pas proposé de dividende.

1922 (décembre) : participation dans l'Union française maritime

COMPAGNIE DES CHARGEURS RÉUNIS
(*Les Annales coloniales*, 18 décembre 1922)

Cette société, dont les paquebots de la ligne Le Havre–Dakar–Buenos-Ayres ne devaient toucher le port de La Rochelle que tous les 28 jours, a décidé de doubler les escales à l'aller et d'assurer un départ tous les 14 jours.

(*Les Annales coloniales*, 7 mai 1923)

La semaine des P. T. T. s'est occupée hier de l'Algérie et de la Tunisie. M. Braily, ancien directeur de la Compagnie des Chargeurs réunis, chargé d'un rapport sur les améliorations à apporter à un programme général de réfection demande à ce que, pour l'Afrique du Nord, il soit procédé sans retard au rétablissement des services maritimes postaux subventionnés entre la France, l'Algérie et la Tunisie.

LÉGION D'HONNEUR
Ministère des Colonies

(*Journal officiel de la République française*, 16 août 1923, p. 8159)

Chevaliers

Fould (Léon), négociant ; 60 ans de pratique commerciale Vice-président du conseil d'administration de la compagnie des Chargeurs réunis. Grand prix aux expositions de Londres 1908, Roubaix 1911. Services exceptionnels rendus à l'occasion de l'exposition nationale coloniale de Marseille.

COMPAGNIE DE CHARGEURS REUNIS
(*Les Annales coloniales*, 31 décembre 1923)

L'assemblée générale ordinaire a eu lieu le 27 décembre, sous la présidence de M. Denis Pérouse, président du conseil d'administration.

Elle a approuvé les rapports et les comptes de l'exercice clos le 30 juin 1923 se soldant par un bénéfice de 153.779 fr. compte tenu du reliquat bénéficiaire du précédent exercice s'élevant à 22.900 francs.

Après prélèvement de 6.543 francs en faveur de la réserve légale, le solde, soit 147.236 francs, a été reporté à nouveau.

M. Gaston Breton, administrateur sortant, a été réélu.

En conséquence, le conseil d'administration se trouve composé comme suit : MM. Jean Boissonnas, Gaston Breton, Alexandre Celier, Jules Exbrayat, Léon Fould, Charles Ledoux, Denis Pérouse, Jean de Sayve et Edgar de Sinçay.

MM. Jacques Derbanne et Raoul Sautter ont été maintenus dans leurs fonctions de commissaire des comptes.

Le rapport du conseil indique qu'au cours de l'exercice, les navires composant la flotte de la Société ont effectué 94 voyages, se répartissant comme suit : 50 sur le Brésil et La Plata, 27 sur la Côte Occidentale d'Afrique, 17 sur l'Indochine, au cours desquels il a été transporté 45.021 passagers et 1.142.392 mètres cubes de marchandises, et parcouru 433.793 lieues marines.

Au cours de l'exercice, les nouveaux navires *Groix*, *Halgan*, *d'Iberville* et *Forbin* ont été mis en service.

Sont actuellement en construction dans divers chantiers les navires, Hoédic Jouffroy-d'Abbans et *Camranh*.

Le rendement des voyages vers la Côte Occidentale d'Afrique a été influencé par la concurrence subie, ainsi que par l'obligation contractuelle d'accorder à l'État des réductions importantes sur les transports effectués pour compte des administrations publiques. Le conseil pense pouvoir soumettre à la Commission interministérielle ses

propositions en vue de l'établissement d'une convention nouvelle, dans les premiers mois de l'année prochaine.

Les services vers l'Indochine ont donné des résultats satisfaisants. Le conseil étudie l'affectation à ces lignes de quelques-uns des vapeurs actuellement désarmés.

En ce qui concerne le litige avec l'État concernant les navires détruits par l'ennemi pendant la guerre, celui relatif au paquebot *Amiral-Magon* a été réglé à la suite d'un accord transactionnel. L'état du litige concernant l'*Amiral-Hamelin* est sans changement.

Il en est de même du litige concernant les bases de la taxation sur les bénéfices supplémentaires de guerre.

Qui êtes-vous ? 1924 :

AUBURTIN (Jean-Francis), artiste peintre (Société nationale des Beaux-Arts).

191, rue de l'Université ; et à Varengeville-sur-Mer (Seine-Inférieure).

Officier de la Légion d'honneur.

Né à Paris, le 2 décembre 1866.

Marié à M^{lle} Marthe Deloye.

Éduc. : École alsacienne.

Œuvres : Plafond de la salle à manger des fêtes, à la Sorbonne (1895) ; Décoration de l'amphithéâtre de Zoologie, à la Sorbonne (1898) ; Grand escalier du Muséum, palais de Longchamp, Marseille (1899) ; Porte monumentale du Palais des Fêtes à l'Exposition universelle de 1900 ; Décoration pour l'hôtel de la comtesse de Béarn (1902-1903) ; Décoration de la salle à manger des Fêtes à la Sorbonne (1904) ; Orphée (Musée du Luxembourg, 1906) ; La forêt et la Mer (1907) ; L'Aube des Cygnes (1908) ; Décoration du grand amphithéâtre de la Faculté de Droit et des Lettres de Lyon (1909) ; Le Jardin de la Mer (1910) ; Portrait sur tond de soir (1911) ; Chants sur l'eau (Petit Palais, 1912) ; Nocturnes (1913) ; Comme arrive le Printemps (1914) ; Décoration de la salle des Colonnes au conseil d'État [et de la salle du conseil de la Société des Chargeurs réunis](#) (1920-1923) ; nombreuses peintures a l'eau ; paysages ; marines ; figures ; sanguines ; portraits. Distr. : la musique.

Service de la navigation

Ligne de l'Indochine

LE CAMRANH

(*Les Annales coloniales*, 21 avril 1924)

Reçus à bord par M. Denis Pérouse, président des Chargeurs réunis, les invités se répandirent dans les galeries du cargo dont ils visitèrent ensuite en détail les aménagements.

NÉCROLOGIE

Léon Fould

(*Le Journal des débats*, 30 octobre 1924)

Les obsèques de M. Léon Fould, vice-président de la Compagnie des Chargeurs réunis, chevalier de la Légion d'honneur, médaillé de 1870-71, ont été célébrées hier. Les assistants se sont réunis au domicile mortuaire, 18, rue Galilée, à 10 heures.

Les prières ont été dites par le grand-rabbin de France, Israël Levy.

Le deuil a été conduit par le baron Fould-Springer, son fils ; le vicomte J. de Nantois, son gendre ; M. Max-Robert Fould-Springer, son petit-fils ; MM. André Fould, Edgard de Sinçay, Edgard Stern, le prince de Faucigny-Lucinge, ses neveux ; le prince Amédée de Broglie, MM. Guy d'Ocagne, Jacques et Armand-Achille Fould, ses petits-neveux. L'inhumation a eu lieu au cimetière du Père-Lachaise.

Compagnie des Chargeurs réunis
(*La Revue générale du froid*, novembre-décembre 1924)

Les comptes de l'exercice 1923-24, clos au 30 juin 1924, présentés à l'assemblée ordinaire du 1^{er} décembre, font apparaître, au compte d'exploitation, un chiffre total de recettes de 218.889.985 fr., contre 162.720.363 fr. l'an dernier. Le total des dépenses a atteint 193 millions 906.972 fr. Les profits bruts ressortent donc à 24.983.013 fr. Sur ce chiffre le conseil proposera d'affecter 12.044.246 fr. aux charges financières et 12.565.909 fr. à l'amortissement du matériel naval (contre 11.211.141 fr. l'an dernier). Il reste un bénéfice net de 372.858 fr. (contre 130.870 fr. l'an dernier). Avec le report antérieur, soit 147.136 fr., le solde disponible s'établit à 520.094 fr.

À l'actif, le matériel naval qui figurait au bilan précédent pour 237.782.850 fr. s'élève au 30 juin dernier à 261.541.468 fr. L'augmentation provient de l'entrée en service au cours de l'exercice de deux navires *Hoedic* et *Jouffroy-d'Abbans* et du complément de prix payé sûr sept navires entrés en service pendant l'exercice précédent. Par contre, ce poste a été diminué du coût primitif du vapeur *Mandj* sorti de la flotte au cours de l'exercice. Les navires en construction ont été ramenés de 26.623.284 fr. à 16.292.894 fr., ce poste ne comprenant cette année, que les acomptes versés aux constructeurs du vapeur *Camranh*. Les machines et installations frigorifiques sont en diminution de 770.154 fr. à 11.618.493 fr. et le matériel naval auxiliaire est porté pour 889.629 fr. (- 146.100 fr.). Le compte « mobilier et immeubles » figure pour 25.896.619 fr. (+ 438.486 fr.). En regard de ces différentes immobilisations, on relève au passif : 23.959.862 fr. de réserves et provisions ; 92.683.312 fr. d'amortissement du matériel naval et 22.067.127 fr. de fonds d'assurances. L'actif disponible ou réalisable comprend 44.787.272 fr. de valeurs disponibles ; 14.625.895 fr. de valeurs, mobiliers et cautionnements ; 11.617.971 fr. de voyages en cours, et 134.082.886 fr. de débiteurs, soit au total, 205.114.024 fr. pour faire face à 141.564.216 fr. de créditeurs divers.

Rappelons que le capital de la société est de 100 millions et que la dette obligatoire s'élevait au 30 juin dernier, à 147.628.000 fr.

Chargeurs réunis
Exercice 1923-124
(*Revue générale du froid*, décembre 1924-janvier 1925)

L'assemblée ordinaire a eu lieu, le 22 décembre, sous la présidence de M. Denis Pérouse. Les actionnaires ont approuvé les comptes et le bilan de l'exercice 1923-1924, clos le 30 juin dernier. Les produits bruts ressortent à 24.983.013 fr. 09. Déduction faite du service des emprunts, soit 12.044.245 fr. 74 et de l'amortissement du matériel naval, s'élevant à 12.565.908 fr. 89, il reste un bénéfice net de 372.858 fr. 46, contre 130.870 fr. pour le dernier exercice. Compte tenu du report antérieur de 147.236 fr. 34, le solde disponible atteint 520.094 fr. 80 ; après déduction de la réserve légale, le reliquat, soit 501.451 fr. 88, a été reporté à nouveau.

MM. Léon Fould et Alexandre Celier, administrateurs sortants, ont été réélus, et M. Hubert Giraud, nommé administrateur de la compagnie pour une période de six années. Le conseil d'administration se trouve composé comme suit : MM. Jean Boissonnas, Gaston Breton, Alexandre Celier, Jules Exbrayat, Léon Fould, Hubert Giraud, Charles Ledoux, Denis Pérouse, Jean de Sayve et Edgar de Sinçay.

Durant l'exercice écoulé, il a été effectué 107 voyages se répartissant comme suit : 64 sur le Brésil ou La Plata ; 29 sur la Côte occidentale d'Afrique ; 14 sur l'Indochine ; au cours desquels il a été transporté : 41.907 passagers; 1.319.521 mètres cubes de marchandises ; et parcouru : 504.508 lieues marines (513.524 milles).

La flotte a été complétée par l'entrée en service du paquebot *Hoédic* et du vapeur mixte *Jouffroy-d'Abbans*, dont les essais de recette ont été effectués dans des conditions satisfaisantes, respectivement les 17 septembre 1923 et 26 février 1924.

Le vapeur de charge *Camranh*, le premier navire de la compagnie muni de moteurs à combustion interne, système Sulzer à deux temps, a été lancé avec succès le 10 novembre 1923. Ce navire était le dernier en cours d'achèvement à la clôture de l'exercice.

Les résultats des deux services de la Côte occidentale d'Afrique sont demeurés médiocres. Par contre, la ligne de l'Indochine a donné des résultats intéressants.

Les navires *Campikas* et *Caravellas*, affectés à un service de cabotage dans les mers de Chine, ont apporté des résultats bénéficiaires, tout en supportant leur part dans les frais généraux de la société et dans l'amortissement de la flotte.

La société a poussé plus avant le projet d'utiliser les navires de charge actuellement désarmés sur les destinations d'Extrême-Orient au delà de Haiphong, en acceptant sur ces navires des chargements à destination des principaux ports de Chine et d'Asie russe.

Le rapport rappelle que la Société Franco-Anglaise d'Affrètement, dans laquelle la compagnie avait souscrit un certain nombre d'actions, considérant que ses bénéfices des trois dernières années avaient été très réduits, a décidé, en novembre 1923, de procéder à une dissolution anticipée. Le capital engagé dans cette affaire a été intégralement remboursé.

D'autre part, concernant la société Les Armateurs français*, qui avait été formée pour exploiter les navires à vapeur compris obligatoirement dans le tonnage cédé par l'Angleterre à la France en vertu d'un accord passé entre les deux gouvernements, la compagnie avait dû, pour permettre la constitution de la société, comme tous les autres participants, garantir pour partie diverses opérations financières destinées notamment à payer la dette fixée en livres sterling envers le Ministry of Shipping. À la fin de 1923, les Armateurs français ayant réussi à substituer aux sommes dues en sterling des engagements en francs, la Compagnie a été conduite à renouveler sous cette forme auprès des banques intéressées la garantie précédemment donnée.

Annuaire industriel, 1925 :

COMITÉ CENTRAL DES ARMATEURS DE FRANCE

Conseil d'adm. : Président, M. D[enis] Pérouse, président de la Compagnie des Chargeurs réunis et de la Cie de navigation Sud-Atlantique

M. G. Breton, adm. dél. de la Cie de navigation Sud-Atlantique et adm.-directeur de la Cie des Chargeurs réunis

H. de Clermont, adm. de la Cie de navigation Sud-Atlantique et de la Cie des Chargeurs réunis

G. Logre, sous-directeur de la Cie des Chargeurs réunis

Chargeurs réunis
(*Bulletin financier et économique de l'Indochine* [M^{me} veuve Biétry],
3 avril 1925)

L'exercice 1923-1924 marquera, a déclaré le président Denis Pérouse, la dernière étape de l'effort que la compagnie s'est imposé pour surmonter une crise dont l'amplitude a dépassé ses prévisions les plus pessimistes. Il est sans exemple dans l'histoire de la société, qui a, pourtant, déjà traversé des crises sérieuses, que trois exercices se sont écoulés consécutivement sans que le capital ait reçu une rémunération. Mais si l'on songe au développement qu'a pris la compagnie en dépit des circonstances, il faut reconnaître que le sacrifice accepté, si pénible soit-il, est un moindre mal, puisqu'on la retrouve maintenant au seuil de jours vraisemblablement meilleurs, en position de profiter des avantages qu'elle a eu la volonté d'acquérir.

Parmi ces avantages, il convient de faire ressortir l'importance de la flotte, bien adaptée aux besoins des trafics desservis ; la souplesse de l'organisation fondée sur une tradition éprouvée et qu'on pourrait énoncer dans cette simple formule : centralisation dans l'impulsion, décentralisation dans l'action. Le prestige du pavillon, acquis grâce au souci constant de régularité, aux soins minutieux apportés à la bonne conservation des marchandises confiées, aux initiatives prises pour ne pas se laisser dépasser par les concurrents.

Tout cela constitue le patrimoine de la société et l'on en constate le développement dans le sens fixé en 1920, sous l'impression des espérances que la Victoire avait fait naître.

La société n'avait, à cette époque, que deux alternatives : s'équiper pour disputer son patrimoine aux compétitions étrangères ou disparaître. Elle s'est équipée. Elle y était encouragée par les recommandations pressantes des gouvernements successifs qui allaient jusqu'à menacer de faire constater une carence et de constituer une flotte d'État. Et en s'équipant, la Société était hantée, comme elle l'est demeurée, par l'idée qu'il était vain de se borner à faire appel au patriotisme des exportateurs et importateurs français, pour les amener à préférer le pavillon national, si on n'était pas en mesure de leur assurer ce qu'ils n'ont jamais cessé de réclamer des départs fréquents, parfaitement réguliers effectués par des navires rapides, aux taux de fret des marchés internationaux, afin qu'ils ne soient jamais handicapés, quant aux conditions du transport maritime, par leurs concurrents étrangers.

L'acte de foi dans l'avenir qui s'est manifesté chez les Chargeurs par leur volonté d'extension ne devait par les entraîner au delà de leurs moyens. Une élémentaire prudence interdisait, en particulier, de considérer comme des bénéfices la totalité des excédents de recettes qui ressortaient des bilans et ils ont été, dès ce moment-là, affectés, en grande partie, au renouvellement et à l'amélioration de l'outillage.

En fait, c'est le pire qui est survenu. Raréfaction des échanges, surabondance de tonnage transporteur, avilissement des prix du fret, augmentation de tous les postes de dépenses, tels sont les éléments trop connus, contre lesquels il a fallu lutter, non pas seulement pour sauvegarder l'existence sociale, mais pour poursuivre la réalisation des programmes. Aussi bien, dès le pressentiment de cette crise, il a été pris une série de mesures énergiques, parmi lesquelles a figuré la privation de tout dividende.

De sérieux indices font penser que l'on a atteint la fin aujourd'hui des épreuves et que l'on recueillera prochainement les fruits des sacrifices, de la ténacité, de l'audace mise à s'établir sur les marchés étrangers.

Notre marine marchande et le traité de Versailles
par Lucien Gasparin,

député de la Réunion.
(*Les Annales coloniales*, 24 juillet 1925)

Il suffit de séjourner quelque temps dans une des colonies côtières de l'A. O. F. ou de l'A. E. F. pour constater combien les relations maritimes entre la France et son empire colonial sont devenues insuffisantes. Même si l'on fait une longue traversée le long de nos côtes ouest-africaines, on est surpris du petit nombre de navires qui sillonnent ces parages. Un de nos amis se rendant de France à la Côte de Guinée n'a guère croisé plus de huit navires, et ce n'est que pas le travers du détroit de Gibraltar qu'à son retour il aperçut plusieurs cargo-boats que les incidents actuels appelaient au Maroc.

On peut donc reconnaître avec M. Henri Leconte que, du fait de la guerre, l'industrie des transports maritimes s'est trouvée gravement atteinte dans ses œuvres vives.

Nous pouvons regretter que, pour le transport des troupes noires, on n'ait pas cru devoir mieux utiliser notre marine de guerre, dont les unités auraient, en bien des cas, largement suffi à la fois au transport de ces troupes et à leur protection. C'est ainsi que le *Circassie*, qui vient d'arriver à Casablanca en qualité de navire-hôpital, transporta 1.100 hommes, en 1914, de Dakar à Marseille, escorté par le croiseur *Latouche-Tréville*, sur lequel ces tirailleurs auraient pu être placés bien plus en sécurité, tout en laissant au service du ravitaillement de la métropole un bon navire de commerce.

Après l'armistice, tous les pays alliés et même un grand nombre de pays neutres, écrit M. Henri Leconte dans son étude « La Marine marchande française et le traité de Versailles »¹² se sont vus, en ce qui concerne leur flotte de commerce, dans une situation nettement inférieure à celle qu'ils avaient avant 1914. Aussi, s'appliqua-t-on, dans tous ces pays, à poursuivre, aussi rapidement que possible, la réparation des dommages subis par la marine marchande.

L'industrie des transports maritimes est considérée à tort en France, même dans les milieux officiels, comme une industrie secondaire ; c'est pourquoi le concours prêté par le Gouvernement aux armateurs français a été sensiblement inférieur à celui que les pouvoirs publics à l'étranger ont apporté à la reconstitution de la marine marchande.

Il en résulte, pour cette force vive de la nation, une situation qui, loin d'avoir été améliorée par la cession de navires ex-ennemis, comme le fut celle des autres puissances alliées, est au contraire inférieure en qualité, et sa supériorité en tonnage par rapport à 1914 n'est qu'un trompe-l'oeil.

En effet, si nous avons acheté des navires à l'étranger, nous les avons payés des prix hors de proportion avec leur valeur réelle. Il aurait été désirable que la Commission des Réparations stipule que la valeur des bâtiments acquis au cours de la guerre par les alliés serait remboursée à ces derniers dans la mesure où les pertes subies par chacun d'eux ne se trouveraient pas compensées par des navires ex-allemands et ce, jusqu'à concurrence de la différence entre la valeur estimative donnée par la Commission des Réparations à leurs pertes maritimes respectives et la valeur des navires- ex-ennemis à eux attribués en vertu des paragraphes 2 et 5 de la partie VIII, annexe III du traité de Versailles.

Mais nos alliés britanniques consentiraient-ils à cette proposition ?

Si nous approuvons cette nécessité d'augmenter le nombre des paquebots si faible actuellement, c'est que nous savons qu'une flotte de cargos ne peut que difficilement tenir sur une ligne internationale si le paquebot ne lui prête pas l'appui d'une véritable réclame. -

Cinq années après la guerre, nos compagnies de navigation n'ont qu'un nombre dérisoire de paquebots. Pour ne citer que la Côte occidentale d'Afrique, les « Chargeurs réunis » n'en ont plus qu'un par mois. Les Fraissinet et Fabre ont le *Hoggar* et le

¹² « La Marine Marchande Française et le traité de Versailles », par Henri Leconte, docteur en droit. -- Librairie R. Guillon, 5, place de la Sorbonne, Paris.

Touareg, le *Foria* est remplacé, momentanément espérons-le, par le *Belgrano*, aux nombreuses escales et au long parcours.

Un navire neuf coûte cher et si, comme le Gouvernement anglais, le Gouvernement français avait veillé à une meilleure répartition des navires ex-ennemis, nous posséderions davantage de ces unités qui pourraient jouer le rôle de paquebots.

C'est donc la marine marchande française qui a tiré le moins profit des clauses du traité de Versailles, son armement ayant été abandonné à lui-même. Il faut espérer que le Gouvernement se rendra compte que l'industrie des transports maritimes est d'un intérêt national au même titre et même plus encore que la marine de guerre, à qui elle sert de pépinière.

Les Pouvoirs publics doivent se concerter pour rendre à la France une marine marchande digne d'elle et de ceux dont l'abnégation le dévouement et l'esprit de sacrifice sont les qualités traditionnelles.

Chargeurs réunis
(*Bulletin financier et économique de l'Indochine* [Mme veuve Biétry],
18 septembre 1925)

Le Conseil d'État a rejeté la requête que la compagnie avait introduite aux fins d'annulation d'une décision du sous-secrétaire d'État de la marine marchande, refusant d'allouer des primes au vapeur « Bougainville », pour son voyage au long cours, du 20 novembre 1920 au 16 octobre 1921, et ordonnant le remboursement, par la Compagnie requérante, des primes déjà allouées pour la première période du voyage litigieux.

Les souscriptions sont reçues, contre remise du coupon n° 34 des actions de capital et n° 4 des actions de jouissance.

En rémunération de l'assistance prêtée à leur cargo *Malte*, ils auront à payer 800.000 francs francs à l'Union française maritime et un million 300.000 à la Générale d'Armement. Le total ne sera pas sans conséquences fâcheuses sur les comptes du présent exercice.

LA. GRÈVE AU HAVRE
(*Les Annales coloniales*, 16 octobre 1925)

La grève qui s'est produite à -bord-du *France* s'est étendue hier matin à plusieurs vapeurs de la Compagnie des Chargeurs réunis. C'est ainsi que le cargo mixte *Jouffroy-d'Abbans*, qui devait partir pour Anvers, n'a pu quitter la rade, 21 navigateurs du pont et de la machinerie faisant défaut. Pareilles défections se sont produites sur le paquebot *Ouessant* et sur le cargo *Amiral-Ganteaume* dont les départs vers la côte d'Afrique et le Brésil n'auront vraisemblablement pas lieu. Le voilier français, *Trieten* a pu cependant appareiller à 11 heures, pour les Antilles.

Mille grévistes ont tenu, dans la matinée, une réunion salle Franklin.

Chargeurs réunis
(*Bulletin financier et économique de l'Indochine* [M^{me} veuve Biétry],
13 novembre 1925)

Le capital à rémunérer est grand. Même avec le relèvement des tarifs institué par la Compagnie, ce sera bien beau si les bénéfiques permettent l'attribution de l'intérêt statuaire, aux actions. La part n'encaissera quelque chose que plus tard. Au surplus, il ne faut pas oublier le rejet récent de certaine réclamation élevée par la compagnie à l'État. Rejet regrettable.

Jean BOISSONNAS, président

NOMINATIONS
COMPAGNIE CHARGEURS REUNIS
(*Les Annales coloniales*, 28 novembre 1925)

Le conseil d'administration des Chargeurs réunis a procédé le 28 novembre à la nomination de son président, en remplacement de M. Denis Pérouse.

M. Jean Boissonnas, qui remplissait les fonctions de vice-président, a été nommé président, et M. Gaston Breton, administrateur-directeur général, a été nommé vice-président.

(*Le Temps*, 30 novembre 1925)

Les Chargeurs réunis, sur des rachats de vendeurs, ont repris de 405 à 445.

Si les déclarations faites l'année dernière à l'assemblée générale des actionnaires par le regretté président de la compagnie, M. Denis Pérouse, n'ont pas dissimulé les difficultés de la situation d'alors, les résultats qui seront portés à la connaissance des actionnaires, convoqués pour le 21 décembre, leur donneront satisfaction.

En effet, les bénéfiques nets de l'exercice 1924- 1925 se chiffrent par près de 11 millions, alors que, pour l'exercice précédent, ils n'avaient été que de 372.858 francs, de sorte que le dividende suspendu pendant trois exercices pourra cette année porter sur l'intérêt statuaire de 5 %, soit 25 francs par action moins les impôts.

Dans la Légion d'honneur
(*Les Annales coloniales*, 5 janvier 1926)

MARINE MARCHANDE

Sont nommés chevaliers :

M. [Louis] Vidal, des Chargeurs réunis.

COMPAGNIE DES CHARGEURS RÉUNIS
Exercice 1924-1925
(*Les Annales coloniales*, 8 janvier 1926)

L'assemblée générale ordinaire s'est tenue le 21 décembre, sous la présidence de M. Boissonnas, et a approuvé les comptes de l'exercice clos le 30 juin 1925 faisant apparaître un bénéfice net de 10.082.419 francs, auquel s'ajoute le report antérieur de 501.541 francs, soit un total disponible de 11.483.871 francs. L'assemblée a décidé de

verser 5 millions à la provision pour reconstitution de la flotte et 900.000 francs au fonds d'assurance. Le reliquat a été affecté à la répartition d'un dividende de 25 francs brut par action, payable à partir du 22 décembre courant, sous déduction des impôts. Il a été reporté 34.750 francs.

L'assemblée a réélu MM. Jean de Sayve et Jules Exbrayat¹³, administrateurs sortants. Elle a élu MM. André Fould¹⁴, Humbert de Wendel¹⁵, Octave Barré¹⁶ et Étienne du Castel¹⁷, administrateurs

Le rapport fait ressortir l'amélioration des affaires sociales, qui permettent la distribution d'un dividende pour la première fois depuis quatre ans.

La flotte a été augmentée dans le courant de l'exercice par la mise en ligne du *Camranh*. Le développement des échanges entre l'Europe et l'Union indochinoise a conduit la Compagnie à envisager le remplacement des navires du type *Amiral* par des unités mieux appropriées. Pour éviter la mise en chantier d'unités neuves, la Société s'est arrêtée à la décision de transformer en paquebots mixtes les cinq vapeurs à turbines *Guichen*, *Halgan*, *d'Iberville*, *Jouffroy-d'Abbans* et *Kersaint*.

Les voyages effectués dans les directions du Brésil et de La Plata témoignent d'une importante reprise du trafic d'exportation.

Les lignes de la Côte occidentale d'Afrique ont fonctionné dans des conditions sensiblement équivalentes à celles de l'exercice précédent. Il a été effectué trente voyages qui, par rapport aux vingt-quatre qui étaient effectués avant guerre, démontrent que les échanges sont en léger progrès. La Compagnie a conclu un accord sur des bases nouvelles avec l'État pour le transport de son personnel, de son matériel et de la poste. Parmi les services annexes, la Compagnie a supprimé ceux qu'elle exploitait depuis 1910 dans la lagune de Porto-Novo au Dahomey et transféré le matériel à Port-Gentil afin de renforcer les lignes fluviales de l'Ogooué, du Fernan-Vaz et de la région des lacs.

Dans la direction de l'Indochine, les services fonctionnent régulièrement, et donnent des résultats qui justifient l'amélioration du matériel signalée plus haut. Les cinq paquebots entreront en service au cours de l'année prochaine.

Quant aux chargements à destination des ports chinois, les circonstances n'ont pas encore paru favorables à leur rétablissement.

Deux vapeurs ont été maintenus en service dans les mers de Chine avec port d'attache à Saïgon et ont donné des résultats d'exploitation satisfaisants.

Bordeaux

Efficace intervention de M. Mario Roustan (*Les Annales coloniales*, 15 avril 1926)

¹³ Jules Exbrayat (Espalion, Ardèche, 1880-Paris, 1958) : gérant de la banque Demachy, administrateur de la Banque de l'Union parisienne...

¹⁴ André Fould : neveu de feu Léon Fould, vice-président des Chargeurs réunis ; marié à une Dlle Stern (belle-sœur d'Edgar de Sinçay, de la Vieille-Montagne). Administrateur de la Cie de navigation Sud-Atlantique, de la Banque privée (démissionnaire en 1921), de la Banque franco-polonaise, de la Société pour le commerce entre la France et les pays d'outre-mer, président de la Société de Bamako... Obsèques : *Le Journal des débats*, 26 septembre 1933.

¹⁵ Humbert de Wendel : de la famille des maîtres de forges d'Hayange. Administrateur de la Banque de l'Union parisienne, de Peñarroya, Carnaud-Basse-Indre, Decauville...

¹⁶ Octave Barré (Nancy, 1853-Paris, juin 1926) : polytechnicien, officier de la Légion d'honneur du 12 juillet 1906 comme chef de bataillon territorial du génie dans la 20^e région, administrateur délégué depuis 1904, puis administrateur délégué adjoint de la Société du Haut-Ogooué (SHO).

¹⁷ Étienne du Castel : Né le 23 avril 1883 à Paris. X-Ponts, directeur honoraire des chemins de fer au ministère des Travaux publics. Administrateur (1927), puis président (1931) de la Société Le Nickel, vice-président de Peñarroya, administrateur du Chemin de fer du Nord (1934), de Nord-Lumière, et autres affaires rothschildiennes.

À la suite des incidents qui ont amené la Compagnie Sud-Atlantique* à désarmer le paquebot *Massilia*, l'équipage du paquebot *Asie*, qui devait partir hier mardi, avait résolu, par solidarité, de mettre sac à terre.

Le mouvement menaçant de s'étendre à tout le port, M. Mario Roustan, sous-secrétaire d'État à la Marine marchande, a convoqué d'urgence les représentants des syndicats maritimes de Bordeaux.

Après de très longs pourparlers, du ministre, des délégués des inscrits et des directeurs des Chargeurs réunis et de la Compagnie Sud-Atlantique, le conflit a été apaisé.

L'*Asie* est parti dans la journée et le *Massilia* prendra la mer à son tour dans un délai très rapide.

Ainsi est terminé un conflit dont les conséquences graves n'avaient échappé à personne. Un grand nombre de passagers, malgré les bruits contradictoires, attendaient avec confiance que le *Massilia* partit. D'autres sont revenus passer trois jours dans la capitale. Toutes les mesures sont prises pour que le retard soit réparé.

Dites-le bien, a déclaré M. Mario Roustan à l'un de nos confrères, dites-le à l'heure où des compagnies concurrentes étrangères font contre nos compatriotes une propagande acharnée ; dites-le afin que tout le monde garde confiance dans notre armement et dans le personnel de tout ordre, pont, machine, service général. Nous pouvons lutter victorieusement à tous les points de vue contre nos rivaux : le triomphe est certain si l'harmonie règne entre armateurs et équipages. Je m'y emploierai de toutes mes forces.

Marine et Colonies
par Étienne Antonelli,
député de la Haute-Savoie, professeur de législation coloniale et d'économie
politique à la Faculté de Droit de Lyon.
(*Les Annales coloniales*, 1^{er} juillet 1926)

M. Breton, vice-président de la Compagnie des Chargeurs réunis, a fait, il y a quelque temps, devant le Comité d'action agricole coloniale, une communication très remarquée sur l'état actuel des transports maritimes entre la France et les Colonies.

L'orateur, dans une première partie de son discours, s'efforça de nous prouver que l'armement français a su répondre parfaitement, jusqu'ici, aux besoins de notre commerce colonial.

Il analysa les différentes statistiques douanières et commerciales.

Sur la Côte Orientale d'Afrique, desservie par la Compagnie des Messageries Maritimes et par la Havraise Péninsulaire, la capacité de transport des navires français a augmenté de 40 % depuis la guerre. Sur 230.000 tonnes importées à Madagascar, 212.000 l'ont été par navires français. Ceux-ci ont effectué la totalité de l'exportation.

Sur l'Inde et l'Indochine*, dont le service est assuré par les Services contractuels des Messageries Maritimes et les Chargeurs réunis, en pleine coordination, la capacité de transport, de 300.000 tonnes, dépasse de 1/3 celle de 1913. Les navires français ont assuré, en 1924, la quasi-totalité des importations et la totalité des exportations.

Vers l'Océanie, le pavillon français a couvert, en 1924, la totalité des transports.

Pour la Côte Occidentale d'Afrique, la capacité de transport, qui était en 1913 de 44.700 tonnes, est, aujourd'hui, de 234.000 tonnes. En 1924, 278.000 tonnes de marchandises sur un total de 420.000 tonnes, à l'importation, ont été transportées sur navires français et 147.000 tonnes sur 157.000 à l'exportation.

Pour les Antilles, dans l'Atlantique, les navires français ont transporté 96.000 tonnes sur 98.000 à l'exportation et 168.000 sur 176.000 à l'importation.

Au total, la part du pavillon français dans les transports entre la Métropole et les Colonies, a été, en 1924, de 3.537.000 tonnes, soit 87 % du total, à l'importation et de 1,537.000 tonnes, soit 98 % du total, à l'exportation.

M. Breton, envisageant ensuite l'avenir, développe l'idée que le commerce maritime des produits coloniaux est commandé beaucoup plus par les progrès de la production et de l'outillage économique dans les colonies mêmes que par le développement des moyens de transport entre la Métropole et les Colonies. Insistant sur cette idée, il montre que pour certains produits coloniaux de grande production, comme le riz en Indochine, la consommation métropolitaine reste minime, tandis que pour certains autres produits de grande consommation métropolitaine, comme le coton, le caoutchouc, le cacao, c'est la production de nos colonies qui est encore infime.

Et M. Breton, après avoir analysé ainsi les conditions économiques de notre commerce maritime entre la Métropole et les Colonies, peut conclure que l'armement français doit considérer le trafic entre la Métropole et les Colonies comme un simple élément de son activité internationale. Suivant une formule qui est, au reste, celle de toutes les marines étrangères, l'armement français doit tendre à devenir une industrie à caractère essentiellement international, où le fret étranger doit être placé sur la même ligne que le fret national. Ainsi nos Compagnies reporteront les têtes de lignes de nos services coloniaux en pays étranger, de manière à ne plus considérer le fret français de sortie que comme un simple appoint.

Il y a, incontestablement, des idées parfaitement justes et sages dans ce plaidoyer qui, toutefois, appelle de sérieuses réserves.

M. Breton raisonne en armateur et, comme armateur, il a raison. La marine, comme toute autre industrie, ne peut vivre qu'en gagnant de l'argent et elle ne peut considérer le commerce colonial que de ce point de vue. Tout ce que nous pouvons lui demander, c'est d'être présente partout où il y a un trafic prêt et dès que ce trafic est prêt. Nous ne pouvons pas lui demander autre chose.

Ainsi, si l'on considère le commerce maritime colonial comme un simple élément, qui doit être lucratif par définition, de l'activité des grandes entreprises de navigation maritime, M. Breton a pleinement - raison.

Mais il y a une autre façon de concevoir le rôle de la marine marchande dans les rapports de la Métropole et des Colonies.

Je me souviens d'avoir jadis, vers 1911, parcouru, dans la banlieue du Gross-Berlin, un quartier de la nouvelle ville en construction. Aussi loin que la vue pouvait s'étendre on n'apercevait aucune maison d'habitation, mais seulement des chantiers. Cependant les rues étaient établies, avec leurs chaussées et trottoirs, leurs canalisations d'eau, de gaz et d'électricité; elles étaient aussi soigneusement entretenues et éclairées que dans le centre de la vieille ville ; le métropolitain y fonctionnait avec la même régularité que dans les autres quartiers. Et dans cette ville vide, les premiers bâtiments, qui sortaient de terre lors de ma première visite, étaient la mairie, la poste et les écoles publiques.

Mais un an après, à ma seconde visite, les maisons d'habitation avaient poussé partout, la ville était née.

Cette façon de concevoir le rôle de la collectivité dans la préparation et la genèse du progrès économique n'est, sans doute, pas celle de M. Breton, mais c'est bien, je crois, celle de certains coloniaux pour lesquels l'économie nationale — métropole et colonies unies — forme un tout.

Pour ceux-là, le rôle actuel de la marine marchande, dans le commerce maritime colonial n'est pas de gagner de l'argent *d'abord*, mais d'assurer un service public d'intérêt général qui doit préparer et propulser le progrès économique. Le chemin doit exister pour le trafic et non pas le trafic pour le voiturier.

Certes, il faut, *en même temps*, encourager le développement de la production coloniale par l'apport de capitaux et d'hommes, il faut construire des chemins de fer des lieux de production aux ports et aménager ces ports eux-mêmes.

Mais tout cela doit être fait, en même temps, suivant un plan d'ensemble et pour répondre non aux besoins d'hier, ni même d'aujourd'hui, mais à ceux de demain. Cette conception est la nôtre.

CHARGEURS REUNIS
(*L'Économiste parlementaire*, 15 septembre 1926)

Plusieurs informations récemment publiées tendaient à faire croire qu'un groupe étranger cherchait à s'assurer le contrôle des Chargeurs réunis. Renseignements pris, nous pouvons assurer que les achats signalés sont faits par une maison française, pour le compte de Français et que quoi qu'il arrive, cette affaire restera dans le patrimoine national.

COMPAGNIE DE CHARGEURS REUNIS
Exercice 1925-1926
(*Les Annales coloniales*, 10 décembre 1926)

L'assemblée ordinaire du 6 courant, qui a eu lieu rue d'Athènes, sous la présidence de M. [Jean] Boissonnas, réunissait 605 actionnaires, représentant 180.631 actions, donnant droit à 8.908 voix.

Lecture a été donnée par M. Boissonnas des comptes de l'exercice 1925-1926, qui font ressortir un bénéfice de 25.368.966 francs, soit avec le report antérieur, un solde disponible de 25.408.716 francs. Il a été effectué en cours de l'exercice 187 voyages se répartissant comme suit : 76 sur le Brésil et La Plata, 34 sur la Côte occidentale d'Afrique, et 17 sur l'Indochine. Au cours de ces voyages, il a été transporté 49.545 passagers et 1.872.414 mètres cubes de marchandises. Dans ces conditions, les recettes de l'exercice se sont élevées à 391.294.953 francs. M. Boissonnas, président, a donné ensuite une série de précisions sur l'état de la flotte, sur le trafic France avec l'Amérique du Sud, avec la Côte Occidentale d'Afrique et avec l'Extrême-Orient, sur les décisions de justice intervenues, d'autre part, pendant l'exercice au sujet de divers litiges (*vapeur Malte et Dahomey*, paquebot *Afrique*) et sur la question des bénéfices de guerre.

Après lecture du rapport, une vive discussion s'est engagée au sujet du bilan et notamment à propos du taux auquel les devises étrangères, portées au poste des valeurs disponibles, ont été décomptées. Le Comité de défense éleva, à ce sujet, plusieurs objections. MM. Cyprien-Fabre et Daniel Dreyfus intervinrent à plusieurs reprises dans la discussion.

Dès le vote de la première résolution (approbation des comptes), le conseil a été mis en minorité par 4.441 voix contre 4.430.

Mais il refusa de démissionner immédiatement et il déclara qu'une nouvelle assemblée serait convoquée à l'effet de statuer sur les décisions qu'allait prendre le conseil dans sa prochaine délibération.

La fin de la réunion, qui a duré de 15 à 18 heures, s'est déroulée dans une atmosphère d'extrême confusion.

RÉVOLUTION DE PALAIS PRISE DE CONTRÔLE PAR LE GROUPE MARSEILLAIS CYPRIEN-FABRE

Charles CHAUMET (1866-1932), président

Député (1902-1919), puis sénateur de la Gironde
Président :

Comité républicain du commerce et de l'industrie,
Ligue maritime et coloniale,
Association des grands ports français,
Union des chambres de commerce maritimes.

Administrateur :

Société d'applications de moteurs à huile lourde devenue Application de machines motrices,
Caisse de prêts fluviaux et maritimes,
La Prévoyance-Accidents, La Prévoyance-Incendie, La Prévoyance-Vie,
Les Olivettes du Nord-Marocain,
Société Immobilière du Nord-Marocain,
Le Taxiphone (21 juin 1924),
Hôtel d'Albe (janvier 1926),
Union de l'armement français (mars 1927),
Les Ports coloniaux,
Birotor (brevets mécaniques) (1928).

Apporteur :

Société de publicité et d'affichage des chemins de fer et tramways.

Chargeurs réunis
(*L'Économiste parlementaire*, 30 janvier 1927)

Une assemblée ordinaire a eu lieu. Elle avait à délibérer à nouveau sur les comptes de l'exercice. 1925-26, rejeté par l'assemblée du 6 décembre 1926, analysés précédemment.

Dans un nouveau rapport, les commissaires des comptes ont fait connaître que ces comptes avaient été soumis à un expert-comptable qui les avait reconnus parfaitement exacts, ainsi que la comptabilité en général. Le conseil a, de son côté, répondu aux diverses critiques faites à la dernière assemblée, en ce qui concerne : 1° le mode de passation en écriture à l'actif et au passif des sommes disponibles ou dues en monnaies étrangères ; 2° l'importance des provisions constituées pour couvrir certains risques en cours ; 3° sur la politique navale de la société. À ces divers points de vue, il a justifié soit les écritures passées, soit les actes antérieurs du conseil.

Sans discussion qui soit à retenir, l'assemblée a été appelée à voter par bulletin secret sur les résolutions présentées. La première, portant approbation des comptes, a été repoussée par 4.722 voix-contre 2.470. La deuxième résolution comportant le projet de répartition des bénéfices tombait *ipso facto*. La troisième résolution comportant la confirmation du mandat de tout le conseil ou sa révocation a été ensuite mise aux voix. Le conseil en exercice a été révoqué, par 4.719 voix contre 2.464.

La présidence de l'assemblée ayant alors été donnée à M. Charles Chaumet, celui-ci a mis aux voix la nomination d'un nouveau conseil composé de MM. Charles Chaumet,

Paul Cyprien-Fabre, Léon Cyprien-Fabre, Daniel Dreyfus, Jean Freycinet [Fraissinet], Alexis Baptifaut, Gabriel Guez, Édouard. Le Roux, Fernand Raux, Eugène Colas ¹⁸, comte Jean Pastré, comte Henri de Demandolx. Par 4.520 voix contre 1.726, cette résolution a été adoptée. MM. Henri Léon et [Gaston] Patin du Saulcourt ont été nommés commissaires des comptes par le même nombre de voix.

Une nouvelle assemblée sera convoquée dans le plus bref délai possible, pour statuer sur les comptes de l'exercice 1925-1926.

Chargeurs réunis
(*Le Journal des finances*, 24 février 1927)

La lutte qui, depuis plusieurs mois, se poursuivait autour de l'administration des Chargeurs réunis est terminée ; à l'assemblée ordinaire du 28 janvier, les adversaires du conseil l'ont emporté.

Il s'agissait, rappelons-le, de prendre connaissance du rapport complémentaire que celui-ci avait promis de dresser à la suite de la tumultueuse assemblée du 6 décembre, de prendre connaissance aussi du rapport complémentaire des commissaires des comptes sur le bilan et les comptes de l'exercice 1925-1926, de voter sur les conclusions de ce rapport et sur la répartition des bénéfices, de donner *quitus* de gestion aux successions de deux administrateurs décédés, enfin de confirmer les pouvoirs des administrateurs ou d'en nommer de nouveaux.

Le conseil lut d'abord une déclaration tendant à justifier, d'une part, la passation en écriture à l'actif et au passif des sommes disponibles ou dues en monnaies étrangères qui sont restées décomptées, à l'actif, sur la base de 117 fr. 89 pour la livre sterling, tandis qu'au passif l'emprunt d'un million de livres sterling contracté en Angleterre demeure inscrit sur la base de 48 fr. 95 la livre ; d'autre part, l'importance des provisions constituées pour couvrir certains risques en cours. Sur ce deuxième point, il indiqua que la commission supérieure des bénéfices de guerre avait, à la date du 7 janvier 1927, signifié à la Compagnie que le montant en principal de la contribution à payer était fixé à 59.879.308 francs, alors que le chiffre fixé par la commission du premier degré était en principe de l'ordre de 118 millions de francs. De ce fait, il se trouve que la provision constituée n'est plus inférieure que de 3 millions à la somme à payer.

Après la lecture du rapport complémentaire, M. Daniel Dreyfus demanda la parole au nom du groupe d'actionnaires qui avait voté, le 6 décembre, contre l'approbation des comptes, et qui avait déjà rallié à sa cause, ce jour-là, la majorité des voix. Après avoir fait observer que ledit rapport n'apportait pas de fait nouveau susceptible d'atténuer la valeur des critiques formulées, il exprima sa volonté de continuer à voter contre l'approbation du bilan.

Mise aux voix, celle-ci fut repoussée par 1.722 voix contre 2.470 voix.

Le renouvellement des pouvoirs du conseil fut également refusé, par 4.719 voix contre 2.464 voix. M. Jean Boissonnas ne se trouva plus, dès lors, qualifié pour présider l'assemblée, qui fit choix d'un nouveau président : M. Charles Chaumet, ancien ministre du Commerce.

L'assemblée procéda aussitôt à l'élection d'un nouveau conseil. Celui-ci est composé de MM. Charles Chaumet, Paul Cyprien-Fabre, Léon Cyprien-Fabre, Daniel Dreyfus, Jean Fraissinet, Alexis Baptifaut, Gabriel Guez, Édouard Le Roux, Fernand Raux, Eugène Colas, le comte Jean Pastré et le comte Henry de Demandolx. Deux commissaires aux comptes ont été nommés : MM. Henri Léon et [Gaston] Patin de

¹⁸ Eugène Colas (1870-1956) : tanneur-corroyeur à Paris (Éts Énault). Voir [encadré](#).

Saulcourt, chargés de faire un rapport sur les comptes de l'exercice 1925- 1926, à la nouvelle assemblée générale dont M. Chaumet a annoncé la convocation aussi prochaine que possible.

[Questions sur les Chargeurs réunis]
(*Le Journal des finances*, 25 février 1927)

Que va-t-il advenir, maintenant que MM. Boissonnas, Celier et leurs amis ont dû abandonner au groupe de MM. Cyprien-Fabre et Fraissinet le gouvernement de la Compagnie des Chargeurs réunis ? Comment établira-t-on les comptes de l'exercice clos au 30 juin 1926 que les assemblées du 6 décembre et du 28 janvier ont refusé d'approuver ?

Si le nouveau conseil tient compte des critiques qu'il a si violemment formulées pour conquérir le pouvoir, s'il décide de réestimer le million de sterling de l'emprunt obligataire 6 1/2 % inscrit au passif sur la base de 48,95 pour une livre, bien qu'il ne constitue qu'une dette à terme et dont la contre-valeur a servi à acquérir des navires qui figurent toujours au bilan, pour leur prix d'achat, alors qu'au passif grossit d'année en année la réserve pour reconstitution de la flotte, il faudra supprimer le dividende afférent à l'exercice écoulé.

Il nous paraît difficile que, comme don de joyeux avènement, les nouveaux dirigeants apportent un pareil cadeau aux actionnaires.

La comptabilité est une science pleine de ressources.

D'ailleurs, MM. Cyprien-Fabre, Daniel Dreyfus et leurs amis ont dépensé beaucoup d'argent pour organiser la campagne qui les a conduits à la victoire ; ils ont dû acquérir une grande quantité de titres et les payer cher ; ils désireront en vendre et passer par profits et pertes la somme la moins importante qu'il se pourra.

Aussi bien, le trust Fabre-Fraissinet-Chargeurs réunis — la Compagnie Paquet serait sympathique, mais demeure en marge — est constitué. Les usagers doivent s'attendre à une hausse des frets qui permettra aux vainqueurs de se payer largement.

Pourquoi M. Celier a-t-il, en juin dernier, remis à l'automne la conversation que M. Hubert Giraud le pressait d'avoir avec un émissaire ?

Pourquoi MM. Demachy, trop pleins de confiance, n'ont-ils pas su, faute d'un peu d'attention, utiliser au maximum le droit de vote de leurs actions à l'assemblée générale du 6 décembre qui ne refusa d'approuver les comptes de l'ancien conseil qu'à 11 voix de majorité par 4.441 voix contre 4.430 en faveur de M. Boissonnas et de ses collègues ?

COMPTES RENDUS FINANCIERS
Chargeurs réunis
(*La Revue générale du froid*, juin-juillet 1927)

Les actionnaires qui, le 6 décembre 1926 et le 28 janvier 1927, avaient refusé d'approuver les comptes de l'exercice 1925-26, clos au 30 juin dernier, ont été convoqués une troisième fois en assemblée ordinaire le 1^{er} juillet, en vue d'examiner ces comptes.

Le compte de profits et pertes fait apparaître pour l'exercice 1925-1926 un solde créditeur de 25.368.966 fr., auquel il y a lieu d'ajouter le report à nouveau de l'exercice précédent, soit 34.750 fr., ce qui fait un total de 25.403.716 fr. Le nouveau conseil propose d'affecter ce solde comme suit : à la réserve statutaire, 1.268.448 fr ; au fonds

d'assurances, 5 millions ; à la réserve pour éventualités diverses, 14 millions ; à reporter à nouveau, 135.268 fr. Il n'a pas été estimé possible de maintenir la proposition d'un dividende de 40 fr faite par l'ancien conseil et la répartition d'un dividende de 25 fr. brut par action a été proposée.

FIANÇAILLES
Marguerite Bataille
Robert Boudier
(*Le Journal des débats*, 11 juin 1927)

Nous apprenons les fiançailles de M. Robert Boudier, ingénieur E.T.P., fils de M. Raoul. Boudier, secrétaire général des chemins de fer de l'État, chevalier de la Légion d'honneur, et de née Jenny Loutil, avec Mlle Marguerite Bataille, fille de M. Louis Bataille, inspecteur à la Compagnie française de navigation à vapeur Chargeurs réunis, chevalier de la Légion d'honneur, croix de guerre, et de Mme. née Régina Pretet.

CHARGEURS REUNIS
(*L'Économiste parlementaire*, 10 juillet 1927)

L'assemblée générale ordinaire s'est tenue le 1^{er} juillet sous la présidence de M. Charles Chaumet, assisté en qualité d'assesseurs de MM. Mirabaud et Cie et, de M. Daniel Dreyfus. Elle a approuvé les comptes de l'exercice 1925-1926 se soldant par un bénéfice net de 25.338.960 fr. 65 auquel a été ajouté le report de l'exercice précédent, soit 34.750 fr. 12. Le total de 25.403.716 fr. 77 sera réparti de la manière suivante : à la réserve 1.268.448 fr. 33 ; aux actionnaires. 5.000.000 francs ; au fonds d'assurance 5.000.000 de francs-; à une réserve pour éventualités diverses 15.000.000 de francs ; report à nouveau 135.268 fr. 44. Le dividende de 25 francs brut soit net au nominatif 20 fr. 50, et net au porteur 16 fr. 78, sera payable à partir du 15 juillet 1927 contre remise du coupon n° 83. *Quitus* de gestion a été donné aux anciens administrateurs

Une assemblée extraordinaire avait précédé cette assemblée ; les actionnaires ont donné au conseil pleins pouvoirs pour réaliser en une ou plusieurs fois le triplement du capital social qui pourra être ainsi porté, le moment venu de 100 à 300 millions de francs. On a profilé du vote autorisant l'augmentation du fonds social pour mettre la rédaction des statuts en harmonie avec la législation actuelle ou en conciliation avec le développement des affaires sociales. Le rapport du conseil légitime dans les termes suivants l'autorisation d'augmenter le capital social en une ou plusieurs fois :

« Que nous ayons une occasion exceptionnelle de trouver sur le marché des unités nouvelles ; que nous songions à desservir de nouveaux trafics ; que nous ayons à résister à une offensive sérieuse de nos concurrents étrangers ; que le développement de la marine marchande française envisagé par les pouvoirs publics exige le maintien de la proportion revenant aux « Chargeurs réunis-» sur la totalité du tonnage national, nombreuses sont les hypothèses, qui placeraient vos mandataires dans la nécessité impérieuse de réunir un supplément de moyens matériels et d'en disposer « sans aucun retard ».

« C'est pourquoi nous vous demandons l'autorisation de principe d'augmenter votre capital, en une ou plusieurs fois, en le portant jusqu'au chiffre maximum de 300 millions, en nous laissant juger à la fois- de l'opportunité d'une-telle opération et des époques auxquelles il conviendrait de l'effectuer. »

[Transformation du *Camranh*]
(*Les Annales coloniales*, 27 septembre 1927)

Le cargo *Camranh*, des Chargeurs réunis, qui vient d'être, à Saint-Nazaire, transformé. en paquebot, quittera ce port à la fin de septembre à destination de Bordeaux. Sous le nom de *Brazza*, ce paquebot sera affecté à la ligne de l'Afrique Occidentale en remplacement du *Tchad* qui doit ultérieurement être affecté à un service de cabotage sur la côte indochinoise.

Compagnie des Chargeurs réunis
(*Le Courrier maritime nord-africain*, 10 octobre 1927)

En outre, la Compagnie des CHARGEURS RÉUNIS a fait appel à cette même société (SGTM) pour la représenter à ALGER. Compagnie de tout premier ordre ; elle dessert :

1° Par BORDEAUX, le BRESIL et la PLATA ;

2° La Côte Occidentale.d'AFRIQUE par BORDEAUX, TENERIFE et-DAKAR ;

3 La ligne de l'INDO-CHINE par DUNKERQUE, le HAVRE, BORDEAUX, MARSEILLE avec ses paquebots à classe unique type. *Caps*, spécialement arrangés pour la navigation dans les eaux tropicales et dont nous avons pu apprécier tout récemment l'un d'eux en voyage de croisière dans notre port, le *Cap-Lay*.

COMPTES RENDUS FINANCIERS
Chargeurs réunis
(*Revue générale du froid*, novembre-décembre 1927)

L'assemblée ordinaire, tenue le 30 novembre, sous la présidence de M. Chaumet, a approuvé les comptes de l'exercice 1926-27 accusant un solde bénéficiaire de 12.166 339 fr, auquel il y a lieu d'ajouter le report à nouveau de l'exercice précédent, soit 135.268 fr, ce qui fait un total de 12.301.607 fr.

L'assemblée a décidé d'affecter une somme de 3.500.000 fr, à la réserve pour renouvellement de chaudières et grosses réparations et de trois millions au fonds d'assurance. Une somme de 193.290 fr a été reportée à nouveau.

Le dividende a été fixé à 25 fr brut par action, payable, sous déduction des impôts, à partir du 15 décembre.

L'assemblée a donné *quitus* de sa gestion à l'ancien conseil d'administration.

CHARGEURS REUNIS
(*L'Économiste parlementaire*, 30 novembre 1927)
(*Les Annales coloniales*, 1^{er} décembre 1927)

L'assemblée ordinaire de cette société a eu lieu le 30 novembre, sous la présidence de M. Chaumet, président du conseil d'administration, et a approuvé les comptes de l'exercice 1926-27, accusant un bénéfice de 12.166.339 francs, auquel il y a lieu d'ajouter le report antérieur de 155.208 fr., soit un soldé disponible de 12 301.607

francs. Le dividende a été fixé à 25 francs par action et sera mis en paiement à partir du 15 décembre. Il a été porté une somme de 3.500.000 francs à la réserve pour renouvellement de chaudières et grosses réparations : 3 millions au fonds d'assurances et reporté à nouveau 103 290 francs.

Le rapport indique que l'exercice écoulé a subi l'influence de trop de facteurs anormaux pour qu'il soit possible d'en tirer des prévisions sérieuses pour l'avenir. Il se félicite des efforts faits en vue de la stabilisation de la monnaie mais fait remarquer que l'ajustement inéluctable des prix français aux conditions mondiales met les exportateurs français aux prises avec la concurrence étrangère. Pour l'avenir, le rapport dit que la persistance de beaucoup de facteurs d'inquiétude doit conduire à pratiquer une politique prudente d'attente comportant le renforcement des réserves et la constitution de provisions.

Maintenue numériquement au même chiffre que l'an dernier, la flotte a été améliorée en qualité par l'exécution de diverses transformations sur certaines unités.

Les conditions économiques des relations entre la France et l'Amérique du Sud n'ont pas été sensiblement modifiées au cours de l'exercice. La Compagnie a pris une part active aux mouvements des passagers en dépit de l'entrée en ligne de nombreux paquebots étrangers construits pour la plupart avec l'appui des gouvernements et surenchérissant les uns sur les autres quant au luxe des aménagements. Elle maintient sa clientèle sur ses lignes.

Le nombre des voyages sur la côte occidentale d'Afrique a été augmenté de huit. L'organisation de la représentation de la Compagnie y a été renforcée et améliorée. Une représentation commune a pu être organisée avec les Compagnies Cyprien-Fabre et Fraissinet, à Dakar, Lomé, Lagos, Douala, Libreville et Port Gentil.

Sur la ligne de l'Indochine, cinq paquebots mixtes du type *Cap* sont entrés en service.

La Cour d'appel de Rouen a sensiblement réduit les indemnités qui avaient été fixées en première instance dans les affaires d'assistance aux vapeurs *Malte* et *Dahomey*. Le pourvoi en cassation de la Compagnie dans l'affaire du paquebot *Afrique* a été admis. Sur de nouvelles assignations, la Compagnie a été déclarée irresponsable du naufrage. L'affaire est en appel.

DANS LA LÉGION D'HONNEUR
MARINE MARCHANDE
(*Journal officiel de la République française*, 5 janvier 1928)

Au grade de chevalier
Savigny (Maurice), agent général de la Compagnie des chargeurs réunis au Havre; 31 ans de pratique professionnelle.

Cri d'alarme !
(*Les Annales coloniales*, 10 janvier 1928)

Le tonnage de la marine marchande française depuis la guerre a passé de 2 millions 555.774 tonnes en 1913 à 3.400.000 tonnes environ. Mais depuis deux ou trois ans, loin de s'accroître, il diminue et, d'autre part, le chiffre actuel comprend 800.000 tonnes de navires ayant plus de vingt ans d'âge ; or, après vingt-cinq ans d'âge, un navire est pratiquement inutilisable.

Il y a là un danger grave, que signale en une étude très documentée notre confrère la *Journée Industrielle*.

La France, en effet, deuxième puissance coloniale du monde, a besoin d'une flotte à la taille de son domaine d'outre-mer.

Que l'Angleterre ait plus de navires de commerce que nous, c'est dans l'ordre naturel des choses, mais la flotte allemande, réduite à presque rien après la guerre, est déjà supérieure de 100.000 tonnes à la nôtre et la marine marchande italienne vient également de dépasser en tonnage la marine marchande française.

Au 30 juin 1926, le tonnage total de la flotte marchande anglaise atteignait 19 millions 399.797 tonnes (près de six fois le tonnage de la nôtre), chiffre à peine supérieur à celui de 1914. Le nombre des navires chauffant au mazout s'élevait à 773 ; celui des navires à moteur de plus de 100 tonnes de jauge brute, à 251. Notons également que, sur 367 navires de plus de 10.000 tonneaux existant dans le monde, 215 sont anglais.

L'aide de l'État se manifeste sous forme de subventions et de crédits à la construction.

En dehors des subventions correspondant aux transports de la poste, l'Échiquier verse à la Compagnie Cunard 90.000 livres sterling chaque année.

Mais l'État, surtout, soutient de son crédit celui de l'armateur.

L'Allemagne, elle, a rétabli des services commerciaux avec le monde entier, sauf avec l'Indochine, dont les ports lui sont encore fermés ; lorsque le traité franco-allemand sera rendu applicable à l'Indochine, les compagnies de navigation françaises rencontreront sans doute, s'il n'est fait aucune réserve spéciale, la concurrence allemande pour le transport du riz et des autres produits indochinois dans les ports du Nord de l'Europe et particulièrement à Hambourg ; déjà, grâce à son port franc, Hambourg est en train de redevenir le grand marché des amandes de palme cueillies dans nos colonies de l'Afrique occidentale.

Le tonnage de la marine marchande allemande s'élève à 3.500.000 tonnes ; elle est encore loin de son total d'avant guerre (5 millions 500.000 tonnes), mais elle dépasse notre flotte, comme il est dit plus haut, de 100.000 tonnes ; et beaucoup de navires allemands sont neufs : un grand nombre sont des cargos de 10.000 tonnes à moteurs et filent couramment 14 nœuds.

D'autre part, en janvier 1925, un fonds de prêt de 50 millions de marks a été constitué par le Reich pour faire des avances aux constructeurs à 4 % (alors que les banques leur prêtaient à 14 %).

La politique maritime italienne apparaît plus audacieuse encore par ses entreprises sur toutes les routes du monde, même celles où l'influence italienne était jusqu'à présent la plus mince. C'est l'organisation de périples autour de l'Afrique, la lutte avec les compagnies françaises sur la côte occidentale africaine, avec les compagnies britanniques aux Indes.

Le gouvernement italien a d'ailleurs apporté à ses armements l'appui le plus actif et le plus habile. Aide financière d'abord : les subventions accordées par lui l'année dernière s'élevaient à plus de 278 millions de liras, dont 60 millions aux chantiers de construction navale. Mais aussi, d'une manière indirecte : l'institution de caisses de prêts, l'entente avec la Hongrie et la Grèce.

L'essor de la manne marchande italienne ne semble pas devoir s'arrêter ; il est favorisé par l'enthousiasme national d'un peuple avide de prestige et pour qui, d'ailleurs, l'expansion économique, sous une forme ou sous une autre, est devenue une nécessité vitale.

Et de moindres puissances subventionnent leurs compagnies de navigation, les exonèrent de taxes, accordent certains dégrèvements aux marchandises importées sous leur pavillon, organisent le crédit maritime.

Cependant, la France laisse ses Compagnies de navigation se tirer d'affaire elles-mêmes ; cela n'aurait pas grande importance, car leur initiative est admirable, si elles n'avaient justement à subir la concurrence de flottes étrangères subventionnées ou encouragées par l'État, quelquefois même de flottes d'État.

Les subventions accordées sur le budget général à nos Compagnies correspondent presque uniquement à des services postaux. Les Chambres redoutent, naturellement d'accroître les charges financières du pays. Mais ce n'est pas une raison suffisante pour ne donner aucun encouragement à la construction de navires ; en tout cas, l'institution avec l'aide des banques, du crédit maritime fortifié par la garantie de l'État, donné dans des conditions à déterminer, n'engagerait pas des sommes considérables.

Très heureusement, les Compagnies de navigation n'ont pas mesuré leurs efforts à l'aide gouvernementale et, pour relier nos colonies à la métropole, en particulier — si l'on excepte le Gabon, qui a perdu à la suppression du service contractuel des Chargeurs réunis —, elles ont beaucoup développé leurs services ; les Chargeurs réunis et les Messageries Maritimes ont assuré le transport de 95 % des importations d'Indochine en France, et de la totalité des exportations de France en Indochine ; de nouvelles unités ont été mises en service sur les lignes de la côte occidentale d'Afrique et de Madagascar ; l'an dernier, 65 % des importations et 77 % des exportations de Madagascar ont navigué sous pavillon français. Mais il reste encore à faire pour que la concurrence italienne en Afrique ou en Extrême-Orient, bientôt peut-être, la concurrence allemande en Indochine ou celle de compagnies sud-africaines à Madagascar, ne détournent vers les marchés étrangers une part de notre production coloniale.

Informations financières
COMPAGNIE DES CHARGEURS REUNIS
(*Les Annales coloniales*, 12 janvier 1928)

Le poste de directeur général étant supprimé, MM.[Léon] Cyprien-Fabre et A. Baptifaut, viennent d'être nommés administrateurs délégués.

Chargeurs réunis
(*Le Courrier maritime nord-africain*, 23 janvier 1928)

Le conseil d'administration de cette société vient de nommer administrateurs délégués M.M. L. Cyprien-Fabre et A. Baptifaut, qui assureront les attributions jusqu'à présent dévolues au directeur général, dont le poste se trouve supprimé.

DANS LES CERCLES
(*Le Gaulois*, 5 août 1928)

La Maison des Nations américaines a été fondée il y a un an et on vient de procéder, dans son assemblée générale, à sa constitution définitive.

[...] M. André Homberg, président de la Compagnie générale transatlantique ; M. Charles Chaumet, président des Chargeurs réunis ; M. Hubert Giraud, président [de la Société générale] des Transports maritimes ; [...] M. Paitel, président de la Sud-Atlantique [...]

Chargeurs réunis
(*La Journée industrielle*, 13 septembre 1928)

Le *Krakus*, de la Compagnie des Chargeurs réunis, premier des paquebots spécialement aménagés pour assurer les relations régulières entre la Pologne et l'Amérique du Sud, conformément au contrat conclu entre cette société et le gouvernement polonais, a quitté Gdynia le 9 septembre avec 619 passagers polonais à destination du Brésil et de La Plata.

Le départ avait été précédé d'une réception présidée par M. Léon Cyprien Fabre, administrateur délégué des Chargeurs réunis, à laquelle assistaient de nombreuses personnalités du monde politique, administratif et maritime polonais.

Au cours du banquet, des toasts ont été échangés pour célébrer la collaboration toujours plus intime de la France et de la Pologne.

Malgré l'effort de l'armement français,
notre pavillon est encore insuffisamment défendu
(*La Journée industrielle*, 21 octobre 1928)

.....
Pour l'Amérique du Sud, la ligne des Chargeurs réunis comprend, depuis peu, les vapeurs *Jamaïque* et *Kerguelen*. Les Chargeurs ont réalisé, d'autre part, l'initiative des plus intéressantes de réunir par un Service direct la Pologne à l'Amérique du Sud, par les navires à classe unique *Krakus* et *Swiatovid*.

Lettre de Bordeaux
(*Les Annales coloniales*, 8 novembre 1928)

Arrivée du *Brazza* avec M. Nicol, dir. des Chargeurs réunis, retour d'un voyage d'études économiques.

Chargeurs réunis
(*Le Courrier maritime nord-africain*, 25 décembre 1928)

L'assemblée ordinaire tenue le 10 décembre, sous la présidence de M. Charles Chaumet, président du conseil d'administration, a approuvé les comptes de l'exercice clos le 30 juin 1928 se soldant par un bénéfice net de 5.304.228 fr., compte tenu du reliquat bénéficiaire du précédent exercice s'élevant à 193.290 fr. Voici la répartition décidée : réservé légale, 255.546 fr. ; dividende, 5 millions ; report à nouveau, 48.681 fr.

Le dividende brut, ressort ainsi à 25 fr., payable à partir du 17 décembre courant, sous déduction des impôts.

MM. Alexis Baptifaut, Gabriel Guez, Édouard Le Roux et Fernand Raux, administrateurs sortants, ont été réélus.

Le rapport expose qu'aux causes générales qui portent préjudice à l'armement universel, s'ajoutent, pour l'armement français, des causes particulières de pertes. Ce dernier subit des charges fiscales très lourdes, les droits perçus dans les ports fréquentés par les navires français s'accroissent incessamment ; des lois douanières quasi prohibitives privent l'armement français, notamment en retour de l'Amérique du Sud, d'éléments importants de trafic, Les lois sur l'immigration, modifiées chaque année et de pays à pays, nécessitent des transformations coûteuses d'aménagement. Enfin, la France a l'onéreux privilège d'être encore la seule nation appliquant la journée de huit heures dans l'industrie maritime.

Jusqu'au jour où une législation uniforme soumettra au même régime toutes les marines, l'armement français se trouvera dans un état regrettable et redoutable d'infériorité.

Le rapport fait ensuite allusion à la nouvelle loi sur le crédit maritime en date du 1^{er} août dernier, loi permettant aux armateurs de bénéficier d'allocations d'intérêts sur les emprunts qu'ils auront contractés auprès du Crédit foncier de France en vue d'achats ou de commandes de navires. Bien que cette loi ne satisfasse pas complètement l'armement français et soit loin du concours apporté par certains pays à leur armement national, elle constitue, dit le rapport, un progrès certain.

En ce qui concerne les participations, le rapport indique que la convention de 1920 entre l'État et la Compagnie de navigation Sud-Atlantique* a été remplacée par une nouvelle convention en date du 31 janvier 1928. La caractéristique principale de cette convention est l'engagement pris par l'État de garantir intégralement le service de l'intérêt et de l'amortissement des emprunts que la compagnie concessionnaire pourra contracter pour couvrir les frais de construction de deux paquebots rapides.

ÉTUDES FINANCIÈRES
Chargeurs réunis
(*Le Temps*, 14 janvier 1929)

Il ne sera fait allusion, ici, à la révolution de palais qui marqua les derniers mois de 1926 et eut pour résultat de modifier entièrement le conseil des Chargeurs réunis, que pour constater avec quelle rapidité le temps a effacé le souvenir des incidents passés. Le calme est revenu dans les esprits et les actionnaires ont pu délibérer, dans la plus parfaite tranquillité, au cours de l'assemblée du 10 décembre dernier. Ils se seront dit, peut-être, que si les conseils d'administration jouent dans les affaires qu'ils dirigent un rôle important, leur action est conditionnée et dominée par les faits et les contingences d'ordre économique et financier.

À ce point de vue, et malgré les changements intervenus dans les états-majors, les résultats des deux derniers exercices ne présentent que des différences peu importantes, comme le montre le tableau suivant, qui résume l'activité développée par la compagnie

Nombre de voyages effectués

	1926-27	1927-28
Sur le Brésil et La Plata	73	73
Sur la côte occidentale d'Afrique	42	49
Sur l'indo-Chine	13	17

TOTAL	<u>133</u>	<u>139</u>
Nombre de passagers transportés	49732	58903
Tonnage des marchandises transportées en 1.000 m ³	1872	1768
Parcours total en lieues marines	628188	637128

On voit par les indications qui précèdent que l'effort commercial de la compagnie, non seulement s'est maintenu, mais s'est encore accru. Sauf la légère diminution qui ressort dans le tonnage transporté, on constate que le nombre de passagers et le parcours total sont en progression.

Le rendement de l'exploitation a été malheureusement inférieur, ainsi qu'il ressort des comptes de profits et pertes comparés

COMPTE DE PROFITS ET PERTES

	1926-27	1927-28
Crédit		
Recettes de toute nature	501.604.798 25	425.316.036 30
A déduire		
Dépenses d'exploitation et frais généraux	451.116.716 98	389.595.190 05
Amortissement du matériel naval	23.281.719 86	17.062.506 24
Services des obligations et bons	13.931.250 83	12.508 850 84
Impôt sur coupons	1.108 771 06	1.038.551 74
	489.438.458 73	420.205.098 87
Bénéfices nets	12.166 339 52	5 110.937 43
Report antérieur	135.268 44	193.290 99
Solde disponible	12.301.607 96	5.304.228 42

Les causes de cette infériorité du rendement sont à la fois d'ordre général et d'ordre particulier.

Tout d'abord, la situation générale de l'armement a été défavorable.

Le chiffre mondial des marchandises et des passagers à transporter est, il est vrai, sensiblement le même qu'avant la guerre. Mais le tonnage transporteur dépasse d'environ 30 % celui de 1914: d'où une concurrence qui avilit le prix du fret et diminue les bénéfices des armateurs.

À cette cause d'ordre général s'ajoutent, pour l'armement français et spécialement pour la Compagnie des Chargeurs réunis des causes d'ordre particulier : lourdes charges fiscales ; lois douanières presque prohibitives concernant l'importation des viandes congelées en provenance de l'Amérique du sud ; loi de huit heures que la France est seule à appliquer dans l'industrie maritime.

Les droits d'importation sur la viande congelée ont été relevés en novembre 1927 ; ils sont tels qu'ils interdisent en quelque sorte l'entrés en France de cette marchandise. Aussi, les frets de retour de l'Amérique du sud ont-ils été rares. Or la compagnie a équipé 15 de ses unités en navires frigorifiques ; elle pourrait transporter annuellement 200.000 tonnes de viande congelée ; elle est loin du compte.

Elle a dirigé des transports de cette denrée sur la Belgique, la Hollande et l'Allemagne ; les livraisons en France ont été peu nombreuses. Il y a là un manque à gagner assez appréciable.

Sous ces influences multiples, les bénéfices nets de l'exercice au 30 juin 1928 ont été ramenés à 5.110.937 francs, au lieu de 12.466.339 francs en 1926-27, et de 25 millions 368.966 francs en 1925-1926. Le paiement de l'intérêt statutaire de 25 fr. par action a été maintenu. Les parts, privées de toute rémunération depuis 1921-1922, n'ont rien reçu. Il est à observer du reste, que sur le bénéfice distribuable de 5.304.228 francs, la répartition de l'intérêt statutaire ayant absorbé 5 millions, **la seule réserve approvisionnée a été la réserve légale avec 255.546 francs**, à l'exclusion des réserves pour renouvellement de chaudières et les fonds d'assurances.

Pour l'amortissement du matériel naval, il a été prélevé sur les bénéfices bruts 17 millions environ contre 23 l'an dernier. Il a été reporté 48.681 francs à l'exercice suivant.

Les bilans des trois derniers exercices se comparent comme suit (au 30 juin) en milliers de francs) :

	1926	1927	1928
ACTIF			
Matériel naval	313813	332610	379.47?
Machines frigorifiques	7478	5374	4.33?
Matériel naval auxil.	384	340	67?
Approvisionnements	9072	13385	14.54?
Mobilier et immeubles	21771	19599	18.95?
Caisse, portefeuille et banquiers	109518	114863	18.95?
Valeurs mobilières, cautionnements	10205	8614	8171
Débiteurs divers	164314	145183	172. 96?
	<u>636554</u>	<u>639973</u>	<u>697.66?</u>
PASSIF			
Capital	100000	100000	100000
Réserve statutaire.	5345	6613	7381
Réserve spéciale pour grosses réparations	5019	5019	5019
Réserve pour éventualités	—	20400	20400
Fonds de prévoyance et d'amortissement	6400	—	—
Provision pour reconstitution de la flotte	7417	3544	3.74?
Amortissement du matériel naval	135235	158320	167.56?
Fonds d'assurances	19911	22856	25 71?

Obligat. 7 % 1900-03	5367	4103	2.78?
Bons	20000	—	—
Oblig. 6 1/2 % 1921	67748	66003	64.14?
Oblig. 6 1/2 (en 1.000 livres sterling)	48950	48951	122.10?
Voyages en cours.	—	2870	0.23?
Créditeurs divers	189758	188693	159.92?
Profits et pertes			
Report antérieur	35	135	19?
Bénéfices de l'exercice	25369	12166	5.11?
	<u>636554</u>	<u>639973</u>	<u>697.66?</u>

L'examen du bilan fait ressortir une augmentation de 65 millions de la valeur du matériel naval au cours des trois derniers exercices. Cette valeur ressort à la date du 30 juin 1928 à 379 millions. En regard de ce chiffre, l'amortissement du matériel naval figure au passif pour 168 millions.

Le nouveau conseil a opéré, suivant les déclarations qu'il avait faites, le redressement de l'écriture relative à l'emprunt obligataire de 1 million de livres sterling.

Cet emprunt contracté en Angleterre en 1922, au cours de 48 fr. 95 par livre, avait figure jusqu'en 1928 dans les comptes pour le nombre de francs correspondant au change au moment de son émission; or, il a été décompté dans le dernier bilan au cours légal de 124 fr. 31 pour une livre sterling. Il est d'ailleurs entré dans la période d'amortissement ; une somme de 16.980 livres a été remboursée, de sorte qu'il est porté pour 983,020 livres. soit 122.100.914 francs.

Sa charge se trouve atténuée par le fait que la compagnie réalise une partie de ses recettes en monnaie anglaise. D'autre part, l'ancien conseil avait constitué dans les comptes créditeurs une provision de change afin de tenir compte de la valorisation de la livre sterling. Cette provision se trouvant absorbée, le poste « créditeurs divers » se trouve ramené de près de 189 à 160 millions environ. Pour le reste, l'augmentation d'environ 63 millions que fait apparaître d'une année à l'autre la réévaluation de l'emprunt contracté en livres sterling aura sans doute été compensée au passif même par le jeu des autres comptes provisionnels ainsi que, peut-être, par un prélèvement opéré sur les résultats bruts de l'exploitation. La situation de trésorerie demeure satisfaisante: Le fonds de roulement, dans le sens large de ce terme, comprenait, au 30 juin dernier, les éléments suivants :

Approvisionnements	14540269
Caisse, portefeuille, banquiers	98440456
Cautionnements, val. mobilières	8178574
Débiteurs	178965880
Total	<u>294125181</u>

Parmi ces ressources, ne sont pas réalisables immédiatement les avances à des compagnies gérées ou contrôlées, avances portées pour 80.405.277 francs dans les débiteurs ; les comptes d'ordre compris dans le même chapitre pour 57.883.256 fr. ; les cautionnement et valeurs mobilières. Le fonds de roulement net n'en ressort pas moins, en fin de compte à près de 150 millions.

Au passif, les crédateurs, inscrits pour 159.928.926 francs, comprennent pour 90.847,328 francs de comptes d'ordre. Les exigibilités immédiates, auxquelles il faut ajouter le chapitre « voyage en cours », soit 10 millions environ, ne représentent, par conséquent, que 79 millions environ. La compagnie peut y faire face aisément avec ses ressources disponibles.

Le conseil pourrait, s'il était nécessaire, utiliser l'autorisation qui lui a été accordée de porter le capital de 100 à 300 millions ; rappelons, à ce propos, que ce capital n'a pas varié depuis 1920. Peut-être faudra-t-il songer bientôt à rajeunir la flotte, nombre de navires de la compagnie ayant une vingtaine d'années d'existence.

À cet effet, elle pourra utiliser la loi sur le crédit maritime promulguée depuis peu de temps. On sait que cette loi permet aux armateurs de bénéficier d'allocations d'intérêts sur les emprunts qu'ils auront contractés auprès du Crédit foncier de France en vue d'achats ou de commandes de navires. Cette organisation du crédit maritime constitue un élément intéressant du développement de notre industrie maritime.

Au demeurant, la compagnie s'attache à parer à la rareté relative du fret et à la dépréciation des prix de transport qui en est la conséquence, en pratiquant une politique d'entente avec les autres armateurs français. C'est ainsi qu'elle a pu étendre son activité sur la Côte occidentale d'Afrique et développer son trafic avec l'Indochine. Elle a conclu un accord avec la Compagnie des Messageries maritimes en vue d'établir des départs régulièrement alternés avec ceux de cette dernière société pour le transport des marchandises vers les ports du nord de cette colonie.

Elle a créé enfin, une ligne directe reliant la Pologne à l'Amérique du sud. Le président a exprimé l'espoir que cette politique d'entente serait de nature à porter ses fruits dans un avenir prochain, et il fait entrevoir une amélioration des résultats pour l'exercice en cours.

L'avarie du « Ceylan » des « Chargeurs réunis »
(*Le Colon français*, 11 avril 1929)

Bordeaux, 3 avril. — Correspondance particulière. — L'équipe de plongeurs qui s'est rendue à bord du *Ceylan* signale que la déchirure sur la coque du vapeur est d'un mètre environ de longueur sur 10 centimètres de largeur.

Un autre navire a été envoyé sur les lieux du sinistre.

Le *Ceylan* a de grandes difficultés pour continuer à faire marcher ses machines de réfrigération, afin d'empêcher que le chargement important de viande frigorifiée qu'il transporte ne s'avarie pas.

MARINE MARCHANDE
(*La Journée industrielle*, 4 août 1929)

Sont promus ou nommés au titre du ministère des Travaux publics (Marine marchande):

Chevaliers : MM.... Hylaire, chef de service de la Compagnie des Chargeurs réunis...

CHARGEURS REUNIS
(*Le Journal des débats*, 7 décembre 1929)

Les comptes qui seront présentés à l'assemblée du 21 décembre font ressortir, déduction faite des charges financières et de l'amortissement du matériel naval, un bénéfice net de 9.515.774 francs au lieu de 5.110.937 francs précédemment. Ainsi que nous le laissions prévoir dans nos « Informations » du 20 novembre, il sera proposé un dividende de 40 francs par action, contre 25 francs l'année dernière.

Cette répartition entraîne la reprise des dividendes aux parts interrompus depuis huit ans. Ces titres recevront également 40 francs, impôts à déduire, pour l'exercice 1928-29.

CHARGEURS REUNIS
(*L'Économiste parlementaire*, 15 décembre 1929)

L'assemblée ordinaire des Chargeurs réunis du 21 décembre a approuvé les comptes de l'exercice clos le 30 juin 1929 faisant ressortir un bénéfice net de 9.515.774 fr., soit, avec le reliquat antérieur, un total disponible de 9 millions 504.450 fr. Le dividende brut a été fixé à 40 fr. par action et par part de fondateur, payable, sous déduction des impôts, à partir du 1^{er} janvier 1930.

L'activité de la compagnie en Afrique occidentale et équatoriale poursuit son développement d'une manière satisfaisante.

Les lignes d'Extrême-Orient, ont fonctionné normalement et les croisières organisées durant l'exercice ont remporté un plein succès,

On sait que non seulement les parts Chargeurs ne recevront rien sur le dividende de 40 francs voté par l'assemblée, mais encore elles demeureront débitrices d'une vingtaine de francs qui seront à déduire des prochaines répartitions en plus des impôts normaux afférents à celles-ci — si toutefois l'on peut qualifier de normaux des impôts aboutissant à une situation aussi décevante pour les porteurs.

Le rapport du conseil indique qu'au cours de l'exercice écoulé, toutes les unités disponibles de la flotte sociale ont été maintenues en service. Il a été transporté-10.357 passagers de plus qu'au cours de l'exercice précédent. La quantité de marchandises transportées n'a marqué qu'une légère régression, malgré la diminution considérable des exportations sud-américaines à destination de l'Europe. Poursuivant son programme de rajeunissement de la flotte, le conseil a éliminé un certain nombre de navires entrés en service en 1904.

NOIR SUR BLANC
Quelques humoristes
par L'Angely
(*Les Annales coloniales*, 6 janvier 1930)

On mène grand tapage depuis quarante-huit heures à propos de l'inauguration hier à Bordeaux d'un nouveau (sic) paquebot de la Compagnie des Chargeurs réunis : le *De-Foucauld*. Le public ébloui était dans l'extase à la nouvelle que la Compagnie des « Marche ou Crève », illustre à tant de titres, et notamment au titre de la catastrophe de l'*Afrique* — des veuves et des orphelins attendent encore, après dix années, les réparations qui leur sont dues — a enfin fait construire un bateau neuf.

Erreur : le *De-Foucauld* est du déjà vu. Il est, en effet, l'un des douze bateaux destinés à faire le transport de viandes frigorifiées et qui n'a pu être utilisé à cet emploi, vu les droits de douane infligés à ces denrées. Pour les broussards de la Côte d'Afrique, ils sont suffisamment desservis — c'est le mot propre — par des bateaux usagés,

rafistolés, dont les uniques transformations consistent dans le chauffage au mazout au lieu du charbon et dans une magnifique salle à manger (où l'on mangera mal) et un café-terrasse que des fontaines lumineuses rafraîchissent sans arrêt (tu parles !)

.....

Chargeurs réunis

(*Le Journal des chemins de fer, des mines et des travaux publics*, 5 avril 1930)

Placement d'un nombre maximum de 100.000 obligations 4 1/2 % de 1.000 fr., amortissables en 25 ans au plus à partir du 15 avril 1932. Intérêt 45 f d'intérêt annuel, payable par coupons semestriels de 22 fr. 50 chacun les 15 avril et 15 octobre de chaque année. Le premier coupon sera mis en paiement le 15 octobre 1930. Amortissement dans un délai de 25 ans au maximum, à partir du 15 avril 1933, soit au pair par voie de tirages au sort, soit par voie de rachats en Bourse. Le premier remboursement aura lieu le 13 avril 1933 et le dernier le 15 avril 1957 au plus tard. Toutefois, la société se réserve la faculté de procéder, à tout moment, à partir du 15 avril 1935 inclus, à l'amortissement anticipé de tout ou partie des obligations en circulation, soit par rachats en Bourse au-dessous du pair, compte tenu de la fraction courue du coupon, soit par remboursement au pair lors de chaque échéance de coupons, par voie de tirages au sort supplémentaires, impôts le paiement des coupons et le remboursement des titres amortis seront nets de tous impôts présents et futurs, à l'exception de la taxe de transmission qui, ainsi que les droits de transfert et de conversion, restent à la charge des obligataires. Ces obligations seront garanties par l'ensemble de l'actif-social. Prix de placement 950 fr. payables immédiatement, jouissance du 15 avril 1930. Les demandes sont reçues chez les établissements suivants Société financière de l'armement, Banque nationale de crédit, Banque de Paris et des Pays-Bas, Crédit lyonnais, Société générale, Banque transatlantique, MM. Daniel Dreyfus et Cie, ainsi que dans les succursales, agences et bureaux,



Coll. Olivier Galand
CHARGEURS RÉUNIS
Société anonyme
Compagnie française de navigation à vapeur

Statuts contenus en un acte reçu par M^e Dufour, notaire à Paris, le 12 janvier 1872, modifiés par les assemblée générale extraordinaires des 15 novembre 1877, 12 novembre 1878, 15 novembre 1881, 10 mai 1883, 14 novembre 1887, 19 février 1914, 9 avril 1914, 28 août 1916, 28 avril 1919 et 1^{er} juillet 1927.

Capital social : cent millions de francs

Droit de timbre acquitté par abonnement
Avis d'autorisation inséré au *Journal officiel*
du 18 avril 1930

Siège social : 3, boulevard Malesherbes, Paris

OBLIGATION DE 1.000 FRANCS 4 1/2 AU PORTEUR
Un administrateur (à gauche) : Charles Chaumet
Par délégation du conseil d'administration (à droite) : ?
Paris, mai 1930

E. Lesache Inv. et del. — Stern, graveur
Imprimerie spéciale de banque, Paris



Coll. Jacques Bobée

Idem, sauf la signature de droite

La présente obligation fait partie d'un emprunt de 100.000.000 de francs autorisé par l'assemblée générale des actionnaires du 20 mars 1930.

Ces obligations rapportent 45 francs d'intérêt annuel, payable par coupons semestriels de 22 fr. 50 chacun, les 15 avril et 15 octobre de chaque année.

NOIR SUR BLANC

Asia - Brazza - Amérique
par L'Angély.

(*Les Annales coloniales*, 24 mai 1930)

.....
Après le « Brazza » des Chargeurs réunis, qui s'est échoué le 15 mai sur un banc du Congo à Devils-Caudron, après l'*Amérique*, des Chargeurs réunis, qui est arrivé, il y a quinze jours, bondé jusqu'à la garde avec des passagers dans les salons, avec des marchandises encombrant tous les ponts-promenade pendant la longue durée de la traversée, voici l'*Asia*, de la Compagnie Cyprien-Fabre qui sombre en mer, et y liquide une partie de son fret humain.

Puissent les rescapés et les familles des victimes de l'*Asia* ne pas attendre *in æternum*, comme celles de l'Afrique, les indemnités qu'elles sont en droit d'exiger.

Vraiment, M. le maréchal Lyautey a eu un sens aigu de l'ironie en choisissant précisément comme président du groupe de la Marine marchande à l'Exposition coloniale internationale de Vincennes M. Léon-Cyprien-Fabre, le naufrageur de l'*Asia*, l'administrateur délégué de la Compagnie des « Marche ou Crève ».

La chronique des Chargeurs réunis
À bord de *L'Eubée*
par l'Angély.
(*Les Annales coloniales*, 27 mai 1930)

À bord des paquebots de la Compagnie des « Marche ou Crève », les marins sont aussi bien traités que les passagers, l'incident qui vient de se passer à bord de l'*Eubée* ce mois-ci le prouve.

Le cargo mixte des Chargeurs réunis, l'*Eubée*, se rend de Buenos-Ayres à Dakar. À bord, le chauffeur Geffroy, vieux loup de mer qui compte vingt-trois années de service aux Chargeurs réunis, vingt-trois années de chaufferie, tombe malade. Le médecin du bord lui fait des pointes de feu et lui ordonne le repos.

Le commandant, qui a des ordres de ses grands patrons, Alexis Baptifaut et Léon Cyprien-Fabre — il faut que tout le monde marche — veut obliger ce malheureux à travailler : Geffroy, alité, ne peut obéir. Aussitôt arrivé à Dakar, le 3 mai, le malade est débarqué par mesure disciplinaire avec le motif de refus d'obéissance en mer.

L'équipage se solidarise avec Geffroy et demande une contre-visite civile. Mais les autorités maritimes refusent : le médecin officiel de la marine est envoyé, et son avis ne pouvait qu'être défavorable au malheureux quand on sait et la solidarité qui existe dans l'armement et la puissance des Chargeurs réunis sur la côte d'Afrique.

Alors les événements se précipitent.

Le procureur de la République., accompagné des gradés de l'inscription maritime, écrit un de nos correspondants, vient à bord menacer l'équipage qui continue la grève de solidarité. Les marins refusent le départ ; c'est alors qu'une armée de flics envahit le navire et emprisonna 46 membres de l'équipage.

Une passagère de Lille, Mlle Simone Romain, prit fait et cause pour les « mutins » et fut à son tour arrêtée.

Elle purge actuellement 45 jours de prison que lui a infligés le tribunal correctionnel de Dakar le 5 mai.

Dans la même audience, 12 marins ont été condamnés à 20 jours de prison avec sursis, 28 autres à 20 jours sans sursis et enfin 6, considérés comme les meneurs, ont été condamnés, comme la passagère, à 45 jours de prison sans sursis.

Le navire a été armé par des marins de l'État et par des Sénégalais, qui ont été rapatriés à l'arrivée à Bordeaux.

Tels sont les faits ; ajoutons que deux médecins civils, appelés par la Compagnie sous la pression des événements, ont ordonné l'hospitalisation du chauffeur Geffroy. Cette décision prouve, d'une façon éclatante, la légitimité du geste des marins de l'*Eubée*.

Encore de beaux faits à l'actif de ces deux compères de l'armement, Alexis Baptifaut et Léon Cyprien-Fabre, administrateurs délégués de la Compagnie des Chargeurs réunis.

Qui l'emportera ?

(*Les Annales coloniales*, 5 juin 1930)

Le gouvernement vient de décider la mise en construction de deux navires rapides destinés à unir l'Algérie à la métropole. Et il a ouvert un crédit de 170 millions.

À peine cette décision était-elle prise et connue, informe *Commentaires*, qu'aussitôt les compagnies de navigation se mirent sur les rangs. Les « Messageries Maritimes », honnêtes et laborieuses, dont la capitale maritime est Marseille ; les « Chargeurs réunis » qui se croient des droits sur tout l'armement depuis que leur administrateur-délégué M. Léon Cyprien-Fabre installe à bord de ses paquebots des grill-rooms d'êtres humains ; et la « Transatlantique » spécialisée depuis toujours sur les lignes Marseille Afrique du Nord, se disputent l'honneur de faire naviguer les deux futurs navires sous leur pavillon.

C'est la « Transatlantique » qui paraît avoir le plus de chances de l'emporter, tant en raison des efforts qu'elle a développés en Algérie que des récentsancements qu'elle a effectués. Toutefois, avant de désigner l'heureux élu, le gouvernement a demandé qu'on lui soumit des projets. C'est seulement sur plans et devis que M. Rollin se décidera.

Mais *a priori*, M. Louis Rollin a éliminé les prétentions des « Chargeurs réunis ». Il craint de trop légitimes représailles des disciples d'Allah de l'Afrique du Nord contre les deux compères Léon-Cyprien-Fabre et Alexis Baptifaut, administrateurs-délégués de cette compagnie, si tendrement unis pour le malheur de leurs usagers.

NOIR SUR BLANC

Comparaisons
par l'Angély.

(*Les Annales coloniales*, 12 juin 1930)

Le capitaine de vaisseau Benoist, commandant de l'*Edgar-Quinet*, perd son bateau sur un récif dans des conditions discutables. Pas un mort.

Le Conseil de guerre de Brest le prive pour deux ans de son commandement.

M. Léon Cyprien-Fabre tue deux cents malheureux à bord de l'*Asia*.

Le collaborateur le plus direct de M. Louis Rollin annonce le lendemain de la catastrophe que la compagnie coupable et ses dirigeants seront poursuivis.

M. Louis Rollin, ministre de la Marine marchande, revient de Corse où il était en promenade avec les associés de M. Léon Cyprien-Fabre, notamment son compère Baptifaut, administrateur-délégué des Chargeurs réunis, et depuis l'éteignoir. Il ne suffit pas, pour être un bon ministre de la Marine marchande, de se faire recevoir par les armateurs sur leurs divers chantiers, d'assister au lancement plus ou moins réussi de leurs paquebot et à l'inauguration de bateaux plus ou moins truqués. Il ne suffit pas davantage de recevoir ces magnats de l'armement pas plus que d'offrir un déjeuner aux membres de la Commission de la Marine marchande.

M. Louis Rollin a un devoir essentiel à remplir : défendre la vie des usagers de nos Compagnies de navigation. Nous espérons encore que son action annoncée contre la Compagnie Cyprien-Fabre, pour tardive qu'elle soit, sera efficace, et qu'il se refusera à se voir appliquer ce dilemme :

DUPE OU COMPLICE.

CHARGEURS RÉUNIS

(L'Économiste parlementaire, 20 décembre 1930)

Les actionnaires de cette société ont tenu leur assemblée générale le samedi 20 décembre, sous la présidence de M. Charles Chaumet, président du conseil d'administration.

Des renseignements fournis par le conseil aux actionnaires, il ressort qu'il a été effectué, au cours de l'exercice clos le 30 juin dernier, 151 voyages et diverses croisières au cours desquels il a été transporté 78.507 passagers et 1.590.130 mètres cubes de marchandises. L'augmentation est de 10.000 passagers et de 32.000 mètres cubes de marchandises sur l'exercice précédent.

Il est intéressant de constater qu'en dépit de la baisse générale des taux de fret, les recettes brutes sont sensiblement les mêmes qu'en 1928-1929 : 408 millions 81.510 francs.

Nous avons, dans un précédent numéro, analysé les comptes qui se soldent par un excédent de 6.582.810 fr. (report de l'exercice antérieur non compris).

Si les résultats définitifs ne sont pas plus satisfaisants, c'est parce que, d'un exercice à l'autre, les dépenses ont augmenté par suite des circonstances sur lesquelles la société n'a aucun pouvoir. Parmi les éléments de dépenses les plus importants figurent, en effet, les combustibles, la main-d'œuvre, les impôts et les charges sociales.

Et le conseil insiste sur ce fait que les Chargeurs réunis, société d'armement libre, dont toute l'activité s'exerce en dehors de nos frontières, lutte par ses propres moyens contre la concurrence étrangère. Les armateurs étrangers se refusent toujours à appliquer à bord la journée de huit heures que, seule, la marine marchande française observe strictement. En outre, des règlements administratifs imposent à l'armement français de très lourdes charges, lorsque l'armement étranger continue à bénéficier d'un véritable protectionnisme maritime.

CHARGEURS RÉUNIS
COMPAGNIE FRANÇAISE DE NAVIGATION À VAPEUR
Assemblée générale ordinaire du 20 décembre 1930.
EXERCICE 1929-1930
(Recueil des assemblées générales, janvier 1931)

CONSEIL D'ADMINISTRATION

MM. Charles Chaumet, président ; Léon Cyprien-Fabre et Alexis Baptifaut, administrateurs délégués ; Paul Cyprien-Fabre, Daniel Dreyfus, Jean Fraissinet, Gabriel Guez, Édouard Le Roux, Fernand Roux, Eugène Colas, comte Jean Pastré, comte Henry de Demandolx.

Directeurs : MM. Louis Nicol et André Nizery.

Commissaires : MM. Henri Léon et Gaston Patin de Saulcourt.

Siège social : à Paris, 3, boulevard Malesherbes.

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Messieurs,

Il a été effectué 151 voyages se répartissant comme suit :

66 sur le Brésil et La Plata,

58 sur la Côte Occidentale d'Afrique,

26 sur l'Indochine,

et diverses croisières,

au cours desquels il a été transporté :

78.507 passagers,

1.590.130 mètres cubes de marchandises, et parcouru :

669.801 lieues marines (2.009.403 milles).

Les recettes de toute nature effectuées pendant l'exercice s'élèvent à fr.

408.081.510 30

Les dépenses, y compris les prélèvements pour assurances, les amortissements sur certains comptes de l'actif social, etc., se sont élevées à 369.044.197 57

Différence fr. 39.037.312 73

A déduire :

Intérêts des obligations : 12.808.904 99

Impôts sur coupons : 955.473 32

Amortissement du matériel naval : 18.690.123 44 32.454.501 75

Excédent des recettes sur les dépenses 6.582.810 98

Plus :

Reliquat de l'exercice 1928-1929 88.667 60

Au total 6.671.478 58

conformément au bilan que nous avons l'honneur de vous soumettre.

ACTIF

Le premier compte Matériel Naval qui s'élevait au 30 juin 1929 à fr. : 366.056.504 26 a été augmenté du coût des transformations du paquebot *Foucauld* ainsi que du coût du vapeur *Fort Medine*, mis en service au cours de l'exercice.

Il a été diminué par contre, du coût primitif des vapeurs *Amiral-Ponty*, *Tchad*, *Campinas* et *Caravellas* sortis de la flotte.

Ce compte s'élève à 385.089.413 28

Le deuxième compte Machines et Installations frigorifiques 1.524.617 22

représente, sous déduction des amortissements, le coût des machines frigorifiques de nos vapeurs.

Le troisième compte Matériel Naval auxiliaire a été augmenté du coût de cinq chalands n° 47 à 51 et d'une chaloupe à moteur mis en service sur la Côte Occidentale d'Afrique ; diminué de la valeur sur nos livres du remorqueur *Atodji* et du *chaland n° 7*, sortis de la flotte, et de divers amortissements, il s'élève finalement à 1.988.143 29

Le quatrième compte Approvisionnements (matériel, outillage, charbons, vivres, etc.) s'élève à 25.274.114 60

Le cinquième compte Mobilier et Immeubles a été augmenté du coût de la construction d'immeubles à Buenos-Aires, à Lomé et à Port-Gentil ; diminué des amortissements que nous avons fait subir à nos immeubles en France, aux Colonies et à l'Etranger, il s'élève à 28.143.542 70

Le sixième compte Valeurs disponibles (caisse, banquiers, etc.) s'élève à 117.399.698 56

Le septième compte Valeurs Mobilières, Cautionnements a été augmenté du montant des appels sur souscriptions antérieures et du montant de nos participations nouvelles ; il a été diminué du montant de diverses cessions et présente, après dépréciation sur les titres en portefeuille un chiffre de 13.234.872 51

Le huitième compte Voyages en cours 26.793.702 04

indique le solde des voyages non liquidés et en cours au moment de la clôture de l'exercice.

Le neuvième compte Débiteurs divers se monte à 170.220.708 »

Sur ce chiffre, les sommes dues par nos clients, nos agents et consignataires s'élèvent

à : 18.039.540 64

les sommes dues par l'État en règlement de transport de personnel et de matériel s'élèvent à 14.211.417 25

Les prêts et avances à des Compagnies gérées ou contrôlées et à divers s'élèvent à 75.214.109 10

Les comptes d'ordre tels que : frais d'émission et primes de remboursement des obligations, avaries en cours de règlement, provisions de bord, etc., représentent le reste, soit : 62.755.641 01

PASSIF

Le premier compte Capital	100.000.000 00	
reste sans changement.		
Le deuxième compte Obligations présente un chiffre de		277.523.397 00
soit :		
Obligations 6 1/2 % 1921 :	75.000.000 00	
Moins : Amortissement :	14.942.000 00	
	60.058.000 00	
Obligations sterling 6 1/2 % 1922 £ :	1.000.000 00	
Moins : Amortissement :	54.300 00	
£ 945.700		
soit, au cours de 124 fr. 21 la £	117.465.397 00	
Obligations 4 1/2 % émises en avril 1930 :	100.000.000 00	

L'emprunt de 4 % 1901/1903 est totalement remboursé.

Le troisième compte Réserve Statutaire, s'est augmenté du prélèvement de 5 % sur les bénéfices de l'exercice 1928-1929 et s'élève à 7.952.970 26

Le quatrième compte Réserve spéciale pour renouvellement de chaudières et grosses réparations, présente comme l'an passé un chiffre de 8.519.128 81

Le cinquième compte Réserve pour éventualités diverses 20.399.827 28 présente un chiffre identique à celui du 30 juin 1929.

Le sixième, compte Provision pour reconstitution de la Flotte, reste sans changement au chiffre de 3.743.797 28

Le septième compte Amortissement du Matériel Naval, a été crédité, pendant l'exercice, des amortissements conformes aux statuts et aux traditions de votre Société, et débité, par contre, de la reprise des amortissements pratiqués sur les vapeurs Amiral Ponty, Tchad, Campinas et Caravellas sortis de la flotte, il s'élève à 182.315.431 06

Le huitième compte Fonds d'assurances, a été crédité dans l'exercice des primes d'assurances sur corps des navires, correspondant aux risques conservés par notre Société, et débité, par contre, de la participation à diverses avaries.

Il s'élève à 31.676.710 46

Le neuvième compte Crédoiteurs divers 130.866.071 53 indique :

1° Les sommes dues à nos agents, à nos correspondants, à nos fournisseurs les coupons restant à payer et divers.. Fr. 58.242.128 77 0

2° Les comptes d'ordre où figurent les billets de passages à utiliser, diverses provisions et des contributions d'avaries encaissées 72.623.942 76

Les deux derniers comptes du Passif se composent du reliquat de l'exercice 1928-1929

et du bénéfice de l'exercice 1929-1930.

Ils s'élèvent ensemble à 6.671.478 58

Nous vous proposons de déduire d'abord de ce total :

a) 5 % pour la réserve légale : 329.140 55

b) 5 %,, d'intérêts sur le capital : 5.000.000 00 5.329.140 55

ce qui donne un reste de 1.342.338 03

sur lequel il serait pris, conformément à l'article 45 des statuts :

1° Un dividende supplémentaire de 5 fr. par action, portant à 30 fr. brut par action
le dividende de l'exercice: 1.000.000 00

2° Les attributions statutaires : 120.000 00

3° Un dividende de 13 fr. 33

brut par part de fondateur : 213.333 32

Soit un total de 1.333.333 32

laissant un disponible de 9.004 71

que nous vous demandons de reporter à nouveau.

Messieurs,

Le 58^e exercice dont les résultats financiers viennent de vous être exposés s'est déroulé tout entier sous l'influence de la crise économique qui, depuis l'été de 1929, s'étend à tous les genres d'activité dans toutes les parties du monde.

L'exportation de certaines denrées agricoles ou de certaines matières premières constitue la presque totalité des ressources de nombreux pays avec lesquels l'Europe exerce un commerce très actif. La baisse de ces produits, l'accumulation des stocks, la mévente ont fortement diminué la puissance d'achat de ces pays. À leur tour, ceux-ci n'ont pu commander les produits finis qu'ils avaient coutume de se procurer en Europe. De ce fait, l'ensemble des échanges interocéaniques a subi une régression marquée.

BILAN

.....
D'autre part, le tonnage des navires à vapeur et à moteurs s'est accru de 1.500.000 tonnes au cours des douze mois se terminant au 30 juin 1930. À cette date, il accusait un excédent de 32 % par rapport au tonnage existant en 1913.

Ainsi la capacité de transport offerte par les flottes du monde entier n'a fait qu'augmenter alors que le volume des marchandises à transporter n'a fait que décroître. Ce déséquilibre a entraîné le désarmement de nombreux navires qui représentaient, en fin juin dernier, un total de 5.500.000 tonnes.

Les résultats de l'exercice dont nous vous rendons compte montrent que nous avons pu faire face aux difficultés rencontrées. Les signes avant-coureurs de temps troublés n'avaient pas échappé à votre conseil, qui, à chaque assemblée générale tenue depuis 1927, vous a entretenus de la nécessité de suivre une politique extrêmement prudente. Grâce à ses prévisions notre Compagnie n'a pas été prise au dépourvu par les événements. Si nous nous tournons vers l'avenir, il est évident que la prudence la plus avisée doit continuer à inspirer tous nos actes, car nul ne sait combien de temps la crise économique actuelle peut durer. Toutes les unités de votre flotte ont été maintenues en activité. Au cours de 151 voyages elles ont transporté 10.000 passagers et 32.000 mètres cubes de marchandises de plus que pendant l'exercice précédent. En dépit de la baisse générale des taux de fret, nos recettes brutes sont sensiblement les mêmes qu'en 1928-1920.

Si ce vigoureux effort n'a pas été plus profitable, c'est parce que, d'un exercice à l'autre, nos dépenses ont augmenté par suite de circonstances sur lesquelles nous n'avons aucun pouvoir.

Parmi nos éléments de dépenses les plus importants figurent les combustibles, la main-d'œuvre, les impôts et les charges sociales.

Le prix des combustibles dépend exclusivement des fluctuations des marchés étrangers, et nous avons dû enregistrer une hausse notable des charbons.

Le coût de la main-d'œuvre s'est élevé dans une proportion considérable.

Les impôts directs payés par votre Compagnie, non compris les taxes indirectes englobées dans les dépenses d'exploitation, sont restés sensiblement aussi élevés que l'an passé.

Nos charges enfin se trouvent alourdies par de récentes dispositions législatives.

La loi du 1^{er} janvier 1930, modifiée le 16 avril, créant, en remplacement d'organismes très anciens, l'Établissement National des Invalides, nécessite des cotisations fortement accrues de la part des armateurs, en vue d'assurer le fonctionnement des caisses de retraites et d'assurances dont bénéficieront les inscrits et les agents du Service général.

La loi sur les Assurances sociales, promulguée le 1^{er} janvier 1930, entraîne également des dépenses supplémentaires fort lourdes.

Telles sont, rapidement, résumées, les causes de dépenses sur lesquelles nous n'avons aucune action.

Par contre, les dépenses que nous contrôlons réellement ont été comprimées dans toute la mesure possible. La poursuite des méthodes d'administration les plus efficaces, la recherche du matériel garantissant le meilleur rendement, sont plus que jamais l'objet de nos préoccupations, Mais tous nos efforts risqueraient d'être paralysés si les charges qui nous sont imposées continuaient à s'accroître.

Nous sommes, devons-nous encore le rappeler, un armement libre dont toute l'activité s'exerce en dehors de nos frontières et qui lutte par ses propres moyens, sans subvention aucune, contre la concurrence étrangère.

Les armateurs étrangers, d'accord avec leur personnel, se refusent toujours à appliquer à bord la journée de huit heures, que seule la Marine marchande française observe strictement.

Des règlements administratifs imposent en outre à l'armement français de très lourdes charges, alors que l'armement étranger continue à bénéficier d'un protectionnisme maritime dont les exemples que nous vous avons cités l'an dernier conservent toute leur actualité.

Enfin, en Europe comme aux États-Unis, les plus grandes Compagnies de navigation ont augmenté leur puissance en procédant à de judicieuses concentrations d'entreprises, ou en combinant de la manière la plus efficace les services de plusieurs Compagnies desservant la même zone. Partout, les pouvoirs publics ont encouragé ces tendances et facilité ces ententes qui, dans certains cas, sont allées jusqu'à coordonner l'action de Compagnies de nationalités différentes.

L'armement français est tout à fait capable de soutenir la concurrence étrangère, à condition de pouvoir lutter à armes égales contre ses rivaux. Il demande simplement à tous ceux qui s'intéressent à lui de ne jamais perdre de vue cette condition qui est l'élément le plus indispensable à son existence même.

Flotte.

Il a été procédé à la vente des petits cargos *Caravellas* et *Campinas* qui, depuis 1925, naviguaient au cabotage dans les mers de Chine ; leur reclassification aurait entraîné des frais hors de proportion avec leur valeur.

Nous avons également vendu le *Tchad*, ancien paquebot de notre ligne de la Côte d'Afrique, pour lequel aucune utilisation ne pouvait plus être prévue.

Le *Foucauld* (ex-*Hoedic*) est entré en service en janvier 1930 ; ses aménagements conçus de la manière la plus rationnelle et la plus luxueuse, assurent un confort par fait aux passagers naviguant sous les tropiques. Les chaleureux télégrammes que nous ont adressés les gouverneurs, les commissaires du Gouvernement et les Chambres de commerce des Colonies et territoires sous mandat situés en Afrique occidentale et équatoriale française, sont pour nous un précieux témoignage du succès remporté par ce paquebot.

Emprunt obligataire.

En vue de maintenir votre flotte au plus haut degré d'efficacité, et de remplacer en temps utile les navires anciens retirés du service, nous avons procédé à l'émission de

cent millions de francs d'obligations que l'assemblée générale ordinaire des actionnaires, convoquée extraordinairement le 20 mars 1930, a autorisé votre conseil à effectuer.

Le produit de cet emprunt n'a pas encore été appliqué à des constructions neuves : votre conseil ne peut, en effet, établir un programme définitif avant d'être fixé sur les décisions législatives qui seront prises à l'égard de vos navires frigorifiques.

Nous vous avons informés au cours des deux dernières assemblées générales qu'en raison des droits frappant les viandes frigorifiées à leur introduction en France, l'exploitation de vos navires frigorifiques était devenue très difficile. Ces navires seraient appelés à disparaître, sauf le cas où le Gouvernement, estimant que le maintien en service de ce matériel est une question d'intérêt national, s'entendrait avec nous pour en assurer la conservation.

Depuis lors, le Conseil National Economique et le Conseil Supérieur de la Défense Nationale ont émis des vœux pressants en faveur de la conservation de ce matériel. Un accord conciliant les intérêts de l'État et de votre Compagnie a été passé avec le ministère de la Marine marchande, et est actuellement soumis à l'approbation du Parlement.

Lignes de l'Amérique du Sud.

Entre le début de l'année 1929 et le milieu de l'année 1930, la valeur des principaux produits des pays que nous desservons en Amérique du Sud a subi un fléchissement de l'ordre de 50 %. La comparaison du commerce extérieur de ces contrées, pour les 6 premiers mois de 1929 et de 1930, donne une idée précise de la dépression survenue :

— Pour l'Argentine, l'exportation vers la France est tombée de 1.306 millions de francs à 572, et l'importation de France de 556 à 439 millions.

— Pour le Brésil, l'exportation vers la France a rétrogradé de 576 à 421 millions, et l'importation de France de 241 à 61 millions.

Dans ces deux pays, le déficit de la balance des paiements a occasionné une forte exportation d'or. A Buenos-Aires., en décembre 1929, la suspension de la convertibilité de la monnaie a dû être décrétée ; au Brésil, dès le début de 1930 on a dû, pour défendre le cours du milreis, épuiser presque toutes les réserves d'or de la caisse de stabilisation.

Vous connaissez les profonds troubles politiques que l'acuité de la dépression économique a engendrés. Le volume des marchandises et le nombre des passagers que nous avons transportés sur cette ligne n'a pas sérieusement souffert de cet état de choses ; malheureusement les taux de fret, à l'aller comme au retour, ont subi une baisse considérable, surtout en ce qui concerne la Plata.

Nous gardons la plus entière confiance dans le retour à la prospérité des Républiques sud-américaines, que nous avons fidèlement desservies en toutes circonstances depuis près de 60 ans. Les nombreuses sympathies que nous comptons à Buenos-Aires se sont chaudement manifestées lors de l'inauguration, en date du 15 mai dernier, de l'immeuble que les Chargeurs réunis ont fait construire pour grouper les services de toutes les Compagnies Françaises de Navigation entretenant des services réguliers vers le Rio de la Plata.

Ligne directe Gdynia-Amérique du Sud.

Cette ligne qui répond pleinement au but poursuivi lors de sa création, nous a permis d'alimenter en passagers, non seulement les navires effectuant le service en droiture, mais aussi les navires ayant leur tête de ligne au Havre ou à Bordeaux. Nous sommes, cette année encore, au premier rang des Compagnies assurant des transports d'émigrants entre la Pologne et les principaux ports de l'Amérique du Sud. Notre clientèle de chargeurs apprécie beaucoup, pour sa vitesse et sa régularité, la ligne directe Gdynia-Havre-Rio-de-Janeiro-Buenos-Aires.

Ligne de la Côte Occidentale d'Afrique.

Les Colonies et territoires sous mandat situés en Afrique Occidentale et Equatoriale française ont également subi le contre-coup de la crise mondiale, mais d'une manière un peu moins brusque que les pays que nous venons de passer en revue.

La chute des cours en Europe a obligé les maisons européennes à baisser, dans une même proportion, les prix des matières premières achetées aux indigènes. La puissance d'achat de ces derniers a subi une diminution qui a surtout commencé à se faire sentir vers la fin de l'exercice.

Malgré ces circonstances, nos transports ont accusé un accroissement très substantiel.

[Reprise de la [Compagnie des transports maritimes de l'AOF](#)]

Sur la Guinée, nos services et ceux de notre filiale, la Compagnie des Transports Maritimes de l'Afrique Occidentale, ont été sans cesse perfectionnés en vue de répondre aux desiderata des planteurs de bananes. À cet effet, nos paquebots *Foucauld* et *Amérique* ont été munis de cales réfrigérées ou ventilées qui nous permettent aussi de ravitailler en denrées périssables apportées de France, nos compatriotes installés dans ces régions.

L'équipement des ports coloniaux laisse encore beaucoup à désirer. Bien que le fonctionnement des wharfs existants soit l'objet de tous les soins de l'Administration, le développement de notre Empire Africain ne sera assuré qu'au moyen de ports en eau profonde, judicieusement répartis et supérieurement outillés.

Ligne d'Indochine.

Notre grande possession indochinoise a subi, elle aussi, une crise due principalement à une mauvaise récolte de riz et à la baisse continue de l'argent fin. Ce dernier facteur a rendu nécessaire la stabilisation de la piastre, qui ne tardera pas à produire d'heureux effets. On estime que les moments les plus difficiles sont passés et que la colonie reprendra à bref délai sa marche ascendante vers la prospérité.

Nos transports sont restés à un niveau satisfaisant ; les taux de fret, qui avaient momentanément fléchi, tendent à reprendre leur valeur ancienne et nous pouvons considérer le développement de nos affaires en Asie avec un optimisme justifié.

Notre agent général en Indochine, M. Rouelle, dont la santé avait été gravement ébranlée par vingt-huit ans de séjour à la Colonie, nous a demandé de rentrer définitivement en France. C'est avec regret que nous avons dû accéder au désir exprimé par cet excellent collaborateur. Pour le remplacer, notre choix s'est porté sur M. Brunet, qui remplissait, depuis 1922, les fonctions d'agent en Cochinchine. Ce dernier poste a été supprimé.

Les escales régulières effectuées à Nantes par nos paquebots en retour d'Indochine, nous ont conduits à ouvrir dans cette ville une agence directe.

Croisières.

Cette branche de notre activité se développe avec un succès toujours croissant.

De même que l'an dernier, mais sur un parcours différent, notre paquebot *Brazza* a accompli une croisière dans les eaux scandinaves.

Nos paquebots d'Indochine ont effectué ; 7 croisières entre Bordeaux et Marseille, avec escales en Espagne, au Portugal, en Algérie, au Maroc et en Sicile.

Incidents de navigation.

Aucun incident important ne s'est produit ; les petites avaries, inévitables au cours de deux millions de milles parcourus en mer ont été en nombre particulièrement réduit.

Participations.

Nous avons participé, avec d'autres armements, à la création d'une société nommée La Peinture Navale, dans le but d'améliorer les conditions d'entretien de nos navires. Les économies réalisées de ce chef ont été très satisfaisantes.

Personnel.

Votre personnel continue à mériter tous les éloges par son assiduité et son dévouement. Nous vous demandons de bien vouloir ratifier une dotation de 200.000 francs à la Caisse de prévoyance des employés de la Compagnie.

Nous avons grand plaisir à vous annoncer la promotion au grade d'officier de la Légion d'honneur de M. le commandant Blazy qui, après avoir commandé les plus beaux paquebots des Chargeurs réunis et de la Compagnie Sud-Atlantique, continue à nous apporter, dans d'autres fonctions, le concours précieux de son expérience. Cette année également, la croix de chevalier de la Légion d'honneur a été attribuée à M. Caillard, ingénieur de votre Compagnie ; à M. Gouley, chargé de l'exploitation des lignes coloniales ; à M. l'inspecteur Muret, au commandant Jezequel, au commandant Glemot, au chef mécanicien Cudennec ; à M. Fernando Condé, qui représente votre Compagnie en Espagne depuis près de quarante ans ; à M. Brieuille, agent général en Pologne ; à M. Marot, agent général au Brésil ; à M. Rousseau, agent général en Afrique Occidentale. Vous vous joindrez certainement à nous pour adresser à tous vos plus sincères félicitations.

Pour nous conformer aux prescriptions de l'art. 18 des statuts, suivant lesquelles votre conseil se renouvelle par tiers tous les deux ans, nous présentons aujourd'hui à vos suffrages les noms de quatre de vos administrateurs, MM. Charles Chaumet, Paul Cyprien-Fabre, Daniel Dreyfus, Jean Fraissinet, qui sont rééligibles.

Pour satisfaire aux prescriptions légales, nous vous proposons de relever les administrateurs des interdictions inscrites dans la loi de 1867 au sujet des affaires à traiter avec la Société.

Commissaires aux comptes.

Vous avez enfin, en exécution des articles 29, 30 et 39 des statuts, à désigner un ou plusieurs commissaires chargés de vous présenter à l'Assemblée générale de 1929 un rapport sur le bilan et les comptes de la Société au 30 juin prochain.

MM. H. Léon et G. Patin de Saulcourt, qui viennent de remplir ces fonctions pour l'exercice écoulé, sont rééligibles.

L'allocation accordée à chaque commissaire serait la même que l'an passé.

RÉSOLUTIONS

PREMIÈRE RÉSOLUTION

L'assemblée générale, après avoir entendu la lecture du rapport du conseil d'administration et du rapport des commissaires des comptes sur l'exercice 1929-1930, les approuve dans toutes leurs parties ainsi que les comptes, le bilan et le compte de profits et pertes, et donne quitus au Conseil, de sa gestion pendant cet exercice.

Sur le solde bénéficiaire, de l'exercice, augmenté du report à nouveau de l'exercice précédent et s'élevant à Fr. 6.671.478 58, elle décide de distribuer après prélèvements statutaires :

1° Aux Actions :

30 francs brut par action.

2° Aux Parts de Fondateur :

13 fr. 33 brut par part.

et de reporter à nouveau Fr. 9.004 71

Ces dividendes seront payables sous déduction des impôts d'usage, à partir du 1^{er} janvier 1931 contre remise du coupon n° 87 des actions et du coupon n° 31 des parts de fondateur.

DEUXIÈME RÉOLUTION

L'assemblée réélit MM. Charles Chaumet, Paul Cyprien-Fabre, Daniel Dreyfus et Jean Fraissinet, administrateurs de la Compagnie, pour une période de six années (conformément à l'art. 18 des statuts).

TROISIÈME RÉOLUTION

L'assemblée désigne MM. Henri Léon et Gaston Patin de Saulcourt comme commissaires des comptes pour l'exercice 1936-1931 avec faculté pour chacun d'eux d'accomplir seul le mandat ci-dessus en cas d'empêchement de son collègue pour une raison quelconque et fixe l'indemnité de chaque commissaire. à 3.000 francs.

QUATRIÈME RÉOLUTION

L'assemblée, en exécution de l'article 40 de la loi du 24 juillet 1867 donne en tant que de besoin aux membres du conseil d'administration ayant pris ou conservé ou pouvant prendre ou conserver un intérêt direct ou indirect dans les entreprises ou marchés faits avec la Société ou pour son compte, toutes décharges ou autorisations nécessaires.

Toutes ces résolutions ont été adoptées à l'unanimité par l'Assemblée à laquelle 55.011 actions étaient présentes ou représentées donnant droit à 939 voix.

Dans la grande salle des Agriculteurs, rue d'Athènes, l'assemblée des Chargeurs réunis réunissait 22 actionnaires, dont 15 au bureau, alors que le 6 décembre 1926, la même salle s'était révélée trop petite et avait dû être remplacée pour l'assemblée du 28 janvier 1927 par la salle Wagram équipée avec des haut-parleurs. C'est dire qu'il n'y avait pas grande opposition à attendre cette fois de la demi-douzaine d'actionnaires perdus dans la salle.

Un actionnaire demanda au Président, M. Charles Chaumet, s'il n'était pas possible que le dividende fût au moins maintenu à un chiffre égal au précédent ; il fit observer que les autres Compagnies avaient maintenu leur dividende, et que cette diminution de 40 à 30 francs brut du dividende des actions des Chargeurs aurait vraisemblablement une influence déplorable sur des cours déjà très éprouvés ; ce n'est pas, dit-il, en substance pour terminer, de tels résultats que le conseil faisait miroiter à nos yeux, lorsqu'en 1927, il critiquait la gestion de l'ancien conseil pour prendre sa place.

Tout en tenant compte de la crise que traverse l'armement, il est certain que le nouveau conseil ne s'est pas signalé par une gestion supérieure à celle de l'ancien conseil, mis si brutalement à la porte sur des prétextes qui se sont révélés sans fondement. ainsi que nous l'avions laissé entendre à l'époque.

Dans les commissions
À LA MARINE MARCHANDE
(*Les Annales coloniales*, 12 mars 1931)

Les Chargeurs réunis sur la sellette

La Commission de la Marine marchande s'est réunie hier pour entendre M. de Chappedelaine lui parler de la flotte frigorifique de la France et plus spécialement l'une convention passée à ce sujet avec une compagnie de navigation.

De multiples questions ont été posées par les commissaires sur le fonctionnement de la convention et en particulier sur les conditions d'entretien des bateaux visés par le texte de la convention.

Au-dessus de toutes ces questions, il y en a une autre plus générale qui doit être posée : la Compagnie en question offre-t-elle des garanties suffisantes pour qu'on signe avec elle une convention de cette importance ?

Nos lecteurs répondront d'eux-mêmes quand ils sauront qu'il s'agit des Chargeurs réunis !

À LA COMPAGNIE GÉNÉRALE TRANSATLANTIQUE
(*Les Annales coloniales*, 25 avril 1931)

Comme suite aux accords intervenus entre le groupe de la Compagnie Générale Transatlantique et le groupe des Chargeurs réunis, le conseil d'administration de la Compagnie générale transatlantique, dans sa séance du 21 avril 1931, a nommé administrateurs MM. Paul-Cyprien-Fabre, Léon-Cyprien-Fabre, Jean Fraissinet et Alexis Baptifaut.

Les quatre administrateurs de la Compagnie Générale Transatlantique qui doivent la représenter dans le groupe des Chargeurs réunis seront nommés incessamment par les conseils d'administration des compagnies intéressées.

LA COMPAGNIE GÉNÉRALE TRANSATLANTIQUE
ET LES CHARGEURS RÉUNIS
(*Le Journal des finances*, 1^{er} mai 1931)

L'entrée de MM. Paul et Léon Cyprien-Fabre, Jean Fraissinet et Alexis Baptifaut, administrateurs des Chargeurs réunis dans le conseil d'administration de la Compagnie Générale Transatlantique a été généralement bien accueillie.

.....

MESSAGERIES FLUVIALES DE COCHINCHINE
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 5 avril 1931)

La deuxième assemblée a ratifié la nomination comme administrateur de M. Gustave Chapon, administrateur des Chargeurs réunis et de la Sté Sud-Atlantique.

Il faut sauver la Transatlantique !

MAIS PAS N'IMPORTE COMMENT
NI AVEC N'IMPORTE QUI
(*Les Annales coloniales*, 11 juin 1931)

Il suffit de savoir lire entre les lignes pour se rendre compte de la gravité de la question posée par le bref communiqué publié hier après-midi à l'issue de la séance extraordinaire de la Commission des Finances.

Les termes en sont réservés. Qu'on en juge :

La Commission des Finances a entendu M. Pierre Laval, président du Conseil, accompagné de MM. P.-E. Flandin, ministre des Finances ; Pietri, ministre du Budget ; et de Chappedelaine, ministre de la Marine marchande.

« Le président du Conseil a fait à la Commission une communication relative à la réorganisation de la Compagnie Générale Transatlantique. »

Qu'y a-t-il derrière ces deux paragraphes discrets ?

Ceci d'abord que la Compagnie Générale Transatlantique, pour des raisons qu'il serait trop long d'analyser ici, éprouve actuellement de grosses difficultés de trésorerie et qu'elle risque de ne pas résister à la tourmente si elle n'est pas réorganisée sur des bases nouvelles.

Ceci n'est déjà pas sans gravité.

Mais voici le bouquet — auquel on ne s'étonnera pas que soit mêlé le trop fameux M. Cyprien-Fabre.

M. Cyprien-Fabre, qui a fait ses preuves (on sait comment) sur les Chargeurs réunis, veut les faire encore sur la Transatlantique!

Il se présente donc actuellement au gouvernement comme le sauveteur providentiel tout désigné pour renflouer la Transat. Il assure qu'en réservant à l'*Île-de-France* le même sort qu'à l'*Asia*¹⁹, les problèmes de trésorerie ne se poseraient plus pour la French Line. Comme M. Josse, M. Cyprien-Fabre est orfèvre.

Mais il y a mieux.

M. Cyprien-Fabre veut racheter la Transat. Mais pour rien. Entendez :

1° Qu'il accepterait l'actif, mais pas le passif — du moins pas les 400 millions de différence entre l'actif et le passif ;

2° Qu'il exige la révision des conventions entre l'État et la Transat de telle sorte que celle-ci, passée sous son contrôle, recevrait d'énormes subventions ;

3° Qu'il demande à l'État de lui garantir 50 millions d'argent frais pour assurer la trésorerie de l'affaire au moment où il la remettrait en marche.

Une paille..

Il faut que M. Cyprien-Fabre se fasse une étrange idée du Parlement et du gouvernement pour s'imaginer qu'on va ainsi lui acheter aux frais du contribuable un petit joujou comme la Transatlantique, qu'il démolirait en huit jours -pour satisfaire ses appétits.

Nous sommes certains que la Chambre remettra vertement à sa place le naufrageur qui veut jouer au sauveteur.

Naufrage

(*Les Annales coloniales*, 18 juin 1931)

.....
Aujourd'hui, l'affaire est réglée. Les Cyprien-Fabre peuvent en faire leur deuil; gouvernement, commissions des deux Chambres, parlement tout entier, sans distinction d'opinion, rejettent ces sauveteurs qui ne sont que des écumeurs et dont la mainmise sur la Compagnie Transatlantique, soulèverait l'opinion publique tout entière
.....

¹⁹ L'*Asia* : bateau à bout de souffle de la Cie Cyprien-Fabre chargé de pèlerins pour la Mecque ayant brûlé le 22 mai 1930 en rade de Djeddah, faisant au moins 162 victimes..

Les difficultés de la Compagnie Transatlantique

Le point de vue des marins
(*Le Petit Marseillais*, 21 juin 1931)

À la suite des informations et articles que nous avons publiés à propos des difficultés et du renflouement projeté de la Compagnie Générale Transatlantique, nous avons reçu d'un capitaine au long cours une lettre dans laquelle est exposé le point de vue des marins sur cet important problème.

Cette lettre présente un intérêt trop grand, pour que nous ne lui donnions pas la publicité que son auteur dont nous ne donnons pas le nom, on comprendra dans quel sentiment — sollicite de nous : .

M. le directeur.

Le 12 juin, vous avez exposé le point de vue du contribuable dans l'affaire de la Compagnie Transatlantique. J'ai lu, depuis, dans votre estimé journal, le point de vue de MM. Fraissinet et Cyprien-Fabre, armateurs.

Sera-t-il permis aux marins d'exposer à leur tour ce qu'ils pensent des événements ?

Leur opinion est nette : nous assistons à la mainmise de la flotte de commerce française par la maison Cyprien-Fabre, et ceci est le développement d'un plan qui n'est pas d'hier. Qu'on en juge :

Dans le *Journal de la Marine marchande* du 9 avril, on peut lire un article intitulé : « Un événement maritime considérable », sous la signature de son directeur. J'en détache les parties principales : « Depuis quelques jours, la Compagnie Générale Transatlantique et la Compagnie des Chargeurs réunis ont signé, un protocole qui complète étroitement les accords qu'avaient esquissés en 1928 M. Dal Piaz et MM. Paul et Léon Cyprien-Fabre, en fondant l'Union française de l'armement.

« Le public maritime, qui connaît l'importance des deux associés, a déjà chiffré ce que représente l'accord. C'est en fait près de 40 % du tonnage français qui, directement ou indirectement, vient de s'unir et c'est pratiquement sur la presque totalité des routes maritimes françaises que s'exercera la nouvelle union... » Suit l'énumération des lignes exploitées par la Transat et l'article reprend :

« Près de 600.000 tonnes de navires sont nécessaires à l'exploitation de ces lignes.

« La Compagnie des Chargeurs réunis, l'autre signataire de l'accord, constitue par son propre tonnage et son tonnage allié, un bloc d'une égale importance. Son domaine c'est la côte occidentale d'Afrique, l'Amérique du Sud et l'Indochine. « Au dernier bilan des Chargeurs réunis, le tonnage était porté pour 367.574 tonnes, mais ce chiffre ne donne pas une idée exacte de la puissance du deuxième groupe signataire. La majorité des actions de cette Compagnie est détenue en effet, depuis le 28 janvier 1927, par le vieil armement marseillais Cyprien-Fabre, L'accord signé au nom des Chargeurs réunis vaut donc, en fait, également pour la Compagnie française de navigation à vapeur, dont les paquebots exploitent la ligne Marseille-New-York avec des variantes par l'Italie, l'Espagne et le Portugal et celle d'Orient qu'ils relient aussi à New-York. Une firme récemment ouverte, Gdynia, sur l'Amérique du Sud, associe encore, toutes les six semaines, l'armement Fabre à l'exploitation du trafic de la Sud-Atlantique, comme ses lignes sur l'A. O. F. le font participer à l'exploitation des Chargeurs réunis en Afrique.

« Les 80.000 tonneaux de l'armement Fabre viennent donc s'ajouter aux 367.574 tonneaux des Chargeurs réunis et aux 30.000 tonneaux de la Sud-Atlantique, formant ainsi un premier bloc de 480.000 tonnes.

« Mais, à côté de cette masse, il y a encore le tonnage directement associé, comme celui de la Société de navigation à vapeur France-Indochine, qui possède 30.000 tonnes. Puis vient tout le tonnage ami.

« La Compagnie marseillaise de navigation a vapeur, dont les navires assurent les relations de la France avec la Corse, la mer Noire et la Côte Occidentale d'Afrique, en combinaison, d'ailleurs, avec la Compagnie Fabre, a pour président M. Jean Fraissinet. Elle a, de plus, comme vice-président, M. André Homberg et comme administrateur M Maurice Tillier. L'un et l'autre président et administrateur-directeur général de la Compagnie Transatlantique.

« La nouvelle Union prendra enfin, par le groupe Fabre, une place éminente dans les affaires marseillaises. Des compagnies diverses : les Services auxiliaires de l'armement, la Société générale de transbordements maritimes, la Société marseillaise de trafic, maritime, la Société provençale de remorquage sont parvenues à grouper tout ce que Marseille possède de personnalités de premier plan pour effectuer, localement, toute une série de rationalisations qui seront, sans aucun doute, généralisées. »

Et l'article termine par cette conclusion : »

« En réalité, l'Union qui vient de s'établir entre les deux groupes de la Transat et des Chargeurs réunis est probablement le commencement de temps nouveaux pour notre armement. »

Je crois que c'est net et que la volonté de mainmise est manifeste. Ajouterai-je que dans les milieux maritimes initiés, il se répète qu'on ne s'arrêtera pas en si bon chemin, car il y a encore un morceau à avaler... un très gros morceau : la Contractuelle des Messageries Maritimes.

Cela fait, la farce sera jouée.

Dans quelle situation seront les marins, états-majors comme équipages, quand le trust sera réalisé ? Que pourront-ils contre ce bloc énorme, et que deviendra celui qui, dans les cadres, sera rayé de la Compagnie unique ?...

Je pose la question à mes camarades.

Un capitaine au long cours.

Cette lettre se passe de commentaires. Elle montre l'un des aspects du grave danger, que représenterait l'institution d'un monopole privé en matière de navigation. Et ce n'est qu'un aspect. — R.

Le renflouement de la Transatlantique
(*Les Annales coloniales*, 2 juillet 1931)

.....
M. Pierre Laval, président du conseil, a rappelé que les Chargeurs réunis s'étaient offerts pour renflouer la Transatlantique. Et il a indiqué que cette combinaison inspirait si peu de confiance aux établissements bancaires qu'ils exigeaient, pour adhérer au projet, la garantie de l'État pour leurs prêts. Il ne pouvait être question de l'accorder. D'où la retraite, fort heureusement accueillie, de MM. Cyprien Fabre et Cie.

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 : ... Léon Cyprien-Fabre, administrateur délégué à la Compagnie des Chargeurs réunis...

CHRONIQUE FINANCIÈRE Chargeurs réunis Exercice 1930-1931

L'assemblée générale ordinaire des actionnaires de cette société s'est tenue, le 19 décembre 1931, sous la présidence de M. Charles Chaumet, assisté, en qualité de scrutateurs, des représentants de la banque Daniel-Dreyfus et de la Compagnie Cyprien-Fabre.

Après lecture du rapport du conseil d'administration et des commissaires aux comptes, elle a approuvé à l'unanimité le bilan et les comptes de profits et pertes de l'exercice 1931, faisant ressortir, après un prélèvement pour amortissement du matériel naval de 3 millions 855.000 francs, un solde créditeur de 1.194 fr. 46 à reporter à nouveau.

Pendant l'exercice écoulé, il a été effectué 130 voyages se répartissant comme suit : 50 sur le Brésil et La Plata, 54 sur la Côte Occidentale d'Afrique, 25 sur l'Indochine et diverses croisières, au cours desquels il a été transporté 61.546 passagers, 1.456.701 mètres cubes de marchandises, et parcouru 597.722 lieues marines.

Le rapport analyse ensuite la situation des marines marchandes en général. La crise, dit-il, a aggravé en particulier les conséquences de l'excédent du tonnage mondial. Ce tonnage atteint aujourd'hui 70.131.040 tonnes contre 69.607. 644 l'an dernier et 45.404.000 tonnes en 1914. L'utilisation de ce tonnage devenant de plus en plus malaisée, le tonnage des navires désarmés s'élève actuellement à plus de 11 millions de tonnes contre 5.500.000 à fin juin 1930. Malgré cela, les navires continuant à naviguer sont loin d'être chargés entièrement. Aussi la moyenne des taux de fret pour le monde entier s'est-elle abaissée d'environ 23 % au-dessous de sa valeur d'avant-guerre, tandis que les charges qui pèsent sur l'armement ont augmenté de plus de 100 %. De plus, l'aggravation des barrières douanières par les divers États contribue à raréfier les échanges susceptibles d'alimenter les flottes dont il ont encouragé ou exigé la construction, et se trouvent dans l'obligation de pourvoir eux-mêmes à l'existence de ces flottes. C'est pourquoi, dans tous les pays les mesures de soutien prises par les Gouvernements vis-à-vis de la Marine marchande atteignent des proportions sans cesse croissantes et tendent à donner à l'État une influence prépondérante sur les destinées de l'Armement.

En France, ajoute le rapport, l'aide ainsi apportée à la Marine marchande est très faible par rapport à celle qui figure au budget pour les autres moyens de transport et plus faible encore par rapport aux sommes dépensées réellement par les autres pays pour leur marine marchande.

Le rapport fait observer que la Compagnie des Chargeurs réunis ne reçoit aucune subvention quelconque et lutte avec ses propres moyens. Elle s'est gardée de se lancer dans une politique d'accroissement de son matériel, ce qui lui évite d'avoir à faire face aux échéances d'un programme en cours d'exécution au moment même où les recettes sont en recul.

L'organisation intérieure a été perfectionnée ; le contact a été resserré avec la clientèle, et on a ainsi réduit de plus des trois quarts le pourcentage des manquants sur les cargaisons. Le conseil a intensifié ses efforts en vue de drainer sur les navires de la société le plus de chargements possibles. Malgré une concurrence que l'excès du tonnage mondial rend plus vive que jamais, le coefficient d'utilisation des navires n'a

pas subi, depuis quatre ans, de variations importantes. Pour l'exercice écoulé, ce coefficient est presque identique à celui de 1928-1929. Depuis cette époque, le prix des transports a considérablement baissé, tandis que les charges n'ont été réduites que dans des proportions infimes.

Parlant de la situation générale de l'armement, le rapport indique, en ce qui concerne la Compagnie générale transatlantique, que le conseil avait été sollicité de participer à sa réorganisation. Faute d'apaisements concernant l'avenir, le concours apporté à cette compagnie a dû être réduit à une simple collaboration.

Le Sémaphore de Marseille

(L'Éveil économique de l'Indochine, 28 février 1932)

NÉCROLOGIE

Mort de M. Charles Chaumet
(Le Journal des débats, 29 janvier 1932)

On annonce la mort de M. Charles Chaumet, sénateur de la Gironde.

M. Chaumet, né en 1866 à Prignac-et-Caselles (Gironde), journaliste de talent, avait été élu député de la Gironde en 1902, réélu en 1906. en 1910 et en 1914. Battu en 1919, il fut, en 1923. à une élection partielle, élu sénateur de ce département et réélu en 1924, sous-secrétaire d'État aux postes et télégraphes du 2 mars 1911 au 18 mars 1913 dans les cabinets Monis, Caillaux, Poincaré et Briand, il fut ministre de la marine..en 1917, successivement dans les cabinets Ribot et Painlevé, et ministre du commerce en 1925 dans le cabinet Painlevé.

M. Charles Chaumet avait été l'un des fondateurs et était le président du groupe sénatorial de l'Union démocratique et radicale. Il avait abandonné récemment, pour raisons de santé, la présidence du comité républicain du commerce, de l'industrie et de l'agriculture où il avait succédé à M. Mascuraud. Il présidait, en outre, un grand nombre de groupements, parmi lesquels la Ligue maritime et coloniale française, le Comité interparlementaire du commerce, l'Association des grands ports français, l'Union des chambres de commerce maritimes. Il était président du conseil d'administration de la Compagnie des Chargeurs réunis.

En dehors d'innombrables articles dans les journaux et les revues français et étrangers, M. Chaumet laisse un certain nombre d'ouvrages, parmi lesquels : *Socialistes et anarchistes, les Intérêts du port de Bordeaux, la Crise navale, etc.*

L'état de santé du regretté sénateur laissait depuis longtemps à désirer. Une congestion pulmonaire l'a malheureusement rapidement enlevé à sa famille et à ses nombreux amis.

M. Doumer, président de la République, ami personnel du sénateur de la Gironde, s'était rendu, hier, rue de la Tour. afin d'apporter ses vœux au malade. Il apprit en arrivant que M. Chaumet venait de succomber, et il présenta, des premiers, ses condoléances à la famille du disparu.

M. Chaumet était le père de M. Henry Chaumet. directeur de l'Expansion commerciale au ministère du commerce.

Comité France-Amérique
(Le Journal des débats, 25 avril 1932)

M. A. Pingaud, ancien ministre de France au Pérou, a été nommé membre du conseil de la section « France-Amérique latine » en remplacement de M. Charles Chaumet, sénateur, président des Chargeurs réunis, décédé.

Paul CYPRIEN-FABRE, président

MARIAGE
Pierre Gilbrin
Odette Nicol
(*Le Temps*, 9 juillet 1932)

Hier jeudi a été célébré en l'église Notre-Dame-de-Grâce de Passy le mariage de Mlle Odette Nicol, fille de M. Louis Nicol, directeur de la compagnie des Chargeurs réunis, officier de la Légion d'honneur, Croix de guerre, et de Mme, née Boulay, avec M. Pierre Gilbrin, fils de M. Henri Gilbrin, président honoraire à la cour d'appel de Paris, officier de la Légion d'honneur, et de Mme, née Gilbrin, décédée.

Les témoins étaient pour la mariée, M. Georges Legrand, administrateur de l'agence Havas ; pour le marié, M. Pierre Boutet, juge d'instruction au tribunal de la Seine.

La bénédiction nuptiale leur a été donnée par M. l'abbé Hertault, prêtre de la Mission, amis de la famille.

DEUIL
Augustin Chancerel
(*Le Journal des débats*, 21 novembre 1932)

On annonce la mort, survenue à l'âge de quatre-vingts ans. de M. Augustin Chancerel, directeur de la Compagnie des Chargeurs réunis, décédé au Havre.

Lancement d'un navire
(*Le Journal des débats*, 1^{er} décembre 1932)

Marseille, le 30 novembre. — Le navire « Kolente », construit pour le compte de la Compagnie des Chargeurs réunis, a été lancé ce matin, avec plein succès, aux chantiers de Port-de-Bouc.

Dix grands pays maritimes demandent la réduction du nombre des bateaux
(*Les Annales coloniales*, 1^{er} décembre 1932)

Un comité d'armateurs, groupant des représentants de dix grands pays maritimes, vient de se réunir à la chambre de commerce internationale, sous la présidence de M. W. Cuno, ancien chancelier du Reich, président de la Hamburg-Amerika Linie.

Le comité a déclaré qu'il est indispensable que l'industrie des transports maritimes --- continue ses efforts pour ajuster l'offre de tonnage à la demande. Déjà, certains pays

ont démolis ou désarmés des bateaux. Il faut que tous les autres pays maritimes s'entendent dès que possible pour prendre dans le même sens les mesures qui s'imposent, en tenant compte des conditions particulières de chacun.

Mais tous ces efforts seraient vains si les gouvernements s'obstinent à stimuler artificiellement les constructions navales ou à maintenir en service à coup de subventions des navires qui, autrement, devraient désarmer. L'industrie des transports maritimes espère que les diverses nations se mettront d'accord pour mettre un terme à ces pratiques.

Assistaient au comité : MM. H. Cangardel, directeur général de la Compagnie Générale Transatlantique ; Léon Cyprien-Fabre, administrateur délégué des Chargeurs réunis ; A. van Opstal, Compagnie Maritime Belge ; docteur Albert, Norddeutscher Lloyd ; sir John Sandeman Allen, M P. (Grande-Bretagne) ; sir Alan G. Anderson K. B. E. Orient Shipping Line ; sir Percy E. Dates, Cunard Line ; Biagio Borriello (Italie) ; MM. A. F. Dronsing, N. V. Stoomvaart Maatschappij Nederland ; R. S. Dalgliesh, président de la Chamber of Shipping of the United Kingdom ; lord Essendon ; M. Axel Johnson (Stockholm) ; docteur L. Kiep, Hamburg-Amerika Linie ; MM. Bernhard Ruys Jr., Ruys & Co (Rotterdam) ; Silas H. Strawn (États-Unis) ; Wilhelmsen (Oslo).

Un sous-comité a été désigné pour veiller à l'application pratique de ces principes. M. Cuno en sera le président et M. Cangardel le membre français.

L'exportation croissante des bananes de la Guinée (*Les Annales coloniales*, 3 décembre 1932)

Pendant les trois premiers trimestres de 1932, la Guinée a exporté un total de 9.071 tonnes de bananes contre 5.701 tonnes pendant la période correspondante de 1931, ce qui représente une progression de 59,1 %.

Le tonnage exporté en 1932 comprend 276.375 régimes, représentant 4.699 tonnes, en 72.565 caisses, pesant 4.372 tonnes. Le poids moyen du régime approche sensiblement de 18 kg en 1932, alors qu'il ressortait seulement à 15 kg 4 en 1931.

Les plus fortes expéditions sont faites sur Nantes, puis Bordeaux et Marseille, Alger, Casablanca et Dakar viennent ensuite.

En 1931 (3 trimestres) ont été exportés 128.848 régimes et 67.839 caisses, et en 1932 : 276.375 régimes et 72.000 caisses.

La progression des exportations en 1932 intéresse tous les mois de l'année, à l'exception du mois de janvier, qui est en légère diminution.

Le transport des bananes a été effectué par les compagnies de navigation ci-après et dans les proportions suivantes :

	1932		1931	
	Tonnes	%	Tonnes	%
Cie des transports marit. de l'A.O. F.	3.235	35,6	654	11,4
Fabre et Fraissinet	2.628	28,8	2.155	37,8
Chargeurs réunis	1.508	16,6	2.035	35,7
Autres colonies	1.700	19	857	15,1

INFORMATIONS FINANCIERES
Chargeurs réunis
(*Le Figaro*, 24 décembre 1932)

En soumettant son rapport à l'assemblée générale ordinaire qui s'est tenue le 23 décembre, le conseil d'administration des Chargeurs réunis a tenu d'abord à montrer à quel point est générale la crise qui a influé sur les résultats que la Compagnie a obtenus pendant l'exercice au 30 juin 1932. C'est surtout l'abandon de l'étalon-or par la Grande-Bretagne et les nombreux pays ayant imité cet exemple qui est incriminé. Une comparaison entre les trois premiers trimestres de 1929 et de 1932 montre que le commerce extérieur a baissé de 46 % en Angleterre, de 55 % en France, de 59 % en Italie, de 62 % en Allemagne et de 65 % aux États-Unis.

L'exercice sous revue, clos le 30 juin dernier, a laissé un bénéfice d'exploitation de 19.682.477 fr., que les charges financières ont ramené à 4.085.217 fr.

Le conseil a décidé de prélever 4.080.000 francs sur cette somme pour les affecter aux amortissements. Le solde de 5.217 fr., auquel s'ajoute un reliquat d'exercice précédent de 1.194 fr., forme un report à nouveau de 6.411 fr.

L'assemblée a approuvé toutes les résolutions qui lui étaient présentées ; elle a renouvelé les pouvoirs des administrateurs sortants MM. Léon-C. Fabre, Eugène Colas, le comte Jean Pastré et le comte Henry de Demandolx.

Chargeurs réunis
(*Le Journal des finances*, 30 décembre 1932)

Les comptes de l'exercice 1931-1932 faisant ressortir, après un prélèvement pour amortissement de matériel naval de 4.080.000 fr., un solde créditeur de 6.411 fr. 74, reporté à nouveau, ont été approuvés par l'assemblée ordinaire qui s'est tenue, sous la présidence de M. Paul Cyprien-Fabre, le 23 décembre.

Après avoir indiqué qu'il a été effectué pendant l'exercice 101 voyages et diverses croisières au cours desquels il a été transporté 53.555 passagers et 1.032.044 mètres cubes de marchandises, le rapport fait ressortir que la diminution de recettes qui, d'un exercice à l'autre, s'est élevée à 97.247.769 fr., a été presque intégralement compensée par une diminution de 95.684.375 fr. dans les dépenses. Celles-ci ont été réduites de près de 30 % en douze mois, sans qu'il soit porté atteinte à la qualité des services, ni aux avantages offerts aux passagers.

En ce qui concerne les lignes de l'Amérique du Sud le rapport mentionne qu'à l'accentuation des taxes douanières promulguées par les pays sud-américains, la France a riposté par des surtaxes de change et des contingentements et que ces mesures ont eu une fâcheuse répercussion sur les transports, en particulier, sur ceux de viande frigorifiée.

Quant aux lignes de la Côte Occidentale d'Afrique et de l'Indochine, le nombre des voyages n'a pas été modifié.

La liquidation de la Société [de navigation à vapeur] France-Indochine, opérée en mars 1932, a fait apparaître un solde débiteur important sur le chapitre « participations », qui a été entièrement amorti par les Chargeurs réunis afin d'assainir définitivement la situation financière de la Compagnie.

Après l'incendie de l' « Atlantique » [à la Cie de navigation Sud-Atlantique]
(*Le Journal des débats*, 11 janvier 1933)

Une nouvelle réunion des techniciens

Dans le cabinet de M. Léon Meyer, ministre de la marine marchande, a eu lieu hier la deuxième réunion, des techniciens qui ont étudié la mise au point des mesures propres à écarter le danger d'incendie à bord des navires. Cet examen a porté sur l'ensemble des constructions navales et l'aménagement des paquebots.

Assistaient à cette réunion :

.....
M. L. Cyprien-Fabre, administrateur délégué des Chargeurs réunis ;

Le feu se déclare à bord du paquebot « Kerguelen » (*Les Annales coloniales*, 9 mars 1933)

Un commencement d'incendie s'est déclaré à bord du paquebot *Kerguelen*, des Chargeurs réunis, en réparation dans la cale sèche n° 4. au Havre, Le feu, qui a pris, sans doute à l'endroit où étaient rassemblés les cordages, a été vigoureusement combattu par les pompiers de la ville pendant trois heures et demie.

Les dégâts sont peu importants.

MOUVEMENT SOCIALISTE ET SYNDICAL Une grève partielle des dockers, à Bordeaux (*Le Journal des débats*, 11 mars 1933)

La Compagnie des Chargeurs-Réunis ayant débauché quelques dockers qui avaient refusé de charger le *Fort-de-Souville* en dehors des heures de travail réglementaires, cent cinquante de leurs camarades se sont mis en grève, par solidarité..

Une entrevue a eu lieu entre les dirigeants du syndicat des dockers et l'administration de la Compagnie. Elle n'a donné aucun résultat. Une audience va être demandée par les deux parties à M. Bouffard, préfet de la Gironde, qui sera prié d'arbitrer le conflit.

Des mesures d'ordre ont été prises en prévision de la généralisation du conflit sur le port.

Henry BÉRENGER, président

M. Henry Bérenger,
président du conseil d'administration des Chargeurs réunis
(*Le Journal des débats*, 22 avril 1933)

Le conseil d'administration de la Compagnie française de navigation à vapeur Chargeurs réunis vient d'élever à sa présidence, comme successeur du regretté Charles Chaumet, une personnalité non moins connue dans les milieux coloniaux et maritimes M. Henry Bérenger.

Dans sa carrière déjà longue, M. Henry Bérenger n'a cessé d'étudier avec une compétence incontestée tous les problèmes qui concernent le développement des

lignes de navigation françaises à travers le monde, et l'accroissement des communications commerciales entre la France d'Europe et les Frances d'outre-mer.

À une heure où l'effort de tous les peuples se porte sur l'extension de leurs réseaux intercoloniaux et intercontinentaux, le monde économique français bénéficiera d'une désignation qui place M. Henry Bérenger à la tête d'une des plus anciennes et plus indépendantes Compagnies privées de notre marine marchande libre, il y apportera une autorité consacrée par trente années d'action ininterrompue dans les diverses branches de notre extension maritimes et coloniale.

Les relations commerciales du port de Nantes avec la Tunisie
(*Les Annales coloniales*, 3 juin 1933)

Les relations commerciales de la Tunisie avec le port de Nantes se développent : des lignes régulières unissent directement le port de Nantes avec la plupart des ports de la Tunisie, de l'Algérie et du Maroc. Parmi les principales compagnies qui exploitent ces lignes : la Société Algéro-Marocaine de Navigation, la Compagnie des Chargeurs réunis, la Compagnie Delmas et Vieljeux, la Compagnie Générale Transatlantique et la Compagnie Nantaise de Navigation à Vapeur.

À L'ÉLYSÉE
(*Le Journal des débats*, 16 juin 1933)

Le président de la République a reçu hier le président et les membres du conseil d'administration des Chargeurs réunis.

Le nouveau vapeur bananier français
(*Le Journal des débats*, 1^{er} juillet 1933)
(*Les Annales coloniales*, 6 juillet 1933)

Le vapeur bananier *Kakoulima*, commandé aux Chantiers et Ateliers de Provence par la Compagnie des Chargeurs réunis pour le service de la C. T. M. de l'A. O. F. entre la Guinée et la France, a été lancé avec un plein succès, à Port-de-Bouc, le jeudi 29 juin 1933. Du même type que le *Kolente*, en ligne depuis le mois d'avril dernier, le *Kakoulima* sera pourvu des plus modernes perfectionnements lui permettant d'assurer, dans de parfaites conditions, le transport des bananes de la Guinée française. Il entrera en service à l'automne prochain.

Lorsque commencera la prochaine campagne d'exportation, la C. T. M. de l'A. O. F. disposera donc de trois vapeurs spécialisés le *Kakoulima*, le *Kolente* et le *Kindia*, qui, en effectuant plus de trois départs par mois, pourront répondre entièrement aux exigences du trafic entre la Guinée et la France.

PROCHAINE MISE EN SERVICE DU « KAKOULIMA »
(*Les Annales coloniales*, 20 septembre 1933)

Le « Kakoulima », lancé ces temps derniers par les Chantiers de Port de Bouc pour compte des Chargeurs réunis, appareillera Je 21 courant à destination de Conakry.

Cette unité, affrétée par la Cie des transports maritimes de l'A. O. F., sera affectée comme le « Kolente », son sister-ship, à la ligne Conakry-Nantes pour le transport des bananes. À cet effet, elle est pourvue de cales réfrigérées.

Ses caractéristiques sont les suivantes : longueur : 99 mètres ; largeur : 14 m. 82 ; creux : 9 m. 86.

NÉCROLOGIE

André Fould

(*Le Journal des débats*, 26 septembre 1933)

Les obsèques de M. André Fould ont été célébrées ce matin, à 10 h. 30, au domicile mortuaire, 46, rue Pierre-Charron, où le grand rabbin Julien Weil est venu dire les prières suprêmes de la religion israélite.

Le deuil a été représenté par Mme André Fould, née Stern, sa veuve ; Mmes Edgard Stern et Edgar de Sinçay, ses sœurs ; MM. Edgard Stern et Edgar de Sinçay, ses beaux-frères, et par ses neveux.

Dans l'assistance...

Chargeurs réunis Exercice 1932-33

L'assemblée ordinaire, tenue le 23 décembre 1933, a approuvé les comptes de l'exercice 1932-33, clos le 30 juin. Les recettes de toute nature effectuées pendant cet exercice s'élèvent à 213.555.401 fr. 78. Les dépenses, y compris les prélèvements pour assurances, s'élèvent à 192.949.869 fr. 29.

Il reste donc un excédent de recettes de 20.605.532 fr, dont il faut déduire les intérêts des obligations, soit 13.173.033 fr. 45 et les impôts sur coupons, soit 1.412.262 fr. 02. Après affectation à l'amortissement du matériel naval, de 6 millions, il reste un disponible de 20.237 fr. 02, auquel vient s'ajouter le reliquat de l'exercice 1931-1932, soit 6.411 fr. 74, pour former un total de 26.648 fr. 76 qui a été reporté à nouveau.

L'assemblée a ratifié la nomination, faite en cours d'exercice par le conseil, de M. Henry Bérenger, en remplacement de M. Charles Chaumet, décédé.

Le rapport du conseil, lu à l'assemblée, signale que le programme de construction de la société, entrepris l'an dernier pour assurer le transport des bananes de Guinée, est en bonne voie d'exécution. Au cours de l'exercice, deux cargos-bananiers, le *Kolente* et le *Kakoulima*, construits par les Chantiers de Provence, sont entrés en service. Tous deux munis d'installations pour la ventilation et la réfrigération des cales à fruits.

Chacun d'eux peut porter 43.000 régimes de bananes, ainsi qu'un certain nombre de passagers. Les premiers voyages de ces navires ont confirmé les excellents résultats des essais ; leurs chargements ont été régulièrement délivrés en parfait état. Cette complète réussite a conduit la société à commander aux mêmes chantiers encore un navire du même type ; il entrera en service en septembre 1934.

Au cours de l'exercice, la société a rencontré, encore aggravées depuis l'an dernier, les difficultés qui s'opposent à l'utilisation de sa flotte frigorifique. Celle-ci a été construite pour répondre aux besoins éventuels de la défense nationale. Sa puissance de transport actuelle et d'environ 150.000 tonnes de viande congelée par an.

L'importation de ce produit a été progressivement contingentée à 1.600 tonnes par trimestre. Un tel état de choses, s'il n'y était porté aucun remède, compromettrait définitivement la conservation de cette flotte frigorifique.

Les transports sur la ligne de l'Amérique du Sud ont souffert de la réduction persistante des échanges entre l'Europe et l'Amérique du Sud, ainsi que de la baisse des frets qui en est résultée.

L'importance du commerce de la France avec l'Argentine, le Brésil et l'Uruguay réunis, a longtemps maintenu ce groupe de pays au cinquième rang de nos principaux acheteurs et fournisseurs, immédiatement après l'Allemagne, la Belgique, l'Angleterre, les États-Unis.

Toutefois, pour défendre leur change, la plupart des États Sud-Américains se sont opposés aux transferts de capitaux permettant à leurs nationaux d'acquitter leurs dettes commerciales envers l'étranger. Des arrangements, plus ou moins satisfaisants d'ailleurs, ont été conclus avec les Républiques de l'Uruguay et de l'Argentine. Le Brésil n'étant pas entré dans cette voie, force a été à notre gouvernement de promulguer la compensation unilatérale des créances françaises sur ce pays. Celui-ci a cru devoir prendre l'initiative d'une guerre de tarifs qui exerce une influence défavorable sur notre trafic.

Sur les lignes de la côte occidentale d'Afrique, les diverses activités qui s'exercent dans les colonies françaises de l'Afrique occidentale et équatoriale sont aux prises avec des difficultés sans cesse croissantes. La concurrence maritime est de plus en plus vive. La société a néanmoins tenu à consolider la situation qu'elle a déjà acquise dans ces régions par des services combinés avec ceux des compagnies Fabre et Fraissinet.

Pour répondre au désir de l'administration, le terminus de la ligne de paquebots a été reporté de Matadi à Pointe-Noire, où les passagers de Brazzaville sont maintenant acheminés.

Les transports de bananes de Guinée sont en sensibles progrès. La Compagnie des Transports Maritimes de l'A. O. F., dont les Chargeurs réunis exercent la gérance, dispose maintenant de trois navires bananiers : le *Kindia*, le *Kolente* et le *Kakoulima*. Un quatrième cargo bananier entrera en service en septembre 1934. Les Chargeurs réunis se sont d'ailleurs intéressés à d'autres centres de production. La convention franco-espagnole de juin 1933 ayant maintenu à un certain niveau le contingentement des bananes des Canaries, la société a obtenu que les transports d'une partie de ces fruits à destination des ports français de la Manche et de l'Atlantique lui soient confiés.

Réunis ensuite en assemblée extraordinaire, les actionnaires ont apporté diverses modifications aux statuts pour les mettre en harmonie avec la législation actuelle. Le nombre minimum des administrateurs a été ramené de 9 à 6.

(*Revue générale du froid*, février 1934)

NOMINATION

(*Les Annales coloniales*, 10 avril 1934)

Le capitaine Schoofs, commandant le paquebot *Atlantique*, qui fut incendié l'an dernier, a quitté Cherbourg où il avait été maintenu au commandement de l'équipe de garde de l'épave.

La Compagnie des Chargeurs réunis a nommé le commandant Schoofs à un poste d'inspection en Afrique.

(*Le Journal des finances*, 19 août 1934)

Un épais brouillard règne sur la Manche. Le vapeur « Fort-Lamy », des Chargeurs réunis, a radiotélégraphié qu'il était entré en collision avec le vapeur danois « Erna » et que son pic était plein d'eau. Quant au vapeur « Erna », il a éprouvé également des dommages sérieux.

LA VIE QUOTIDIENNE

(*Les Annales coloniales*, 21 août 1934)

Par suite de l'épais brouillard régnant sur la Manche, le *Fort-Lamy*, des Chargeurs réunis, a radiotélégraphié qu'il était entré en collision, vendredi, avec le vapeur danois *Erna* et que son pic était plein d'eau. Quant au vapeur *Erna*, il a éprouvé également des dommages sérieux.

Le cargo bananier *Kilissi* (Chargeurs réunis) entrera en service au début, de septembre sur la côte Occidentale d'Afrique.

Cette nouvelle unité jauge brute : 3.721 tonneaux et nette : 1.850 tonneaux.

Le grand tourisme

LA CROISIÈRE DU TOURING-CLUB DE FRANCE

(*Les Annales coloniales*, 10 novembre 1934)

Poursuivant sa campagne en faveur du tourisme colonial, le Touring-Club de France organise pour 1935, en Afrique du Nord et en Afrique Equatoriale, plusieurs croisières analogues à celles qui ont eu lieu les années précédentes.

Le premier de ces voyages aura pour destination le Cameroun et l'A.E.F.

Les touristes s'embarqueront à Bordeaux le 2 janvier sur un paquebot des Chargeurs réunis, et, après avoir fait escale à Dakar, Conakry, Grand-Bassam et Cotonou, s'arrêteront à Douala d'où ils se rendront par chemin de fer à Yaoundé et de là, en autos de tourisme, à Bangui.

Ils descendront ensuite le cours de l'Oubangui et du Congo pour aborder à Brazzaville.

De cette ville, par le Congo-Océan, les voyageurs rejoindront Pointe-Noire où ils retrouveront le paquebot qui les ramènera à Bordeaux le 13 mars.

Le prix du voyage est fixé à 22.500 francs, tous frais compris, de Bordeaux à Bordeaux.

Le nombre des inscriptions étant limité.

les personnes désireuses de participer à cette croisière sont priées de s'inscrire aussitôt que possible au Touring-Club de France, 65, avenue de la Grande-Armée, Paris (16^e) où seront également fournis tous les renseignements complémentaires.

Chargeurs réunis

(*Le Journal des finances*, 30 décembre 1934)

Nous avons brièvement rendu compte, hier, de l'assemblée générale qui s'est tenue le 28 décembre, sous la présidence de M. Henri Bérenger, et qui a approuvé à l'unanimité le rapport du conseil d'administration et des comptes de l'exercice clos le 30

juin 1934. Rappelons que le bilan se totalise à l'actif et au passif à 716.665.703 francs, et que le solde créditeur du compte de profits et pertes s'élève à 36.820 francs après prélèvement de 7.300.000 francs pour amortissement du matériel naval. Le rapport signale que la Compagnie a continué à perfectionner ses méthodes d'exploitation. Le rendement de ses navires est supérieur à ce qu'il était avant la guerre. Mais le conseil croit avoir atteint un point où les compressions de dépenses ne peuvent plus venir de la Compagnie, mais de l'allègement des charges que lui imposent les lois et de l'amélioration des frets, fixés par la concurrence internationale.

Du fait de notre législation et de la dévalorisation du sterling, une disparité de 40 % se manifeste dans les compétitions internationales au détriment de notre armement. Le rapport craint que la loi Tasso ne comble que le quart de cet écart.

Il pense que l'armement bénéficiera du retour à une politique plus libérale, et estime que, tant que persistera l'état actuel des choses, tout doit être mis en œuvre pour augmenter la part du pavillon national dans le transport des produits nationaux.

Chargeurs réunis (*Le Journal des finances*, 4 janvier 1935)

L'assemblée extraordinaire du 28 décembre a décidé l'attribution d'un droit de vote double à toutes les actions entièrement libérées, pour lesquelles il sera justifié d'une inscription nominative depuis deux ans au moins au nom du même actionnaire, et ce, dans les conditions déterminées par la loi du 13 novembre 1933. Ces dispositions sont immédiatement applicables à celles des actions nominatives remplissant, d'ores et déjà, les conditions nécessaires à cet effet.

Cette même assemblée a apporté diverses modifications aux statuts, soit comme conséquence des décisions ci-dessus, soit en vue de mettre les statuts en harmonie avec la législation actuelle, soit enfin en vue de faciliter le fonctionnement de la Société. Ces modifications concernent notamment les articles 7 (2^e alinéa) : 8 (1^{er}, 5^e à 7^e et 10^e à 12^e alinéas); 14 (2^e alinéa) ; 45 (9^e à 11^e alinéas).

Exercice 1933-1934

L'assemblée ordinaire annuelle tenue ensuite a approuvé les comptes de l'exercice clos le 30 juin 1934 pour lequel les recettes se sont élevées à 203.905.492 fr. contre 213.555.401 fr. et les dépenses d'exploitation à 182.857.950 fr. contre 192 millions 949.859 fr.

Déduction faite des charges financières, et après affectation de 7.300.000 fr. (contre 6 millions de francs) à l'amortissement du matériel naval, le bénéfice net ressort à 10.171 fr. contre 20.237 fr., formant avec le report antérieur un solde créditeur total de 36.820 fr. qui a été reporté à nouveau.

Le rapport du conseil d'administration rappelle les difficultés qui continuent à entraver l'essor de l'armement français : réduction du commerce international, disparité d'environ 40 % qui se manifeste au détriment de notre pavillon, du fait de la baisse de la livre sterling, renforcement de notre régime douanier.

Tout en reconnaissant les bienfaits de la loi Tasso, votée le 12 juillet dernier, le conseil demande une protection plus efficace de notre armement en général.

Cinq navires anciens ont été livrés à la démolition, tandis que la Société a mis en service un troisième cargo ventilé et réfrigéré destiné au transport des bananes.

L'activité sociale s'est manifestée par l'exécution de 115 voyages dont les parcours totalisés représentent 70 fois le tour de la terre à l'équateur. En Amérique du Sud. les Chargeurs réunis se heurtent à la concurrence de vingt-quatre autres compagnies européennes, mais des accords ont été conclus au cours de l'été dernier. Sur la ligne de

la Côte occidentale d'Afrique, la situation s'est aggravée du fait de la baisse des frets. Toutefois, la rotation des navires a pu être accélérée. La ligne de l'Indochine a poursuivi son développement normal. Enfin, il a été effectué dix croisières.

L'assemblée a réélu les administrateurs sortants : MM. Alexis Baptifaut, Édouard Le Roux et Fernand Raux.

LÉGION D'HONNEUR
Ministère de la marine
(*Le Journal des finances*, 16 janvier 1935)

Pavie, chef du service de l'hôtel à la Cie des Chargeurs réunis.

Le gouverneur général Brévié en ses États
EN GUINÉE
(*Les Annales coloniales*, 17 janvier 1935)

.....
Le 27 décembre, le gouverneur général s'est rendu à la station climatique de Dalaba devenue aujourd'hui centre touristique grâce aux efforts du gouverneur de la Colonie, et de la Compagnie des Chargeurs réunis.

.....

1935 (janvier) : participation dans la
SOCIÉTÉ COMMERCIALE DES FRUITS COLONIAUX à Conakry (Guinée)

1935 (mars) : CRÉATION DE [L'AÉROMARITIME](#)

DES AILES !
(*Les Annales coloniales*, 26 mars 1935)

Le directeur des Chargeurs réunis, M. Nicol, est sur la Côte. Il étudie les conditions d'aménagement de la ligne Dakar-Pointe-Noire..

RETOURS EN FRANCE
(*Les Annales coloniales*, 7 mai 1935)

Le paquebot *Kerguelen*, des Chargeurs réunis, vient de rentrer à Marseille après avoir accompli une croisière de plaisance qui mena ses touristes de Ténériffe au Maroc, où ils visitèrent Marrakech et Rabat.

La grève des équipages du Havre
(*Le Journal des débats*, 18 mai 1935)

Les navigateurs grévistes ont tenu une réunion ce matin, au Havre. M. Léon Meyer, député-maire, s'étant présenté à cette réunion, les grévistes ont refusé de l'entendre.

Aucun incident de grève ne s'est produit ce matin. Un peloton de la garde mobile est de service devant le paquebot *Normandie*. Le cargo transatlantique *Aveyron*, allant aux Antilles, et le paquebot *Lipari*, des Chargeurs réunis, allant à La Plata via Bordeaux, dont le personnel avait offert de se joindre au mouvement, appareillent aujourd'hui, le syndicat ayant autorisé leur personnel à demeurer à bord.

CHARGEURS RÉUNIS
(*Le Journal des débats*, 22 novembre 1935)

Les recettes de toute nature ont encore fléchi de 204 à 197 millions ; mais, comme les dépenses ont été ramenées parallèlement de 182,8 à 174,2 millions, le compte d'exploitation au 30 juin 1935 se solde par un excédent de 22.910.781 francs, contre 21.047.542 francs. Déduction faite des charges financières et des impôts sur coupons, le solde créditeur s'établit à 9.902.778 francs, contre 7.310.171 francs. Il sera affecté 9,9 millions au fonds d'amortissement du matériel naval, contre 7,3 l'an dernier. Ce fonds se trouvera ainsi porté à 221 millions, le matériel naval étant inscrit pour 420,9 millions au lieu de 408,5. La trésorerie est toujours satisfaisante, avec 117 millions de disponibilités pour faire face à 86,6 millions d'exigibilités. Il existe, de plus, 131 millions de débiteurs.

Malgré la crise, la diminution des taux de fret entraînée par la dépréciation des monnaies anglo-saxonnes, et les charges excessives que l'armement français est seul à supporter, les Chargeurs réunis ont donc réussi à conserver un compte d'exploitation en excédent et une forte situation financière. L'action, au nominal de 500, a valu 121 au plus bas depuis le début de l'année ; elle se négocie actuellement à 180 ; le relèvement des cours a été particulièrement marqué depuis quelques semaines. Bien que leurs résultats ne [suffisent] pas pour amortir normalement le matériel naval, et à plus forte raison pour rémunérer le capital, les Chargeurs réunis bénéficient cependant, parmi les entreprises de navigation, d'une situation privilégiée.

Chargeurs réunis
(*Les Documents politiques, diplomatiques et financiers*, décembre 1935)
(*Les Annales coloniales*, 10 décembre 1935)

L'assemblée générale des actionnaires s'est tenue, le 6 décembre, sous la présidence de M. Henry Bérenger.

Elle a approuvé à l'unanimité le bilan et les comptes de l'exercice clos le 30 juin 1935, ainsi que l'ensemble des résolutions.

Après affectation de 9.900.000 fr. à l'amortissement du matériel naval, le solde du compte de profits et pertes s'élevant à 39.599 fr. a été reporté à nouveau. Le bénéfice d'exploitation s'établit à 22.910.781 francs.

CARNET BLANC
(*Les Annales coloniales*, 17 décembre 1935)

Nous apprenons le mariage de M^{lle} Andrée Baptifaut, fille de M. Alexis Baptifaut, administrateur délégué de la Compagnie des Chargeurs réunis, commandeur de la Légion d'honneur, avec le docteur Charles Neyraud, interne des hôpitaux de Paris.

Le Crapouillot
« Les 200 familles »
(mars 1936)

4

Les auxiliaires à la propagande et au moral

[46] Un ancien officier de marine, M. René La Bruyère [René Julien-Labruyère], rédacteur aux *Débats*, est administrateur des Chargeurs réunis.

Une belle croisière de Pâques
(*Le Journal des débats*, 15 mars 1936)

À l'occasion des vacances de Pâques, la Compagnie des Chargeurs réunis organise une croisière de quinze jours, dont le programme apparaît particulièrement attrayant.

Quittant Le Havre le 4 avril, le *Désirade*, confortable paquebot de 14.000 tonnes, fera escale à Madère, aux Canaries, à Casablanca, à Cadix, et terminera son voyage à Bordeaux, le 20 avril.

Un programme d'excursions à terre permettra d'effectuer d'intéressants circuits à Madère et aux Canaries et de visiter les villes de Rabat, au Maroc, de Séville, en Espagne.

Prix à partir de 1.500 francs en classe touriste et 2.250 francs en première classe mixte.

Pour tous renseignements, s'adresser aux Chargeurs réunis, 3, boulevard Malesherbes, à Paris, et aux agences de voyages.

LE PREMIER VOYAGE DU « KATIOLA »
(*Les Annales coloniales*, 7 avril 1936)

Le *Katiola*, des Chargeurs réunis, effectuant son premier voyage, a fait escale le 28 mars, à Casablanca.

Ce navire a été spécialement construit et aménagé pour le transport des fruits et primeurs et particulièrement des régimes de bananes. Sa capacité est de quatre mille mètres cubes et ses cales peuvent être refroidies de - 4° à +12°, chaque compartiment pouvant recevoir une température différente, selon la nature des primeurs qu'il renferme.

Le *Katiola* avait chargé dix mille régimes de bananes sur la Côte-d'Ivoire, vingt-six mille régimes en Guinée, et à Casablanca, il fit son plein avec vingt-mille colis ou sacs de primeur : tomates, haricots verts, pommes de terre.

Ce navire touchera Casablanca deux fois par mois, pendant la période d'exportation des primeurs. Il peut emporter jusqu'à 120.000 colis de primeurs.

Grâce à la vitesse du *Katiola*, les colis ayant quitté Casablanca dans la nuit du 27 au 28 mars, arrivèrent aux Halles de Paris le 1^{er} avril au matin.

TRIBUNAUX

Les grèves de dockers et les cas de force majeure (*Le Journal des débats*, 26 avril 1936)

La première chambre de la Cour vient de rendre, sous la présidence de M. le premier président Dreyfus, une importante décision de principe sur les conséquences juridiques des grèves de dockers,

En novembre 1932. la Société Gouvy et Cie adressait, de Dieulouard (Meurthe-et-Moselle), à la Compagnie des Chargeurs réunis, au Havre, quatre wagons de matériel agricole. à expédier à destination de Buenos-Aires par le paquebot « Lipari », dont le départ était annoncé pour le 9 décembre suivant.

Or, le 1^{er} décembre éclatait, au Havre, la grève des dockers, et il fut impossible de charger sur le « Lipari », le matériel de la Société Gouvy, qui n'arriva à Buenos-Aires que deux mois plus tard, après avoir été dirigé sur Anvers et embarqué sur un navire, belge.

La Compagnie de navigation opposa à la demande en dommages-intérêts de la Société Gouvy le cas de force majeure. Après plaidoiries de M^e Francis Sauvage, pour les demandeurs. et de M^e Léopold Dor pour la compagnie de navigation, la Cour de Paris a décidé, au contraire. que la grève ne constituait, pas un cas de force majeure, parce qu'elle n'avait pas éclaté d'une façon imprévue et soudaine, et que la Compagnie avait pu en prévoir le caractère imminent au moment où elle avait pris charge des marchandises à expédier. La Cour a fixé en conséquence les dommages-intérêts à 45.000 francs.

Cette jurisprudence, qui fait honneur au talent des défenseurs et à leur force de conviction, est inattendue. Elle peut entraîner des conséquences dangereuses pour l'exploitation maritime. Il est, en effet, impossible aux compagnies de navigation, de prévoir si une grève se déclencherà et à quel moment. Elles vivent, en effet. sous la menace, permanente du « sac à terre ». et ce sont souvent les mouvements grévistes les plus prévus qui ne se réalisent pas.

La grève conserve donc en matière maritime son caractère spécifique de « force majeure et faire supporter à une compagnie de navigation les dommages découlant d'un arrêt de la navigation contre lequel elle ne peut rien, équivaut à faire peser sur notre flotte déjà si éprouvée un handicap qui la mettra vis-à-vis de la concurrence-étrangère dans un état d'infériorité inadmissible.

De belles vacances aux Pays du Soleil de minuit (*Le Journal des débats*, 27 juillet 1936)

Nous rappelons à nos lecteurs que, le 1^{er} août prochain, le paquebot *Foucauld*, des Chargeurs réunis, quittera Dunkerque pour effectuer une très belle croisière dans les mers Arctiques.

Dans les meilleures conditions de confort d'agrément, les passagers de ce paquebot visiteront, au cours d'un voyage de 25 jours, les îles Shetland, le Spitzberg, les fjords de Norvège, Oslo, Copenhague.

Prix à partir de 2.000 francs.

Renseignements et inscriptions aux Chargeurs réunis, 3, boulevard Malesherbes, à Paris, téléphone Anjou 08-00 à 08-04, et aux agences de voyages.

Les congés payés et les nouveaux tarifs de voyages
(*Le Journal des débats*, 30 juillet 1936)

.....
L'Union nationale des agences de voyages, en accord avec la Compagnie des Chargeurs réunis, organise deux croisières, dont l'une, sous réserve d'un nombre suffisant d'inscriptions, à destination de l'Algérie avec départ de Marseille pour une durée d'une semaine. à des prix forfaitaires et globaux variant de 500 à 600 francs, et l'autre, à titre ferme, durant cinq jours, de Bordeaux au Havre, avec escales, pour le prix de 265 francs.

Le naufrage de l' « Eubée »
(*Le Journal des débats*, 18 août 1936)

La Compagnie des Chargeurs réunis communique :

Les renseignements parvenus à la compagnie des Chargeurs réunis signalent que l'*Eubée*, abordée le 14 courant par un vapeur anglais, le *Corinaldo*, a coulé le 16, à 8 heures du matin.

L'équipage a été recueilli par un remorqueur sur les lieux et sera débarqué à Rio Grande do Sul.

On déplore la mort de deux chauffeurs et deux soutiers disparus lors de l'abordage.

Un paquebot arrêté par les dockers du Havre

Il transportait des armes à destination de l'Argentine
(*Le Journal des débats*, 20 août 1936)

Le cargo mixte *Belle-Isle*, des Chargeurs réunis, venant de Hambourg, était arrivé samedi au Havre, transportant une caisse de matériel de guerre et une batterie de canons de 155 court.

Il devait appareiller lundi pour le Brésil et faire escale à Lisbonne. Le bruit courut que ce matériel était destiné à passer en transit au Portugal pour être livré ensuite aux rebelles espagnols.

Sur l'ordre de la C. G. T., les dockers syndiqués intimèrent l'ordre à l'équipage de faire grève et de hisser le drapeau rouge. Ce qui fut fait. Le navire n'est pas parti lundi soir.

Le sous-préfet du Havre s'est rendu à bord et a constaté que les papiers du navire étaient en règle. Il s'emploie à clore l'incident.

L'agent havrais de la Compagnie des Chargeurs réunis a déclaré que le matériel transporté par la *Belle-Isle* est tout entier destiné à la République argentine. « C'est à

tort, dit-il, qu'on prétend que ce matériel doit passer en Espagne par l'intermédiaire du port de Lisbonne. D'ailleurs, le navire n'a aucune marchandise pour cette dernière localité. »

Les conflits du travail
L'Incident du « Belle-Isle »
(*Le Journal des débats*, 29 août 1936)

Une note Havas annonçait hier — nous l'avons publié en Dernière Heure — que le paquebot *Belle-Isle* allait être désarmé.

Une nouvelle note Havas annonce qu'à la suite de pourparlers laborieux entre inscrits, dockers, préfecture de la Gironde et Compagnie des Chargeurs réunis, le paquebot quittera Bordeaux aujourd'hui, à destination de Lisbonne, où des délégués de la C. G. T. s'assureront qu'aucun colis suspect ne sera débarqué

Fin de la grève du Havre
(*Le Journal des débats*, 2 septembre 1936)

Le Havre, le 1^{er} septembre. — À la suite de l'arbitrage rendu hier par M. Léon Meyer, député-maire du Havre, entre la Cie des Chargeurs réunis et l'Union des syndicats des marins et des agents du service général à bord, les équipages en grève des sept navires des Chargeurs réunis ont repris le travail ce matin.

Il en a été de même des équipages des bateaux de la Cie Normande et des remorqueurs de la Cie des Abeilles qui, par solidarité, s'étaient joints aux grévistes.

Le service a repris normalement partout sur le port.

CHARGEURS RÉUNIS
(*Le Journal des débats*, 26 septembre 1936)

La Banque anglaise Erlangers Ltd vient d'être autorisée par la Compagnie à procéder à un remboursement de 800.900 livres d'obligations 6 1/2 % en sterling, par voie de soumissions.

Celles-ci devront être disposées avant le octobre sur une formule spéciale indiquant le montant nominal d'obligations offertes et le prix que le porteur est disposé à accepter, prix qui devra comprendre le montant des coupons arrivant à échéance le 1^{er} novembre.

La Compagnie acceptera toutes les offres effectuées sur la base d'un prix minimum de 97 livres 10 sh., pour un montant nominal de 100 livres, mais elle se réserve le droit de rejeter tout ou partie des offres présentées à un prix supérieur. Le remboursement sera assuré par la Banque Erlangers à partir du 16 octobre.

Chargeurs réunis
(*Le Journal des débats*, 8 décembre 1936)

Parmi nos grandes compagnies de navigation, les Chargeurs réunis sont incontestablement celle qui a pu, en dépit de la crise et des charges dont est grevé l'armement français, conserver la situation la meilleure.

La société a toujours pu couvrir ses frais d'exploitation et même ne pas trop négliger l'amortissement de son matériel naval.

Pour l'exercice au 30 juin 1936, les recettes ont continué à fléchir : elles ont été de 190,8 millions contre 197,1. Par contre, les dépenses ont encore été comprimées de 174,2 à 167,8 millions, de sorte qu'après déduction des charges financières, le bénéfice d'exploitation s'établit à 10.341.412 francs contre 9 millions 902.778 francs en 1934-1935. Il est le plus élevé depuis l'exercice 1930-31 inclus.

Il sera affecté 10.300.000 francs contre 9 millions 900.000, à l'amortissement du matériel naval. Le solde sera joint au report auxiliaire pour former un report à nouveau de 81.012 fr.

L'amortissement effectué en 1935-36 représente environ 5 % de la valeur d'inventaire nette (200 millions) du matériel. La trésorerie est très satisfaisante avec 82,3 millions de liquidités, 70,6 millions de valeurs mobilières facilement réalisables, semble-t-il, 136 millions de débiteurs en face de 108,5 millions d'exigibilités.

La dévaluation du franc paraît devoir avantager quelque peu la compagnie (malgré l'existence d'un emprunt en livres sterling, lequel a d'ailleurs été toujours comptabilisé sur la base de la livre à 125 francs). Il semble qu'une accentuation de la reprise devrait permettre la réouverture de l'ère des dividendes sur le capital de 100 millions.

À 370 pour un nominal de 500, l'action ne paraît pas exagérément évaluée.

CHARGEURS RÉUNIS (*Les Documents politiques*, décembre 1936)

L'assemblée du 22 décembre a approuvé les comptes de l'exercice 1935-1936, qui font ressortir un solde bénéficiaire de 41.412 francs. Elle a décidé de reporter ce solde à nouveau et de le joindre au report antérieur qui se trouve ainsi porté à 81.802 francs.

Au milieu des circonstances difficiles dans lesquelles s'est déroulé l'exercice 1935-1936, le conseil, dit le rapport, s'est attaché à administrer la société avec la plus stricte économie. Ne pouvant agir directement sur les taux de fret qui dépendent de la concurrence internationale, le conseil s'est efforcé de développer l'importance des opérations de la compagnie.

MM. Henry Bérenger, Paul Cyprien-Fabre, Daniel Dreyfus et Jean Fraissinet, administrateurs sortants, ont été réélus.

CHARGEURS RÉUNIS Compagnie française de navigation à vapeur Assemblée ordinaire du 22 décembre 1936 (*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 6 février 1937).

La séance est présidée par M. Henry Bérenger, président du conseil d'administration, qui appelle au bureau, en qualité de scrutateurs, les deux plus forts actionnaires présents et acceptants : M. Henry de Demandolx représentant la Compagnie générale de navigation à vapeur Cyprien-Fabre, et M. Franck, représentant MM. Daniel Dreyfus et Compagnie.

M. Fortoul remplit les fonctions de secrétaire.

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Nous vous avons convoqués, Messieurs, en assemblée générale ordinaire, conformément à nos statuts, à l'effet de délibérer sur l'ordre du jour suivant :

1° Lecture du rapport du conseil d'administration sur la gestion et les opérations sociales concernant l'exercice 1935-1936.

2° Lecture du rapport des commissaires aux comptes sur le bilan et sur les comptes concernant le même exercice.

3° Vote sur les conclusions de ces rapports et approbation, s'il y a lieu, de ceux-ci, du bilan et des comptes ;

4° Renouvellement partiel statutaire du conseil d'administration ;

5° Nomination des commissaires aux comptes pour l'exercice 1936-1937 ; fixation de leurs émoluments ;

6° Autorisations à conférer aux administrateurs, conformément aux prescriptions de l'article 40 de la loi du 24 juillet 1867.

Il a été effectué 118 voyages se répartissant comme suit :

30 sur le Brésil et La Plata.

59 sur la Côte Occidentale d'Afrique.

25 sur l'Indochine.

et diverses croisières, au cours desquels il a été transporté :

43.951 passagers

1.234.992 mètres, cubes de marchandises,

et parcouru : 523.212 lieues marines (1.569 635 milles).

Les recettes de toute nature effectuées pendant l'exercice s'élèvent à. 190.855.666

98

Les dépenses, y compris les prélèvements pour assurances, s'élèvent à

167.862.193 30

Différence 22.993.473 68

A déduire :

Intérêts des obligat, 11 millions 248.753 80 ;

Impôts sur coupons 1 million 403.267 26 ;

Ensemble 12.652.061 06

Reste 10.341.412 62

Après affectation à l'amortissement du matériel naval de 10.300.000 00

Il reste un disponible de 41.412 62

Plus;

Le reliquat de l'exercice 1934-1935 39.599 38

Au total 81.012 00

conformément au bilan que nous avons l'honneur de vous soumettre

ACTIF

Le premier compte Matériel naval s'élève à 421.786 891 50

par suite de l'entrée en service de matériel neuf, de l'acquisition de matériel aéromaritime et de la déduction du coût du vapeur *Amérique* sorti de la flotte.

Le deuxième compte Navire en construction correspond aux versements effectués sur ce coût d'un vapeur en construction, soit 4.275.606

Le troisième compte Machines et Installations frigorifique s'élève à 1 524 617 22

Le quatrième compte Matériel naval auxiliaire s'élève à 3.655.849 29

par suite de l'entrée en service de matériel neuf et de divers amortissements.

Le cinquième compte Approvisionnements matériel, outillage charbons, vivres, etc.) s'élève à 7.606 962 05

Le sixième compte Mobilier et Immeubles a été augmenté du côté de construction d'un immeuble à Abidjan et diminue des amortissements pratiqués pour l'exercice.

Il s'élève à 28.327.571 44

Le septième compte Valeurs disponibles (caisse, banquiers), s'élève à 82.289.351 80

Le huitième compte Valeurs mobilières, cautionnements. a été augmenté du montant de l'achat de diverses valeurs, notamment de rentes françaises d'appels sur souscriptions antérieures ; il a été diminué du montant du remboursement d'un cautionnement et présente, après dépréciation, un chiffre de 70 590 873 69

Le neuvième compte Voyages en cours 3.102.870 29

indique le solde des voyages non liquidés et en cours au moment de la clôture de l'exercice.

Le dixième compte Débiteurs divers se monte à 136 017.099 79

Sur ce chiffre, les sommes dues par nos clients nos agents et cosignataires, s'élèvent à 6.505 310 59

Les sommes dues par l'État en règlement de transport de personnel, de matériel et divers, s'élèvent à 22.629.328 34

Les prêts et avances à des compagnies gérées ou contrôlées et à divers s'élèvent à 46.985.674 5i

Les comptes d'ordre tels que : frais d'émission et primes de remboursement des obligations, avaries en cours de règlement, etc., représentent le reste, soit 59.896.786 55

PASSIF

Le premier compte Capital 100.000 000 00

reste sans changement.

Le deuxième compte Obligations présente un chiffre de 235.101.789 00

Soit :

Obligations 6 1/2 % 1921 75.000.000 00

Moins amortissement 30.798 000 00

44.202.000 00

Obligation st. 6 1/2 % £ 1.000.000 00

Moins amortissement 199.100 00

800.900 00

Fr 99.479.789 00

Obligations 4% 1936 fr. 100 000 000 00

Moins amortissement 8.580.000 00

91.430.000 00

Le troisième compte Réserve statutaire 8.282.110 81

Le quatrième compte Réserve spéciale pour renouvellement de chaudières et grosses réparations 8.519.128 81

Le cinquième compte Réserve pour éventualités diverses 20.399 827.28

Le sixième compte Provision pour reconstitution de la flotte 3.743.797 28

présentent, chacun, le même chiffre que l'an dernier.

Le septième compte Amortissement du matériel naval, après reprise des amortissements pratiqués sur le vapeur *Amérique* sorti de la flotte, a été augmenté des amortissements effectués pour l'exercice 10.200.000 00 francs ; il s'élève à 221.375.341 78

Le huitième compte Fonds d'assurance a été crédité dans l'exercice des primes correspondant aux risques conservés par notre société et débité de sa participation à ceux d'entre eux qui se sont réalisés.

Il s'élève à 53.181.325 57

Le neuvième compte Crédateurs divers 108 493.370 18

Indiquer

1° Les sommes dues à nos agents, à nos fournisseurs, les coupons restant à payer et divers 61 214.619 62

2° Les comptes d'ordre où figurent les billets de passages à utiliser et diverses provisions 47.278.750 56

Le dernier compte du passif se compose du reliquat d'exploitation de l'exercice et du report de l'exercice 1934-1935

Il s'élève à 81.012 00

que nous vous demandons de reporter à nouveau.

Considérations générales

L'exercice dont nous venons de vous soumettre Messieurs, les résultats comptables s'est déroulé dans les conditions à peu près identiques à celles de l'exercice précédent.

À ce titre, notre exposé ne saurait vous apporter de nouvelles données essentielles.

Notre rapport de l'an dernier mentionnait — vous vous en souvenez certainement — qu'en 1935, la reprise économique se faisait sentir dans les principales contrées du monde ; il vous signalait dès ce moment que cette reprise s'effectuait aux dépens des pays qui ne s'étaient pas mis en mesure d'affronter efficacement la concurrence internationale.

Les événements survenus entre le 30 juin 1935 et le 30 juin 1936 n'ont fait que justifier ces prévisions. Nous ne croyons pas nécessaire de reproduire ici des statistiques que vous connaissez tous. Le fait capital qui se dégage, c'est que la plupart des nations ont relevé leur production industrielle à un niveau égal sinon supérieur à celui des années les plus prospères d'après-guerre. Nombre d'entre elles ont, en outre, imprimé un vigoureux essor à leur commerce extérieur. Elles ont, du même coup, accéléré la circulation de leurs richesses, lutté victorieusement contre le chômage, et rouvert l'ère des bénéfices pour leurs entreprises.

Le commerce mondial, qui reflète les progrès des uns comme le déclin des autres, a enregistré, dans son ensemble, une amélioration sensible tant en volume qu'en valeur. Ce résultat est d'autant plus remarquable qu'il a pu s'obtenir en dépit de toutes les entraves (barrières douanières, contingentements, contrôle des changes) qui ont continué à subsister dans les relations internationales.

(Suite et fin)

(L'Information d'Indochine, économique et financière, 20 février 1937).

Quant à l'Armement, il n'a bénéficié qu'avec un certain retard de cette évolution favorable.

L'indice général des taux de fret qui, pendant plus de quatre ans, s'était abaissé très au-dessous du chiffre de l'année 1913, s'en est progressivement rapproché. Mais les principales puissances maritimes étrangères n'ont recommencé à envisager l'avenir avec confiance que le jour où leur tonnage désarmé n'a plus représenté que les navires en réparations ou en instance de vente. Ce renouveau d'optimisme a eu son effet sur le tonnage mondial. Alors que celui-ci avait, entre 1931 et 1935, perdu 5.243.000 tonnes, il en a regagné 177 671 entre 1935 et 1936.

Le rythme des mises en chantier continue, d'ailleurs, à s'accroître rapidement.

Il n'en a pas été de même pour notre pays où la plupart des formes d'activité n'ont cessé de s'amoinrir au cours de l'exercice que nous examinons, et qui s'est terminé, nous vous le rappelons, le 30 juin dernier. Notre commerce extérieur, sans cesse fléchissant, a fourni de moins en moins d'élément à notre Marine marchande. Les mesures prises par les Pouvoirs publics pour diminuer le nombre des navires désarmés

ont été impuissantes à lui rendre son ancienne activité. Le tonnage de notre flotte de commerce est tombé au point le plus bas qui ait été atteint depuis cinq ans.

D'ailleurs, jusqu'à la fin de la période dont nous vous rendons compte, les nations restées attachées au bloc-or n'avaient, pour ainsi dire, pas ressenti les effets de la reprise économique. Leur part dans le commerce mondial ne dépassant guère 23 % dont 6 % environ pour la France, elles ne pouvaient prétendre imposer leurs prix au reste de l'univers, composé de pays ayant su, en temps utile, s'adapter aux circonstances

Une telle situation ne pouvait durer sans entraîner pour elles des conséquences sérieuses. Aussi les nations du bloc-or ont-elles dû, à leur tour, dévaloriser leurs monnaies

Il est trop tôt encore pour apprécier d'une manière impartiale les effets de cette mesure et il en est de même pour les lois qui, dans notre pays, ont profondément modifié l'équilibre de notre profession. Naturellement acquis aux dispositions qui peuvent améliorer l'économie nationale, nous ne pourrions vous rendre compte des répercussions du nouvel état de chose que l'an prochain, lorsque nous aurons à vous exposer les résultats de l'exercice en cours.

Au milieu de ces circonstances difficiles, nous avons continué à administrer notre société avec la plus stricte économie. Ne pouvant agir directement sur les taux de fret qui dépendent de la concurrence internationale, nous nous sommes efforcés de développer l'importance de nos opérations. Les détails que nous allons vous donner ci-après vous renseigneront sur les divers domaines où s'exerce notre activité.

Flotte

En exécution du programme qui vous a été exposé l'an dernier, notre paquebot *Amérique*, précédemment affecté à la ligne postale de la Côte Occidentale d'Afrique, a été retiré du service et vendu à la démolition.

Notre quatrième navire bananier, le *Katiola*, a été livré en février dernier après avoir effectué ses essais avec succès. Il a dépassé la vitesse de 17 nœuds en maintenant une consommation inférieure à celle prévue au marché.

Nous avons commandé un cinquième navire bananier, le *Kita*, identique au précédent ; nous attendons sa livraison au début de l'année prochaine.

Événements de mer

En octobre 1935, l'*Adrar*, se rendant de Hambourg à Anvers, a été assailli par une tempête d'une rare violence et désemparé de sa machine. Aucun remorqueur n'ayant pu le joindre, il a fait côte sur le Banc d'Ambrun dans l'lie de Sylt. Tous les efforts pour le remettre à flot sont restés vains ; les assureurs l'ont réglé en perte totale.

Lignes d'Amérique du Sud

Les républiques sud-américaines que nous desservons ont considérablement amélioré leur économie et recommencé à s'approvisionner en Europe. La République Argentine, en particulier, a importé de grandes quantités de matériaux de construction. Toutefois, ces transports ont été peu rémunérateurs.

Dans le Rio-de-la-Plata, les frets de retour des céréales ont un peu monté par suite d'accords conclus entre navires de tramping ; ceux des autres marchandises n'ont pas été influencés par cette hausse

Au Brésil, nous avons, comme d'ordinaire, pris d'importants chargements de café, mais les taux de frets n'ont pu s'inscrire en progrès.

Dans ces diverses régions, nous avons activement recherché tous les éléments de trafic susceptibles d'améliorer notre exploitation.

Lignes de la Côte occidentale d'Afrique

Dans leur ensemble, les échanges de la métropole avec son empire colonial ont nettement augmenté par rapport à l'année précédente. L'Afrique Occidentale et Equatoriale était restée assez longtemps en marge de ce mouvement, mais à partir du mois de janvier, son commerce est redevenu plus actif.

Vous avez été tenus au courant de notre programme consistant à accroître la vitesse des paquebots de notre ligne postale africaine en vue de desservir cette ligne avec trois unités au lieu de quatre. Les transformations apportées dans ce but à l'*Asie*, au *Brazza* et au *Foucauld*, ont été heureuses. Le nouveau service a été assuré avec toute la ponctualité désirable

La production bananière de l'Ouest-Africain français n'a cessé de progresser ; aussi avons-nous décidé d'augmenter le nombre de nos navires bananiers afin d'intensifier leurs touchées en Côte-d'Ivoire et de participer aux exportations du Cameroun Nos bananiers ont toujours compté parmi les plus perfectionnés ; nous avons encore apporté aux deux derniers des améliorations de détail indiquées par l'expérience.

Les horaires ainsi que les itinéraires de tous nos navires — paquebots, bananiers, cargos — faisant escale dans les colonies et territoires sous mandat français situés entré le Congo et le Sénégal, ont été mis en harmonie avec ceux des différentes compagnies françaises desservant ces parages. De nombreux témoignages reçus de l'administration et des colons nous permettent de penser que cette vaste organisation donne satisfaction.

Nous employons néanmoins tous nos soins à la perfectionner.

*
* *

[Aéromaritime]

Un des principaux progrès que nous apportons à ce groupe de colonies consiste dans la réalisation progressive du service aérien dont, l'an dernier, nous vous annoncé la création.

Dès le 7 juillet 193, nous avons régulièrement desservi un premier tronçon de ligne reliant Niamey à Cotonou, sur une distance comparable à celle de Dunkerque à Marseille.

Ce service est assuré en liaison avec les avions de la Compagnie Air-Afrique et de la Sabena

À l'heure actuelle, nos appareils destinés à la ligne Dakar-Pointe-Noire, sont tous prêts. Il n'en est pas tout à fait de même de l'infrastructure qui comporte, de la part de l'administration, la mise en œuvre d'une organisation considérable. Toutefois, un deuxième tronçon de ligne est virtuellement prêt et va nous permettre de desservir bientôt le parcours Dakar-Cotonou. Le troisième tronçon Cotonou-Pointe-Noire n'est pas aussi avancé, mais il pourra être utilisé dans un délai relativement peu éloigné.

Ligne d'Indochine

Sur cette ligne, nos services de paquebots et de vapeurs de charge ont suivi leur cours ordinaire et nous n'avons aucun évènement particulier à vous signaler.

Croisières

Nous avons organisé une croisière dans les mers arctiques, une aux Iles Canaries, deux sur les côtes de France et quatre entre l'Océan et la Méditerranée.

Personnel

Notre personnel a continué à servir avec son zèle coutumier. Nous vous demandons de ratifier une dotation de 200.000 francs en faveur de la Caisse de prévoyance des employés.

Nous avons grand plaisir à vous signaler la nomination au grade de chevalier de la Légion d'honneur de M. Dubosq, chef de l'exploitation commerciale de notre ligne d'Amérique du Sud ; de MM. Gueneron, commandant l'*Asie* ; Pasquier, commandant le *Cap-Tourane* ; Petiot, commandant le *Massilia*, de la Compagnie Sud-Atlantique ; et de M. Drouilh, second-capitaine. Vous tiendrez certainement à joindre vos félicitations à celles que nous avons adressées aux nouveaux promus

Conseil d'administration
et commissaires aux comptes

En fin d'exercice, notre collègue, M. Édouard Le Roux, nous a informés, à la suite d'une longue maladie, que sa santé, ne lui permettait pas momentanément, tout au moins, de consacrer à ses obligations toute l'activité nécessaire. En conséquence, il a cru devoir résigner ses fonctions d'administrateur. Nous n'avons pu que nous incliner devant un tel scrupule. Nous pensons traduire fidèlement vos pensées en adressant de votre part, comme de la nôtre, à M. Edouard Le Roux, qui a donné à notre société de nombreuses preuves de dévouement, nos regrets et nos vœux de prompt rétablissement.

Pour nous conformer aux prescriptions de l'article 18 des statuts, suivant lesquelles notre Conseil se renouvelle par tiers tous les deux ans, nous présentons à vos suffrages les noms de quatre de nos administrateurs, MM. Henry Berenger, Daniel Dreyfus, Paul Cyprien-Fabre et Jean Fraissinet.

Nous vous demanderons, enfin, de bien vouloir renouveler aux membres de votre conseil d'administration les autorisations prévues par l'article 40 de la loi du 24 juillet 1867.

Nous vous signalons à ce sujet qu'au cours de l'exercice écoulé, les opérations visées par ledit article ont toutes été des opérations d'ordre normal ne pouvant faire l'objet d'aucune observation particulière.

Commissaires aux comptes. — Vous avez enfin, conformément à l'article 29 de vos statuts, à désigner un ou plusieurs commissaires pour exercer la mission de vérification et de contrôle, ainsi que les attributions que leur confère la loi du 24 juillet 1867, et à fixer leur rémunération.

M. Henri Léon, expert-comptable breveté par l'État, et M. [Gaston] Patin de Saulcourt, qui viennent de remplir ces fonctions, sont rééligibles.

COMPTE D'EXPLOITATION

	1936	1935
RECETTES		
Recettes de toute nature effectuées pendant l'exercice	190 855.666	197123434
DÉPENSES		
Dépenses y compris les prélèvements pour assurances	167862193	174.212 652
Excédent de recettes	22993473	22.910 781
A déduire :		
Intérêts des obligations et impôts sur coupons	12652061	13008002
Différence	10341412	9902778
Amortissement du matériel naval	10300000	9,900.000
Solde bénéficiaire	41412	2778

Plus : Reliquat créditeur de l'exercice précédent	39599	36820
	81012	39599

BILANS COMPARÉS AU 30 JUIN

ACTIF		
Matériel naval	421.786.891	420 882.252
Navires en construction	4.275.606	710 478
Machines et installations frigorifiques	1.524.617	1.524.617
Matériel naval auxiliaire (chalands, remorqueurs, pontons, etc.)	3.655.849	3 852.682
Approvisionnements (matériel outillage, charbons, vivres, etc.)	7.606.962	7.131.595
Mobilier et immeubles	28.327.571	29.047 301
Valeurs disponibles (caisses, banques)	82.289.351	117.142.051
Valeurs mobilières cautionnements	70 590.873	21.923 692
Voyages en cours	3.102.879	10 274.142
Débiteurs divers	136 017 099	131 032 398
	<u>759.177.702</u>	<u>743 521.212</u>
PASSIF		
Capital	100.000.000	100 000.000
Obligations	235 101 789	243.987 590
Réserve statutaire	8.282.110	8.282 110
Réserve spéciale pour renouvellement de chaudières et grosses réparations	8.519.123	8 519.827
Réserves pour éventualités diverses	20.399 827	20 399 827
Provision pour reconstitution de la flotte	3.743.797	3.743.797
Amortissement du matériel naval	221.375.341	221.075.340
Fond d'assurances	53 181 325	50 831.610
Créditeurs divers	108 493.370	86.642.208
Profits et pertes	81.012	39 599
	<u>759.177 702</u>	<u>743.521.212</u>

Première résolution

L'assemblée générale, après avoir entendu la lecture du rapport du conseil d'administration et du rapport des commissaires aux comptes sur l'exercice 1935-1936, les approuve dans toutes leurs parties, ainsi que les comptes, le bilan et le Compte de profits et pertes faisant ressortir pour le dit exercice un solde bénéficiaire de 41.412 fr. 62.

L'assemblée générale décide de reporter ce solde à nouveau et de l'ajouter aux reports antérieurs : 39.599 fr. 38, qui seront ainsi portés à la somme totale de 81.012 francs.

L'assemblée générale donne *quitus* entier et définitif au conseil d'administration de sa gestion au 30 juin 1936, spécialement à M. Édouard Le Roux, administrateur démissionnaire en cours d'exercice.

Deuxième résolution

L'assemblée réélit MM. Henry Bérenger, Paul Cyprien-Fabre, Daniel Dreyfus et Jean Fraissinet administrateurs de la compagnie pour une période de six années (conformément à l'article 18 des statuts). En conséquence, le conseil d'administration se trouve composé comme suit :

MM. Alexis Baptifaut, Henry Bérenger, Eugène Colas, comte Henry de Demandolx, Daniel Dreyfus, Paul Cyprien-Fabre, Léon Cyprien-Fabre, Jean Fraissinet, comte Jean Pastré, Fernand Raux.

Troisième résolution

L'assemblée générale nomme MM. Henry Léon et G[aston] Patin de Saulcourt comme commissaires aux comptes pour l'exercice 1936-1937, avec faculté d'agir ensemble ou séparément l'un à défaut de l'autre, et fixe la rémunération de chaque commissaire à 10.000 fr.

MM. Henri Léon et G. Patin de Saulcourt, présents à l'assemblée, déclarent accepter chacun en ce qui le concerne, les fonctions qui viennent de leur être conférées et déclarent, en outre, qu'aucune des clauses d'incompatibilité visées par l'article 33 de la loi du 24 juillet 1867 ne leur est applicable en ce qui concerne lesdites fonctions.

Quatrième résolution

L'assemblée générale renouvelle pour l'exercice 1936-1937, aux membres du conseil d'administration les autorisations prévues par l'article 40 de la loi du 24 juillet 1867.

Elle autorise également les administrateurs faisant partie en même temps de conseils d'administration d'autres sociétés ayant des rapports d'affaires avec la compagnie, à prendre part à toutes les délibérations des conseils d'administration de ces sociétés.

Légion d'honneur
Ministère des colonies
PROMOTION DU TRICENTENAIRE DES ANTILLES
(*Le Temps*, 13 juin 1937)
(*Les Annales coloniales*, 18 juin 1937)

Fournier (Edmond, Auguste, Joseph), chef de contentieux à la Compagnie des Chargeurs réunis

MARINE MARCHANDE
Mérite maritime
(*Le Temps*, 9 juillet 1937)

Officier
Pastré, administrateur de la Compagnie des Chargeurs réunis, à Paris.

Croisière Océan-Méditerranée
(*Le Journal des débats*, 29 août 1937)

En vue d'assurer une relation supplémentaire entre la France et le Portugal, les Chargeurs réunis ont décidé de faire toucher à Lisbonne le paquebot *Cap-Tourane*, quittant Bordeaux le 14 septembre à destination de Marseille et de l'Indochine.

Le *Cap-Tourane* prendra à Bordeaux des passagers non seulement pour Lisbonne, mais aussi pour Marseille où il arrivera le 22 septembre.

Il devient ainsi possible de faire à des conditions particulièrement avantageuses une agréable croisière de huit jours en mer coupés par une escale dans la pittoresque capitale portugaise.

Les inscriptions sont reçues à la Compagnie des Chargeurs réunis, 3, boulevard Malesherbes, Paris. Téléphone Anjou 08-00 à 08-04 et dans les agences de voyages.

CARNET DE DEUIL
Jean Brally
(*Les Annales coloniales*, 15 octobre 1937)

On annonce-la mort de M. Jean Brally, directeur honoraire de la compagnie des Chargeurs réunis, ancien administrateur de la compagnie de navigation H. P. L. M., décédé à Rochetaillée (Rhône).

Les Chargeurs réunis
Augustin HAMON,
Les Maîtres de la France, tome III,
Éditions sociales, février 1938, 354 pages

[111] Cette compagnie française de navigation à vapeur est une concentration de deux compagnies. La première, qui portait le même nom, avait autrefois, comme représentant à Marseille, les banquiers armateurs Worms et Cie (voir tome I). La seconde, la Compagnie française de navigation à vapeur, était l'ancienne maison Cyprien Fabre. Une troisième firme, la Compagnie de navigation Fraissinet, tout en restant indépendante, a des liens très étroits avec les Chargeurs réunis. D'autre part, nous verrons plus loin, en étudiant le Sud-Atlantique, que les administrateurs de ces différentes firmes maritimes y sont réunis.

Il semble donc que, dans ce domaine encore, la concentration capitaliste se fait. La Haute Banque tend à dominer le capitalisme industriel. C'est d'ailleurs le processus économique général. Le capitalisme financier a la prédominance sur le capitalisme industriel-commercial. La chose se comprend aisément lorsqu'on sait que les armateurs faisaient, dès l'origine, plus ou moins de la banque. Peu à peu, ils ont subordonné leur activité industrielle à leur activité bancaire. Et, afin de travailler avec des capitaux qui n'étaient point les leurs, ils surent habilement, grâce à leur puissance économique, utiliser au maximum le concours de la collectivité. Cette utilisation, forme embryonnaire de la forme socialiste de la propriété, se fit au moyen de subventions de l'État. Le concours d'hommes politiques influents ne leur manqua jamais dans le passé pour obtenir ces subventions collectives, dont le produit s'individualisait en leurs mains à eux, banquiers-armateurs.

Il ne leur manque pas plus dans le présent que dans le passé. Ainsi le président est M. Henry [114] Bérenger, sénateur de la Guadeloupe, président de la commission des Affaires étrangères au Sénat, et délégué suppléant du gouvernement français à la S.D.N.²⁰ À côté de cet ex-anticlérical siègent des cléricaux notoires, comme MM. Paul et Léon Cyprien-Fabre²¹, deux frères, membres de dix-huit conseils d'entreprises diverses : banque (voir tome I), assurances, transports maritimes, ports, etc., comme leur parent Jean Fraissinet, frère de feu Alfred Fraissinet et de sa femme, Mathilde Cyprien-Fabre, dont nous parlerons plus longuement en étudiant la Compagnie Fraissinet, dans ce chapitre même ; comme le comte Henri de Demandolx Dedons de Pierrefeu ²², marié à une [115] Cyprien-Fabre. C'est à Marseille que ces derniers administrateurs demeurent. Les autres habitent Paris. L'administrateur-délégué, M. Alexis Baptifaut, est un ancien commissaire de première classe de la marine, qui siège dans deux autres entreprises maritimes et aux Ports coloniaux, une société sous le contrôle de la banque Mirabaud et Cie.

M. Eugène Colas²³ est maire de Deauville où il possède une villa, mais il est aussi administrateur de la Société financière d'exploitations industrielles, société bancaire au capital actions de trente-deux millions et au capital obligations de 26 millions que

²⁰ Cet important personnage politique fut, il y a trente ans passés, un anticlérical militant, dirigeant avec l'ex-abbé Victor Charbonnel, un journal radical de gauche, *l'Action*. Il fut durant la guerre mondiale le haut commissaire au pétrole, et, en cette qualité, il sut nouer des relations intimes avec les groupes des grands pétroliers internationaux (particulièrement le groupe de la Royal Dutch). Il avait d'ailleurs comme adjoints à son commissariat des hommes comme M. Frédéric François-Marsal et M. Paul Rivière (Banque Union parisienne, voir tome I), personnages dont les liens avec le groupe pétrolier anglo-hollandais sont encore patents [voir Anne Sabouret, *MM. Lazard frères*].

²¹ Une fille de Léon Cyprien-Fabre et de M^{me} née Warrain, Marguerite, s'est mariée en mai 1937 avec Jacques Dupuy, fils de feu Paul Dupuy et de M^{me} née Browne (voir tome II). Marguerite Cyprien-Fabre est la sœur de François Cyprien-Fabre et de M^{me} Louis Baschet [*L'Illustration*], Jacques Dupuy est le frère de Jean et de Gladys, devenue princesse [Guy] de Polignac [Ordre souverain de Malte, Pommery & Greno*, Petit Parisien, Reims aviation, etc.](voir tomes I et II) Au mariage de Jacques Dupuy et de Marguerite Cyprien-Fabre assistait son Altesse royale la princesse Sixte de Bourbon. La bénédiction fut donnée par le cardinal Verdier. Le pape avait envoyé sa bénédiction. On comprend ainsi combien il est difficile à la famille Dupuy de laisser ses journaux, *le Petit Parisien**, *Excelsior*, etc., soutenir la politique du Front populaire.

²² Ce comte est parent, frère probablement, du comte Pierre dont la femme est née Victor-Roux, et du comte Paul qui a épousé une Zarifi (voir tome I). Ils semblent être les fils du marquis, possesseur de deux châteaux, l'un dans les Basses-Alpes, l'autre dans les Bouches-du-Rhône.

M. Victor-Roux est associé des Fraissinet dans la maison Roux-Fraissinet. C'est à cette famille Roux qu'appartient M^{lle} Charles-Roux, marquise du Tillet (voir précédemment) et l'ambassadeur François Charles-Roux, dont il est parlé dans le tome II.

²³ [Eugène Colas, tanneur-corroyeur à Paris, membre du conseil d'escompte du Comptoir national d'escompte de Paris. Chevalier (1909), officier (1914), commandeur (1923) de la Légion d'honneur. Officier de l'Étoile noire (1911). Élu maire de Deauville en 1919, il rend son tablier en 1925, le redevient en 1928 et se retire définitivement devant Robert Fossorier en 1935. En octobre 1921, il semble ne faire qu'un avec le « E. » Colas qui devient administrateur de la Cie générale des soies de France et d'Indochine. En mars 1922, sa fille Magdeleine épouse René Holtzer, fille de feu Marcel Holtzer, maître de forges à Unieux, et de Marguerite Pellet, remariée au sénateur Jules Pams. Les frères Maurice et Albert Sarraut sont témoins des époux. En octobre 1922, il entre au conseil de la Banque industrielle de Chine, comme « industriel et membre du Conseil supérieure des colonies ». Il en deviendra vice-président, puis en démissionnera en 1936. En février 1927, Eugène Colas intègre le nouveau conseil d'administration des Chargeurs réunis qui évince la banque Mirabaud. Il est encore réélu en janvier 1939. Entre-temps, il est entré au conseil de la Foncière du Cambodge, des Plantations de Phuoc-Hoa, de la Société financière internationale de la soie artificielle et du quotidien patronal la *Journée industrielle*.]

préside M. Mathieu Goudchaux²⁴. M. Fernand Raux est un ancien préfet de police, ministre plénipotentiaire, qui siège en outre à la Compagnie franco-hellénique des chemins de fer. M. Édouard Le Roux, administrateur de la Société Coty, qui semble être de la famille de M. Alfred Le Roux, déjà nommé, et de M. Henri Le Roux, que nous trouverons dans la Métallurgie. Il paraît [116] appartenir au groupe Daniel-Dreyfus-Pastré, représenté dans le conseil des Chargeurs réunis par Daniel-Dreyfus (cité dans notre tome I et dans le chapitre des Chemins de fer) et par le comte Jean Pastré [1888-1960][Divorcé de Marie-Louise Double de Saint-Lambert dite Lily Pastré (1891-1974), qui sauva de nombreux réfugiés sous l'Occupation, en son château de Montredon, près de Marseille. Remarié en 1943 à Yvonne Martin-Deheurles, divorcée d'Albert Ouvré, sucrier et député de Seine-et-Marne.]²⁵.

Tel est le conseil d'administration des Chargeurs réunis, société au capital actions de cent millions avec 275 millions d'obligations. En étu- [117] diant ce conseil, on voit que c'est une entreprise où coparticipent divers groupes : les familles Cyprien-Fabre et Fraissinet, le groupe Daniel Dreyfus-Pastré-Rothschild-Mirabaud [en fait, les deux derniers ont été évincés par les précédents].

Chargeurs réunis (*Le Journal des débats*, 22 janvier 1938)

Les recettes de l'exercice 1936-1937 se sont élevées à 294.188.459 fr. contre 190.855.666 fr., les dépenses à 230.497.982 fr. contre 167 millions 862.193 fr. Le bénéfice d'exploitation ressort ainsi à 63.690.476 fr. contre 22 millions 993.473 fr.

²⁴ Son hôtel est 8, avenue Kléber. Il appartient à une famille d'origine juive alsacienne (voir *France sociale et politique, années 1890-1891*, par Augustin Hamon). Nous le retrouverons comme administrateur de sociétés métallurgiques, etc. La Société financière d'exploitations industrielles n'a que trois administrateurs, et le troisième est M. Olivier Bascou, ancien préfet, ancien député, beau-frère de M. Mathieu Goudchaux et ayant un château à Aignan (Gers). Il est le beau-père du comte Pierre de Mouy, qui est directeur général de la Société générale (voir tome 1, p. 58). En fait, cette société bancaire est une affaire de famille. Il est probable que M. Mathieu Goudchaux est un descendant du banquier Michel Goudchaux qui fut ministre des Finances en 1848.

²⁵ Nous complétons ici ce qui a été dit, p. 202 du tome I, de la famille Pastré. Dans les années 1860, les frères Pastré étaient banquiers à Paris et en 1866, par exemple, ils s'occupèrent des emprunts égyptiens. Les Pastré actuels [les frères Joseph et Emmanuel, fils d'Aimé] descendent de ces banquiers. Une de leurs filles, Édith [fille de Joseph], a épousé le comte [Robert] de Bourboulon [cf. *WWE* 1967] dont la mère [Marthe Dehon] possède un château à La Capelle-en-Thiérache (Aisne). En résumé les alliances matrimoniales des Pastré sont avec les familles Joliet, Meyronnet de Saint-Marc, de Lestrangle, Galéotti, Boré-Verrier, Mertian, de Piépape, Double de Saint-Lambert de Flamare, de Vogüé, de Bourboulon, de Waziers, Goldschmidt-Rothschild. Quelques membres de ces familles apparaissent dans le monde des féodaux financiers. La noblesse des Pastré provient de ce que l'un d'eux reçut du pape un fief de comte, le 6 mai 1884. Joseph Pastré était frère d'Emmanuel Pastré, fils d'Aimé Pastré, fils d'un Pastré qui épousa dans le premier quart du XIX^e siècle, une fille de Jean-Aimé de Régny, négociant à Lyon (1772-1835). Jean-Aimé était le fils de Félix-Antoine Régny, négociant à Lyon, marié en 1771 à Jeanne Clavière, anobli par Louis XVIII. Ce Félix-Antoine Régny était le fils d'Aimé Régny (1700-1789), négociant à Gênes, fils et petit-fils de marchands lyonnais. Nous pensons que les Régny étaient d'origine protestante.

Aimé Pastré épousa Lucie-Marie Revenaz, fille de châtelains d'Évry-Petit-Bourg, que nous supposons provenir d'une famille genevoise. Joseph Pastré eut deux fils et deux filles, Guy [ép. Fernande Monnier, pdt du Syndicat des entraîneurs de France], Georges [ép. Antoinette Galeotti], Odette, Édith [ép. Bourboulon]. Son frère Emmanuel [ép. Suzanne Mertian] eut trois fils : Jacques Pastré qui épousa une de Piépape, Pierre marié à une de Waziers et Hubert [ép. Yolande de Chasseval] qui fut compromis dans l'affaire des « Cagoulards ».

L'union d'un Pastré avec une fille de Régny apparente la famille Pastré avec la famille de Monicault et avec les Lamotte Saint-Pierre, dont est membre Robert de La Motte Saint-Pierre, né en 1907, marié à Jeanne-Marie de La Tour Landry, compromis dans l'affaire des « Cagoulards ».

Après déduction des charges financières et impôts, le bénéfice avant amortissements s'élève à 53.216.288 fr. contre 10.341.412 fr.

Ce bénéfice a permis l'affectation, à l'amortissement du matériel naval, d'une somme de 53.318.750 fr. contre 10.300.000 francs et, compte tenu du report antérieur, laisse disponible un solde de 1.978.550 fr, contre 81.012 fr.

Le rythme du travail dans le port de Djibouti
(*Les Annales coloniales*, 31 janvier 1938)

Les dockers de Djibouti ont décidé de ne travailler que de 8 heures du matin à trois heures de l'après-midi.

La fixation de ces heures faisant durer trop longtemps les opérations de déchargement, plusieurs cargos ont préféré quitter le port plutôt que de se soumettre à cette réglementation.

Les Chargeurs réunis, eux-mêmes, pour éviter toute perte de temps, ont décidé de limiter leur fret pour Djibouti, à 30 tonnes pour chacun des ports métropolitains touchés par leur ligne.

CHARGEURS RÉUNIS
(*Les Annales coloniales*, 14 février 1938)

L'assemblée ordinaire tenue le 5 février sous la présidence de M. Henri Bérenger a approuvé à l'unanimité le bilan et les comptes de l'exercice clos le 30 juin 1937, ainsi que l'ensemble des résolutions.

Après affectation de 51.318.750 fr. à l'amortissement du matériel naval, le bénéfice ressort à 1.897.538 fr. À ce solde s'ajoute le report antérieur, formant ainsi un disponible de 1.978.550 fr. qui a été reporté à nouveau, après prélèvement de 5 % pour la réserve légale.

L'assemblée a ratifié la nomination, comme administrateur, de M. Francis Fabre.

Le rapport du conseil signale que les navires de la compagnie ont effectué au total 120 voyages au cours desquels il a été transporté 50.750 passagers, 1.361.641 mètres cubes de marchandises et parcouru 528.697 lieues marines.

Au cours de la période close le 30 juin dernier, l'armement a rencontré dans le monde des circonstances propices à son développement. Le commerce international a retrouvé l'ampleur qu'il avait atteinte avant la crise de 1929, la demande de tonnage a été très active, les taux de fret ont regagné et même dépassé leur niveau d'avant-guerre. Il n'existe pour ainsi dire plus de navires désarmés faute d'emploi.

Malheureusement, dit le rapport, la reprise économique mondiale a subi un temps d'arrêt, et les nouvelles lois qui ont frappé la marine marchande française ne lui ont pas permis de suivre l'exemple de ses concurrentes. En effet, notre tonnage a diminué de 695.978 tonnes, alors qu'il s'accroissait partout.

La part de la France n'est que de 70.284 tonnes dans les 2.902.345 tonnes de navires en construction.

Légion d'honneur
(*Les Annales coloniales*, 15 août 1938)

Dans la récente promotion, au titre de la Marine marchande (contingent spécial), la presse coloniale relève, avec plaisir, le nom de M. F. Bauer, agent général de la Compagnie des Chargeurs réunis, à Bordeaux, qui reçoit la rosette de la Légion d'honneur.

Entré à la Compagnie des Chargeurs réunis en 1891, M. F. Bauer y fut successivement lieutenant, commissaire et capitaine, à peine âgé de vingt-quatre ans.

Agent général des Chargeurs à Dakar, puis à Dunkerque, il se vit confier, en octobre 1926, la direction des importants services de l'agence générale de Bordeaux.

Par ses qualités d'organisateur et de chef, jointes à une amabilité et une courtoisie parfaites, M. Bauer acquit rapidement les sympathies de tous ceux qui l'approchèrent.

CONSEILS GÉNÉRAUX

Morbihan

(*Le Journal des débats*, 24 octobre 1938)

Canton de Sarzeau

André Nizery, directeur aux Chargeurs réunis, républicain, élu.

LÉGION D'HONNEUR

Ministère du commerce

Contingent de l'Exposition de 1937

(*Le Journal des débats*, 11 novembre 1938)

Commandeurs

Fabre Cyprien, vice-président et administrateur de la Cie des Chargeurs réunis

L'exode

(*Les Annales coloniales*, 22 novembre 1938)

La semaine dernière, le paquebot « Jamaïque », des Chargeurs réunis, a fait escale à Casablanca.

À bord se trouvaient cent cinquante juifs d'Allemagne émigrant vers l'Amérique du Sud, en Uruguay et au Paraguay.

Un de nos confrères qui les questionna, apprit que ces émigrés ayant à choisir entre l'exil et les camps de concentration avaient dû abandonner tous leurs biens, mobiliers ou immobiliers, en Allemagne. On ne leur laissait que l'argent nécessaire à l'acquisition du billet de voyage et quelques fonds pour subsister à leur arrivée dans leur nouveau pays.

Il est curieux de constater que ces réfugiés restent profondément allemands : ils n'en veulent qu'à Hitler et au régime national-socialiste, seule cause, disent-ils, de tous leurs maux présents.

La grève du Havre et le désarmement du paquebot *Normandie*

(*Le Journal des débats*, 5 décembre 1938)

.....
Le vapeur *Désirade*, des Chargeurs réunis, dont le départ devait avoir lieu samedi, à 15 heures, pour Anvers, a réussi à appareiller à 22 heures avec un équipage réduit.

Les grèves du Havre
(*Le Journal des débats*, 7 décembre 1938)

.....
Les équipages des cargos *Fortin* et *Dupleix* en partance pour le Nord, et *Fort-Binger*, en partance pour la côte d'Afrique, se sont mis en grève ce matin. L'équipage de chacun de ces navires, qui appartiennent à la Compagnie des Chargeurs réunis, se compose de quarante-cinq hommes.

La situation au Havre
(*Le Journal des débats*, 9 décembre 1938)

La situation continue de s'améliorer très nettement au Havre.
Le *Fort-Binger*, des Chargeurs réunis, est parti, hier, pour la Côte d'Afrique, ayant à son bord la majeure partie de son ancien équipage.
Le *Dupleix*, appartenant à la même Compagnie, part aujourd'hui.

Chargeurs réunis
(*Le Journal des débats*, 7 janvier 1939)

Ainsi que nous l'avons annoncé hier, le conseil proposera à l'assemblée du 21 janvier la reprise des répartitions avec un dividende de 25 francs par action.

Pour l'exercice au 30 juin 1938 les recettes se sont élevées à 413.203.424 francs contre 294.188.459 francs pour l'exercice précédent. Les dépenses (y compris les prélèvements pour assurances) ont atteint la somme de 351.123.771 francs au lieu de 230.497.982 fr., de sorte que les produits bruts ont atteint 62.079.653 francs contre 63.690.476 francs. Déduction faite des intérêts des obligations et des impôts sur coupons, il reste une différence de 51.829.794 francs contre 53.216.288 fr. Les amortissements du matériel naval ont absorbé 48.468.449 francs contre 51.318.750 fr. laissant un bénéfice de 3.361.345 francs contre 1.897.535 francs. Y compris le reliquat antérieur, les comptes de l'exercice se soldent par un total créditeur de 5.240.968 francs contre 1.978.550 francs.

Le bilan au 30 juin 1938 se caractérise par un élargissement très sensible de la trésorerie, les disponibilités en caisses et banque» ayant plus que doublé au cours de l'exercice et s'établissant ainsi à 112.199.485 francs contre 50.633.841 francs en outre, le poste « valeurs mobilières et cautionnements » passe de 79.500.485 fr. à 91.734.634 fr. et les débiteurs divers de 154.320.022 à 161.990.537 fr. ; approvisionnements 15.588.684 fr. contre 10.760.356 fr. L'ensemble de l'actif disponible et réalisable passe ainsi de 295 millions 214.704 fr, à 381.513.340 fr., alors qu'en regard, les exigibilités (crédeurs divers 149.439.556 contre 125.911.415 voyages en cours 10.455.375 contre 2.601.685) ne s'accroissent que de 31 millions

environ, à 159.594.931 contre 128.513.100 fr. Quant à la dette obligataire, elle est en nouvelle diminution de 6 millions à 123.838.000 contre 129.906.500 fr.

D'autre part, les immobilisations sont à peu près inchangées à 421.560.516 contre 421.665.654 fr. dont 388.085.827 contre 388 millions 985.395 de matériel naval, couvert à concurrence de 308.749.044 fr. contre 260 millions 280.595 fr. par le fonds d'amortissement du matériel naval. Les autres postes de provisions, réserves, fonds d'assurance, etc., se totalisent par 105.350.914 contre 96 millions 204.611 fr.

À bord du « Cuba »
M. Pierre Alype, gouverneur de la Guadeloupe, a été reçu
par l'Institut colonial du Havre
par Marcel Lagneaux
(*Les Annales coloniales*, 10 janvier 1939)

On notait la présence des personnalités suivantes :
MM. ... de Lesdain directeur de l'agence des Chargeurs réunis...

CHARGEURS REUNIS (*La Journée industrielle*, 22 janvier 1939)

Réunis le 21 janvier en assemblée ordinaire, les actionnaires ont approuvé les comptes de l'exercice clos le 30 juin 1938 faisant ressortir un solde bénéficiaire de 3.361.354 fr. Compte tenu du report antérieur, le total disponible atteint 5.240.968 fr. Après dotation de la réserve légale, le dividende a été fixé à 5 %, représentant l'intérêt statutaire, soit 25 fr. brut par action, payable à partir du 15 février.

Quitus de sa gestion d'administrateur a été donné à M. Paul Cyprien-Fabre, démissionnaire, et MM. Léon C.-Fabre, Eugène Colas, le comte Jean Pastré et le comte Henry de Demandolx ont été réélus administrateurs. L'assemblée a ratifié la nomination de M. Gabriel Lamaignère, élu administrateur.

Le rapport examine l'activité de la société au cours de l'exercice Pendant cette période, au trouble causé dans mains pays par l'application de théories contraires aux lois économiques est venu s'ajouter le désarroi résultant des menaces de guerre qui n'ont cessé d'obscurcir l'horizon. Le commerce, qui ne peut atteindre son plein développement que dans une atmosphère de paix, a souffert de cet état de choses.

Ces circonstances ont exercé une fâcheuse influence sur le marché des frets. Les difficultés qui, depuis le début de 1938, se sont appesanties sur l'armement mondial ont été durement ressenties par l'armement français, handicapé par un régime de travail qui n'a d'équivalent nulle part ailleurs. Un effort, encore à ses débuts, a été entrepris pour remédier à cette situation. Il est à souhaiter qu'il soit couronné de succès.

En présence de conditions aussi peu favorables, la compagnie s'estime heureuse d'avoir pu augmenter d'une manière sensible les transports effectués par ses navires. Une telle amélioration correspond à un accroissement réel de ses activités.

Quant à l'accroissement des recettes, il peut paraître, à première vue. plus encourageant encore. Mais il ne faut pas oublier que deux dévaluations monétaires se sont produites au cours de l'exercice et qu'elles ont eu des répercussions inégales et inégalement échelonnées dans le temps. Il convient donc de rester en garde contre le mirage des chiffres, car ceux-ci sont loin d'exprimer les mêmes valeurs qu'autrefois.

Le rapport ajoute que les sommes qui ont été consacrées aux amortissements correspondent aux amortissements réels qui doivent être pratiqués sur la flotte de la société.

Les circonstances rencontrées au cours de tant d'années difficiles n'ont pas permis à la société d'accumuler la totalité des sommes que nécessiterait un programme normal de remplacement. Si toutefois le renouvellement de ses navires de mer a été différé jusqu'à maintenant, la société n'en a pas moins fortement accru son potentiel d'activité lorsque, par une sage mesure de prévoyance, elle a décidé d'acquérir des navires volants et de créer en Afrique un réseau aérien qui s'étend sur plus de 5.000 kilomètres.

Le rapport rappelle que ces lignes aériennes ont été mises au point dans un temps très bref et qu'elles ont fonctionné avec succès. Ce succès est redevable à la haute qualité du matériel et au fait que ces services aériens se sont toujours appuyés sur la puissante organisation maritime de la société. Transportée dans le domaine de l'air, l'expérience acquise sur mer a immédiatement porté ses fruits. Il n'y a eu aucune période de tâtonnements, aucun échec ; les procédés d'exploitation appliqués se sont révélés parfaitement efficaces dès le début.

Le rapport ajoute qu'en aucun pays l'industrie aéronautique n'a encore construit d'appareils volants répondant entièrement aux nécessités commerciales des grandes lignes de navigation. C'est en suivant les règles séculaires qui ont guidé l'évolution des navires de mer que cette industrie parviendra à produire des engins se prêtant à une exploitation rémunératrice. Le résultat de l'expérience de la société confirme les prévisions faites ; les lois économiques qui régissent la navigation aérienne sont les mêmes que celles qui commandent le succès dans la navigation maritime.

La société estime qu'elle a été la première à organiser, dans des conditions aussi satisfaisantes, une ligne aérienne sur laquelle un million de kilomètres ont été parcourus en moins de deux ans. Son exemple a été suivi par plusieurs puissances maritimes appartenant à des nations justement réputées pour la remarquable efficacité de leurs transports. Par un effort incessant, qui ne pourra d'ailleurs être soutenu qu'avec le bienveillant appui de l'administration, la société espère maintenir son service aéromaritime en tête du progrès.

En ce qui concerne la flotte, aucune mise en chantier n'a eu lieu cette année. La société envisage le remplacement d'un certain nombre de ses navires, spécialement de ses cargos les plus âgés.

Sur la ligne de l'Amérique du Sud, les Républiques sud-américaines que dessert la société ont traversé en 1937 une époque de grande prospérité, mais l'année 1938 n'a pas été aussi heureuse. En Argentine, la sécheresse, suivie de pluies tardives, a gravement compromis la récolte ; les exportations de céréales ont diminué dans de fortes proportions. De ce fait, les taux de fret du tramping sont retombés au niveau minimum et, par contre-coup, ceux des lignes régulières ont dû être réduits.

En Uruguay, une baisse importante de la valeur des principaux produits d'exportation a raréfié le stock de devises nécessaire au paiement des importations. Le mouvement commercial de ce pays s'en est ressenti.

Le Brésil enfin, se déclarant hors d'état de servir les arrérages de sa dette extérieure, s'est efforcé de réduire ses importations, ainsi que les frets versés aux compagnies étrangères pour l'exportation des produits brésiliens.

Ces diverses causes ont nui aux échanges faits avec les nations européennes employant les moyens ordinaires de paiement, beaucoup plus qu'aux échanges faits avec certains pays sur la base du troc.

En ce qui la concerne, la société a réussi à maintenir sa position vis-à-vis de ses concurrents. Elle a enregistré la conclusion d'un accord commercial franco-argentin, qui a déjà exercé une heureuse influence sur certaines exportations françaises. Le rapport rappelle que le prestige du pavillon français dans l'Atlantique-Sud sera bientôt renforcé par l'entrée en ligne du paquebot *Pasteur*, actuellement en achèvement au chantier de

Penhoët pour le compte de la Compagnie Sud-Atlantique. Ce paquebot a été lancé le 15 février 1938.

Sur les lignes de la Cote occidentale d'Afrique, le développement des grands travaux entrepris par les divers gouvernements de nos colonies et de pays sous mandat français commence à porter ses fruits. Les transports à destination et en provenance de ces régions ont été l'objet d'une appréciable augmentation.

La principale ligne aérienne de la société, qui relie Dakar à Pointe-Noire, a été inaugurée et est ouverte, d'une extrémité à l'autre, au transport de la poste, des messageries et des passagers. Pendant toute cette période, son coefficient de régularité a été de 100 %.

Enfin, sur la ligne de l'Indochine, la progression des transports de la société a été satisfaisante.

Chargeurs réunis
(*Le Journal des débats*, 6 mars 1939)

À l'occasion de la Quinzaine impériale, qui se déroulera dans Paris, du 5 au 19 mars, la Compagnie des Chargeurs réunis a organisé dans les vitrines de son immeuble, 3, boulevard Malesherbes, une magnifique exposition consacrée aux arts indigènes des différentes colonies de la côte occidentale d'Afrique et de l'Indochine qu'elle dessert.

NOMINATION
(*Les Annales coloniales*, 28 mars 1939)

M. B. Ponty, agent à Conakry, de la Compagnie des Chargeurs réunis venant d'être nommé à Nantes, vient de rentrer en France par l'Asie.

Journée impériale à La Baule
(*Le Journal des débats*, 11 août 1939)

Hier avait lieu à La Baule une journée de l'Empire colonial, patronnée par M. Mandel, ministre des colonies.

De nombreuses personnalités y assistaient, notamment ... M. Nicol, président des Chargeurs réunis...

M. Gourdon, administrateur général des colonies, représentant M. Mandel, a prononcé un discours fort remarqué en faveur d'une connaissance plus exacte de notre domaine impérial. On ignore trop que les colonies payent elles-mêmes toutes leurs dépenses civiles et la plus grande partie de leurs dépenses militaires que si nous les perdions, à la suite d'une guerre ou de tout autre événement, le tiers de nos usines seraient contraintes de fermer leurs portes, la moitié des navires de notre marine marchande devraient être désarmés, et qu'il en résulterait une crise plus forte que toutes celles que nous avons connues

.....



Coll. Olivier Galand
CHARGEURS RÉUNIS
Société anonyme
Compagnie française de navigation à vapeur
R. C. Seine 29-122

Société constituée le 12 février 1872 et devant expirer le 12 février 2041.
Statuts contenus en un acte reçu par M^e DUFOUR, Notaire à Paris, le 12 janvier 1872,
modifiés par les assemblée générale extraordinaires des 15 novembre 1877, 12 novembre 1878, 15
novembre 1881,
10 mai 1883, 14 novembre 1887, 19 février 1914, 9 avril 1914, 28 août 1916, 28 avril 1919 et
1^{er} juillet 1927, 23 décembre 1933 et 28 décembre 1934.

Capital social : cent millions de francs

Droit de timbre acquitté par abonnement
Avis d'autorisation inséré au *Journal officiel*
du 19 août 1939

Siège social : 3, boulevard Malesherbes, Paris

OBLIGATION DE 1.000 FRANCS 5 1/2 AU PORTEUR
Un administrateur (à gauche) : Henry Bérenger

Par délégation du conseil d'administration (à droite) : ?
Paris, juin 1939

E. Lesaché — Stern, graveur

Imp. Mont-Louis, Clermont-Ferrand-Paris

La présente obligation fait partie d'un emprunt de 100.000.000 de francs autorisé par l'assemblée générale des actionnaires du 14 juin 1939.



[Coll. Jacques Bobée](#)

Idem, sauf la signature de droite

RD. 1 16/10/40

Les Chargeurs réunis

Compagnie française de navigation à vapeur
(fiche de 1941 d'origine inconnue)

www.wormsetcie.com

3, boulevard Malesherbes - Paris

Société anonyme

Constitution

Durée : 20 ans du 12 janvier 1872, prorogée jusqu'au 12 février 1942, puis jusqu'en 2041.

Capital : 100.000.000 de francs en 200.000 actions de 500 F. A l'origine de 8 millions, porté en 1883 à 12.500.000 F par suite de l'absorption de la Société française postale de l'Atlantique qui lui fit apport de 3 navires attachés au port du Havre et de 4 steamers attachés aux Ateliers et Chantiers de la Loire, à Nantes, et d'une somme de 3.134.194,75 en espèces — porté de 1914 en 1916 de 18.750.000 à 25 millions de francs puis en 1919 à 51 millions et en 1920 au chiffre actuel.

Parts des fondateurs : 16.000 parts de fondateurs sans valeur nominale.

Obligations : 150.000 obligations de 6 ? net, émises en 1921, à 497,50 amortissables au pair, en 1922 à 1946 par tirages au sort annuels coupons les 1^{er} janvier et 1^{er} juillet, 100.000 obligations de 1.000 francs. 4 ? demi-net, émises à F 950 en 1930, remboursables de 1933 à 1937, au pair par tirages au sort annuels ou par rachats en Bourse, faculté de remboursement anticipé à partir de 1935 coupons 15 avril et 15 octobre.

Un emprunt 6 % de 1 million, émis en 1922, a été remboursé par anticipation en octobre 1936, rachat à 102 %.

Objet : Exploitation de tous services maritimes de transport, notamment du Havre en Amérique, Amérique du Sud, côte occidentale d'Afrique, Indochine.

Siège social : 3, boulevard Malesherbes, à Paris - dans un immeuble dont la société est propriétaire (situation cadastrale et hypothécaire à vérifier) ainsi que 1, 3 même boulevard.

Au début, 19, rue Gramont, à Paris, puis 38, rue Le Peletier, ensuite 1, boulevard Malesherbes, puis, 11, boulevard des Italiens et enfin, depuis juin 1934 à l'adresse actuelle.

Conseil d'administration : Henry Bérenger, officier de la Légion d'honneur, sénateur de la Guadeloupe, ex-ambassadeur de France, président, 8, avenue Frédéric Le Play, Paris.

Léon Cyprien-Fabre, administrateur de la compagnie Sud-Atlantique et des Chantiers et Ateliers de Saint-Nazaire et des Établissement Fraycinet [Fraissinet], vice-président et administrateur délégué - 47, boulevard Beauséjour, Paris.

Alexis Baptifaut, administrateur de compagnie Sud-Atlantique, de la société La Réunion française, des Ateliers Boissière du Havre, administrateur délégué, 111, rue du Ranelagh, Paris,

Eugène Collas, administrateur,

Daniel Dreyfus, administrateur de la société Gillet-Thaon, de la compagnie Sud-Atlantique, de la Compagnie des wagons-lits, de la société Immobilia, de la [Société commerciale et industrielle de la côte d'Afrique \[CICA\]](#), de la banque Daniel Dreyfus, administrateur, 71, rue de l'Assomption, Paris,

Comte Henri Demandolx, administrateur, 23, rue Reux de Brignolles, Marseille

Francis Cyprien-Fabre, administrateur,

Gabriel Lamaignère, administrateur,

Comte Jean Pastré, il y a lieu de signaler qu'il a été inculpé dans l'affaire du complot du CSAR contre la sûreté de l'État, administrateur de l'Électro-[Emble][Câble], du Cercle de Monaco, des Établissements Maréchal, de la société Immobilia, de la Société d'entreprises des travaux publics et industriels et des Hôtels de l'Étoile, de la société Gillet Thaon,

Fernand Raux.

Commissaires aux comptes : MM. Henri Léon et Gaston Patin de Saulcourt.

Directeurs : MM. Louis Nicol et André Nizery.

Historique : la Société intéressée possédait avant les hostilités de 1914 une flotte de 53 navires représentant plus de 90.000 tonneaux de jaugeage, mais dont un certain nombre fut coulé pendant la guerre. Toutefois, à la suite de l'élévation considérable du prix du fret, elle donna une bonne impulsion à la situation.

Elle dispose de nombreuses agences, succursales ou bureaux, notamment au Havre, Bordeaux, Marseille, Dunkerque, Anvers, Hambourg et exploita un certain nombre de lignes en services réguliers, notamment la République Argentine, la Côte occidentale d'Afrique, [l'Extrême-Orient](#). Sur la ligne de l'Amérique du Sud, elle exploite un service de paquebots Anvers-Le Havre, Bordeaux, Espagne, Portugal, [Dakar](#), etc. [Les lignes de la Cote occidentale d'Afrique comportent des services de paquebots au départ de Bordeaux, pour Madère ou Ténériffe \(alternativement\), Dakar, Conakry-Tabou, Sassandre, Port-Bust, Lomé, Cotonou, Souellaba \(Douala\), Libreville, Port Gentil, Pointe](#)

Noire, des services de cargos, reliant tous les grands ports. Rotterdam, Anvers, Dunkerque, Le Havre, Bordeaux et tous les ports de la côte d'Afrique, de Dakar à Pointe à Pitre - Pointe Noire, et des services annexes sur la rivière Ogooué et Fernand Vaz . Sur ces lignes, cinq navires spécialement aménagés sont affectés au transport de fruits de la Côte d'Afrique et notamment des bananes en compartiments ventilés et réfrigérés, cette catégorie de transports relativement récente n'a pas cessé de progresser. La Compagnie a complété son outillage africain par la mise en service d'avions d'un type spécial qui en fait de véritables navires volants destinés à relier rapidement entre elles les principales escales échelonnées entre Dakar et Pointe Noire. Pour desservir ces trois services, la Compagnie emploie 43 bâtiments représentant une jauge totale de 321.448 tonneaux, une jauge nette de 181.981 tonneaux et un port en lourd de 328.000 tonnes, et une puissance de 166.700 chevaux. L'âge moyen de cette flotte est de 12 à 14 ans. Dans le courant de l'exercice 3194-35, la Compagnie a effectué 28 voyages pour le Brésil et Rio de La Plata, 61 pour la côte occidentale de l'Afrique et 25 pour l'Indochine. Ce sont les services vers l'Amérique du Sud qui ont été le plus éprouvés par suite de la crise mondiale. Pour le nombre des voyageurs, il y eut un progrès marqué sur les lignes de la côte d'Afrique, moindre, quoique appréciable encore sur les côtes de l'Indochine.

La société a des intérêts avec la société des Docks frigorifiques du Havre, constituée en 1920 pour quatre-vingt-dix-neuf ans avec pour objet l'entreposage frigorifique. Siège social : quai Johannes Coubert au Havre. Elle a également des attaches avec la Compagnie Sud-Atlantique au capital de 50 millions de francs et a participé à la constitution de diverses affaires, notamment les Consommateurs de pétrole.

En 1925 (décembre), les Chargeurs réunis furent condamnés par la cour d'appel de Rouen à verser une provision de 20.000 F aux ayants droit du ministre de l'Afrique en attendant la fixation des dommages en dehors de ses indemnités. Elle dut rembourser une somme de 20 millions de francs. Elle a dû payer également aux compagnies ayant participé au sauvetage du paquebot "Dahomey" une somme de 2.561.000 F.

Cette affaire est importante en son genre et malgré les difficultés actuelles, se maintient dans des conditions assez satisfaisantes. Elle occupe un nombreux personnel, et son matériel représente une valeur de plusieurs millions de francs. Le bilan au 30 juin 1937 se totalisait à l'actif et au passif par 456.602.000 faisant ressortir un bénéfice d'exploitation de 53.216.288 F. Les amortissements avant inventaire sur le matériel naval ayant été de 51.318.750 F, il restait un bénéfice net de 1.897.538 qui a été joint au reliquat de 81.012. F laissé par l'exercice antérieur a été reporté à nouveau sous déduction de la réserve légale. Dans son rapport, le conseil a souligné que, dans les marines étrangères de commerce, la durée hebdomadaire du travail est de 64 à 72 heures, les 40 heures ont donc placé la marine française en état manifeste d'infériorité et lui ont imposé un fléchissement regrettable de son rendement. Bien que le tonnage mondial ait sensiblement augmenté, celui de la flotte française a diminué de 585.978 tonnes en 1937 et sur les 2.902.345 tonnes qui sont actuellement en construction, la part de la France n'est que de 70.824 tonnes ; l'exploitation n'a pas été sérieusement entravée par les événements d'Espagne, les chargements ont marqué une progression appréciable sur les lignes du sud et les services ont dû parfois être complétés par les affrètements. Jusqu'à présent, les événements d'Extrême-Orient n'ont pas de répercussion sensible pour l'exploitation de cette ligne.

Le bilan clôturé au 30 juin 1938 a présenté à l'actif comme au passif un montant de 803.073.860,94, à l'actif, le matériel naval figure pour 388.085.827,23, machines et installations frigorifiques : 1.524.617,22, matériel auxiliaire : 3.115.390,50, approvisionnements : 15.588.684,93 ; immeubles et mobilier : 28.854,93 ; valeurs disponibles : 112.199.485,85, valeurs mobilières : 91.754.634,73 ; débiteurs divers : 161.990.537,37.

La flotte est actuellement de 52 unités. Il a été effectué au cours de l'exercice 128 voyages au cours desquels 52.052 passagers ont été transportés et 1.594.675 m3 de marchandises - 568.226 lieues marines parcourues.

Le bénéfice de cette année sociale a été de 3.361.345,79 laissant après les 5% d'intérêts au capital et la réserve légale un apport de 72.901,24.

La situation financière est assez bien envisagée et l'on peut entre en relations sur la base d'un crédit moyen à suivre.

Relations bancaires : Société française de [reports] et dépôts Mirabeau & Cie, [CHRP], Société générale, Crédit lyonnais, BNCI, Banque de Paris et des Pays-Bas, Banque transatlantique.

CHARGEURS RÉUNIS
(*Le Journal*, 23 mars 1942)

Bénéfice net de l'exercice clos le 30 juin 1940, 6.997.433 francs, contre 5.318.753 fr. pour l'exercice précédent. Dividende proposé à l'assemblée du 2 avril : 6 % par action, dans les conditions prévues par la loi sur la limitation des dividendes. Pour les deux exercices précédents, il avait été réparti 5 % par action.

CHARGEURS RÉUNIS
(*Le Journal*, 13 avril 1942)

Les actionnaires, réunis en assemblée ordinaire le 2 avril, ont approuvé les comptes de l'exercice 1939-40, faisant apparaître un bénéfice distribuable de 6.997.433 fr. Le dividende a été fixé à 29 fr. 12 brut par action et à 10 fr. 989 par part de fondateur ; il sera mis en paiement à partir du 1^{er} mai, à raison de 20 fr. 384 par action nominative et 18 fr. 148 par action au porteur. Les parts au porteur ne recevront rien, le montant de la taxe de transmission absorbant la totalité de la répartition, les parts nominatives toucheront 7 fr. 692. En outre, l'assemblée a approuvé les modifications apportées à la présentation du bilan et notamment le virement de la provision pour reconstitution de la flotte aux fonds de renouvellement de l'outillage et du matériel ancien, et la création d'une provision pour renouvellement du stock de départ. L'assemblée a donné tous pouvoirs au conseil pour émettre un emprunt d'un montant total de 300 millions, en une ou plusieurs fois, afin de procéder à la conversion des emprunts actuels au moment où les conditions du marché seront favorables à cette opération.

CHARGEURS RÉUNIS
(*Le Journal des débats*, 19 déc. 1942)

Réunis en assemblée ordinaire le 15 décembre, les actionnaires ont approuvé les comptes de l'exercice au 30 juin 1941, qui font apparaître un bénéfice net de 6.546.664 francs, soit avec le report antérieur de 1939-1940 et le reliquat de 1936-1939, un total disponible de 13.669.814 francs.

Le dividende a été fixé à 6 % pour les actions. Il sera mis en paiement à partir du 28 décembre, ainsi que la répartition revenant aux parts de fondateur nominatives. La taxe de transmission absorbe le dividende revenant aux parts au porteur.

Francis C. FABRE,
pdg (1946-1980)



Coll. Olivier Galand

CHARGEURS RÉUNIS

Compagnie française de navigation à vapeur
Société anonyme
constituée conformément à la loi du 24 juillet 1867.

Fonds social : cent millions de francs
divisé en 200.000 actions de 500 francs

CAPITAL PORTÉ À 500.000.000 de FRANCS
Décision de l'assemblée générale extraordinaire du 28 décembre 1947

CERTIFICAT D' ACTIONS NOMINATIVES

Un administrateur (à gauche) : ?

Par délégation du conseil d'administration (à droite) : ?

Paris, le 23 avril 1948

Imp. Mont-Louis, Clermont-Ferrand-Paris C.O.I.A.C.L. N° 312411 — C 1135 — 9-6-43 (4.000)
E. Lesaché inv. et del. — Stern, graveur

1949 : CRÉATION DE LA COMPAGNIE MARITIME DES CHARGEURS RÉUNIS

1949 : CRÉATION DE L'UNION AÉROMARITIME DE TRANSPORT

www.entreprises-coloniales.fr/empire/UAT-1949-1963.pdf

LES CHARGEURS

Une grande compagnie privée de navigation qui maintient contre vents et marées le pavillon français sur les routes du monde
(article non signé)
(*Réalités*, juillet 1951)

LES Chargeurs réunis sont, par ordre d'importance numérique, le troisième armement français et représentent à peu près 10 % du tonnage global de la flotte marchande française. Après leurs 251.894 tonneaux, on tombe tout de suite aux 87.000 de la S. N. C. F. (qui a affrété un nombre considérable de navires), et les entreprises qui suivent atteignent tout juste les 80.000. Dans l'armement privé, ils sont d'ailleurs les premiers, puisque les Messageries comme la Transat sont devenues des sociétés d'économie mixte dont l'État détient la grande majorité des actions. Les premiers en France à constituer une importante flotte entièrement Diesel, les premiers armateurs et longtemps les seuls à se lancer dans la navigation aérienne, ils seront prochainement les premiers à utiliser des avions de transport à réaction, des Comet britanniques.

Actuellement, les Chargeurs administrent et exploitent un complexe royaume dont les principaux éléments sont cinq lignes de navigation : Amérique du Sud, Indochine, côte d'Afrique, Afrique du Sud et États-Unis-Afrique ; une flotte de 57 navires, dont 26 appartiennent en propre à la Compagnie (10 paquebots, 15 cargos, 1 bananier), sans parler du *Pasteur*, naguère à la Compagnie de navigation sud-atlantique, que les Chargeurs ont en gérance depuis quelque vingt ans (le *Pasteur* a été conçu par les Chargeurs et appartient maintenant à l'État)[liaisons avec l'Indochine de 1947 à 1953], 13 liberty-ships et 15 autres navires de charge affrétés en France et à l'étranger, un personnel embarqué représentant 3.000 personnes, un personnel terrestre qui en compte plus d'un millier (ouvriers non compris), dont 325 à Paris ; de multiples agences à travers le monde (parfois communes à d'autres armements) ; des services annexes de manutention, de remorquage, d'acconage ; un domaine immobilier considérable, des immeubles construits ou en construction, un des plus beaux hôtels de la côte d'Afrique ; une exploitation aérienne : l'Union aéromaritime de transports, reviviscence du service aéromaritime, à laquelle participent d'une part Air France, d'autre part les techniciens qui la dirigent, mais dont la présidence est assurée par M. Vidal, secrétaire général des Chargeurs. L'exploitation de la flotte a rapporté 15 milliards de recettes en 1950 aux Chargeurs réunis.

L'animateur en est Francis Fabre, quarante ans, le benjamin de l'armement. Ses titres : président des « Chargeurs réunis » et de la Compagnie Maritime des Chargeurs réunis, qui exploite la flotte ; vice-président du Comité central des armateurs de France, où il assume la présidence de la Commission de reconstruction de la flotte marchande

française, etc. Francis Fabre et, avant lui, son père sont responsables de ce que les Chargeurs puissent, à l'heure actuelle, soutenir la lutte sans aide gouvernementale.

Les Chargeurs n'ont pourtant pas commencé avec les Fabre. La Compagnie est née le 12 janvier 1872 du cerveau d'un banquier, Jules Vignal (de la Banque Blacque, Vignal et Cie). Il avait de gros intérêts en Argentine, ce qui lui donna l'idée d'une ligne de navigation entre la France et ce pays. La société fut créée avec un capital de 8 millions, en 16.000 actions de 500 francs souscrites pour moitié par les neuf fondateurs : d'autres banquiers, de gros chargeurs parmi lesquels Henri Mirabaud, le baron Seillière [Bq Demachy][+ Fould]. Les demandes dépassèrent les 8.000 actions mises sur le marché. Un mois plus tard la Compagnie signait avec les Forges et Chantiers de la Méditerranée [à La Seyne] un contrat pour la construction de six vapeurs, trois grands et trois petits, pour un prix total de 6.300.000 francs. En principe, la Compagnie devait exploiter deux lignes : l'une sur La Plata, l'autre sur le Brésil. En 1878, sa flotte atteint 20.000 tonneaux (pour 10 navires).

Tout cela, par ses propres moyens — à l'exception d'un emprunt de 4 millions, lancé en 1881, qui sera remboursé en 1888. Mais le fret est abondant, surtout le fret lourd (matériel pour les chemins de fer argentins venant du Creusot, de Fives-Lille) et la flotte ne grandit pas assez vite, les Chargeurs se mettent à affréter. Fin 1882 le capital passe à 12.500.000 francs et le réseau comprend 24 navires. Puis Savorgnan de Brazza incite la Compagnie à s'intéresser à l'Afrique. L'État met en adjudication deux lignes : l'une partant du Havre, l'autre de Marseille. La Compagnie Fraissinet emporte la première ; les Messageries Maritimes, la seconde. Têtus, les Chargeurs offrent 10 % de rabais sur la proposition Fraissinet et enlèvent l'adjudication de la ligne du Havre. Les résultats : deux grands bateaux commandés, une agence créée tout de suite à Libreville.

La même année, les Chargeurs se lancèrent dans une formule dont on parlait déjà depuis quelque temps, mais qu'ils n'envisageaient jusqu'alors qu'avec réticence : l'équipement frigorifique pour la ligne d'Amérique du Sud [Charles Tellier, inventeur du frigorifique]. Deux vapeurs furent équipés de façon à pouvoir transporter 200 tonnes de viande à chaque voyage. Cette année-là, le président de la République, Carnot, vint visiter les installations du Havre, après quoi il envoya son portrait encadré au conseil d'administration, fait que le service des archives de la maison enregistra avec révérence dans ses annales. En 1895, le tonnage de la flotte a augmenté de 70 %, cela sans aucun appel à des capitaux extérieurs, en dehors de l'emprunt de 4 millions qui a été remboursé. Elle compte alors 31 navires, pour un tonnage de 80.000 tonneaux.

La Grande Guerre arrive, le gouvernement français pousse les armateurs à affréter de plus en plus de bateaux. Les Chargeurs développent considérablement leur flotte frigorifique, passent des commandes dans tous les chantiers du monde, louent même des cales à l'année en Angleterre. La guerre gagnée, la flotte comprend 44 navires (290.000 tonneaux). Mais les échanges se raréfient, les prix du fret dégringolent, il y a pléthore de tonnage transporteur, les importations de viandes argentines sont suspendues. La situation se dramatise : que faire de la flotte frigorifique ? Comment trouver des ressources suffisantes dans ces ports de la côte d'Afrique mal outillés (c'est encore vrai vingt-cinq ans plus tard...) où les opérations sont lentes, le prix de revient élevé ? Les choses vont mal.

Ici — nous sommes en 1926 — entrent en scène les Fabre, qui vont, un peu contre leur gré, prendre en main les Chargeurs réunis et leur imprimer un nouvel essor.

Les Fabre ? De petits armateurs marseillais. Pour les choses maritimes, ils en sont à la quatorzième génération : en 1472, le premier Fabre repéré par l'histoire passait son temps à cultiver sa terre et à trafiquer pour son compte, petitement, sur une barque. Ses descendants abandonnèrent définitivement leur intérêt dans la culture et s'attachèrent de plus en plus à devenir des négociants armateurs, trafiquant sur l'Atlantique, sur les Antilles, sur les Indes. Cela dura deux ou trois siècles.

À la fin du XVIII^e siècle, ils ont pignon sur rue à Marseille, et le Fabre d'alors est le premier grand armateur de la famille. Le métier n'était pas facile, la plupart des rivages inhospitaliers, entre autres la côte d'Afrique pour laquelle les Fabre et leurs collègues montraient beaucoup d'intérêt. C'était l'époque où ces territoires étaient divisés en « côte des bonnes gens » et « côte des mal gens ». Les « bonnes gens » vous recevaient à peu près correctement et voulaient bien commercer avec les Européens, les « mal gens », par contre, ne pensaient qu'au pillage et aux festins alimentés de la chair des navigateurs qui tombaient entre leurs mains.

Il n'y avait pas de monnaie, le troc était d'usage. Les noirs de la Côte Occidentale d'Afrique avaient coutume d'utiliser comme moyen d'échange, lorsque l'occasion se présentait, de petits coquillages en forme de dent de chien appelés « cowries » [cauris]. Un capitaine attaché aux Fabre découvrit au cours d'une expédition commerciale sur les côtes du Mozambique, à l'autre bout du continent, une plaque recouverte de coquillages identiques et, aussitôt, d'en remplir ses cales, de s'en retourner en Côte Occidentale d'Afrique et d'y acheter force marchandises.

Puis vint l'époque de Cyprien-Fabre. Avec lui commença un nouveau cycle. En effet, jusqu'à présent, la navigation ne se faisait qu'à voile, mais déjà, à travers le monde, on commençait à s'intéresser de plus en plus à la machine à vapeur. C'était une grosse étape, mais Cyprien n'hésita pas à la franchir.

Cyprien mourut jeune. Deux de ses enfants restèrent dans l'armement, ses fils Paul et Léon, qui dirigèrent de concert la Compagnie Fabre à Marseille. En 1926, les frères Fabre voulurent coordonner les efforts de l'armement français sur la côte d'Afrique et leur attention se fixa sur les Chargeurs réunis qui, à cette époque, battaient de l'aile. Tout ce que voulaient les Fabre, c'était acquérir une participation dans l'affaire. Mais les choses n'allèrent pas tout seul. Pour les Fabre, il fallut donc choisir entre tout ou rien. La bagarre ne tarda pas à éclater ; financiers contre armateurs, protestants contre Marseillais. Il y eut une course folle sur les titres, qui montèrent. Les Marseillais triomphèrent de justesse. Il leur fallait une majorité, ils l'avaient trouvée, mais pour ce faire, aucun des leurs ne devait manquer à l'appel. Au jour J de l'offensive, tout le clan marseillais fut convié à de grandes agapes. Les Fabre s'étaient dit qu'on oublie plus aisément d'aller à une assemblée générale qu'à un déjeuner.

Paul Fabre, donc, prit la tête de l'opposition contre la gestion financière de la Compagnie et refusa d'approuver les comptes. Un nouveau conseil fut élu où Paul et Léon prirent place et assumèrent la gestion de la société. La tâche était dure, les difficultés nombreuses et les solutions difficiles à trouver. Pendant trois ans, la nouvelle compagnie ne distribua pas de dividendes. Néanmoins, avec la nouvelle direction, l'affaire change d'allure ; de société anonyme administrée par de grands financiers, elle tourne à l'entreprise purement maritime gérée de près par des armateurs de métier. Les frères Fabre divisent leur tâche : Paul reste à Marseille pour assumer la direction de la Compagnie Fabre, totalement indépendante des Chargeurs, Léon part pour Paris diriger les Chargeurs réunis.

Léon Fabre est un homme d'aspect extrêmement froid, d'allure sévère ; la précision même, connaissant à fond son métier, il avait fait ses premières armes à la Compagnie Fabre et, avant d'en assumer avec son frère la direction, il était passé par tous les services ; pas un papier, pas une lettre, pas un compte ne circulaient sans qu'ils eussent été passés au crible, étudiés, pesés et annotés par lui. Il écrit de sa main un volumineux règlement du commissariat (service qui assure la gestion administrative des navires) où tout était prévu, depuis les comptes de gestion, de nourriture, sortie de magasins, jusqu'à la façon de servir le poulet rôti et de présenter les plats. Il introduisit dans la maison l'esprit armateur. Jusqu'alors on songeait surtout à la technique des navires, et les « commerciaux » avaient quelque difficulté pour faire prévaloir auprès des ingénieurs leur point de vue, qui était celui de la clientèle. Avec Léon Fabre,

l'exploitation devint, avant tout, commerciale, et au lieu de chercher des clients pour leurs bateaux les Chargeurs firent des bateaux pour leurs clients.

Le premier navire qui fut aménagé sous Léon Fabre comportait beaucoup de cabines de passagers de première et de seconde classes. Léon Fabre exigea qu'une cabine modèle du type prévu fût construite dans les ateliers de Bordeaux avec tout son mobilier, lavabo, etc., et que la femme de l'agent général de Bordeaux l'essayât : elle voulut bien se prêter à faire ses bagages comme si elle partait sur la côte d'Afrique et s'installer ensuite dans la cabine modèle. Des détails d'aménagement purent ainsi être corrigés.

Léon Fabre ne se perdait pourtant pas dans les détails, il exigea des économies serrées, réduisit les engagements de la Compagnie, stoppa les commandes de navires, restreignit le nombre de voyages — 151 en 1930, 130 en 1931, 101 en 1932 — sut intelligemment profiter à l'extrême de toutes les occasions de faire des affaires. Le commerce de la viande frigorifiée d'Argentine ne nécessitant plus la nombreuse flotte construite à cet effet, les Chargeurs en détournent deux bateaux, les rebaptisent des noms de deux héros polonais, *Krakus* et *Swiatowid*, font tête de ligne à Gdynia, embarquent les réfugiés polonais pour le Brésil, prennent à leur bord de futurs officiers de la Marine marchande polonaise et leur font faire des stages. Pour les réfugiés trop pauvres pour payer leur passage, la Compagnie s'entend avec le gouvernement de l'État de Sao Paulo, qui assure les frais de transport des immigrants européens. La Compagnie va à Hambourg chercher des milliers et des milliers d'israélites allemands ; ce ne sont peut-être pas de très bons clients, mais malgré les nombreuses compagnies concurrentes, anglaises, hollandaises, les bateaux partent pleins, le nom des Chargeurs est connu de tous et arrive en tête pour le transport d'émigrants européens vers l'Amérique du Sud.

On se restreint, on se bat contre la concurrence avec les moyens du bord, mais on n'oublie pas de songer à l'avenir. Des 1932, la Compagnie entreprend la construction de la première flotte bananière spécialisée ayant navigué sous pavillon français. Elle transportait, en 1939, 70 % du tonnage de bananes importées de la côte occidentale française.

Cyprien-Fabre avait su passer au moment opportun de la navigation à voile, dans laquelle il avait fait ses débuts, à la navigation à vapeur, Léon, son fils, se demanda si l'avenir ne commanderait pas de joindre une flotte aérienne à la flotte maritime. Un expert fut envoyé en Afrique pour étudier les possibilités d'une ligne desservant Dakar-Pointe-Noire. C'est ainsi que l'Aéromaritime fut créée et employa sur sa ligne des Sikorski S.43, le plus grand avion amphibie de l'époque. Avant l'Aéromaritime, il fallait cinq jours pour aller de Dakar à Abidjan, douze pour Pointe-Noire. Enfin, la Côte Occidentale d'Afrique pouvait commencer à vivre à un rythme normal. Grâce aux Chargeurs et à l'Aéromaritime, l'Afrique intérieure devenait rapidement accessible. La Compagnie songea à y attirer les touristes. Non pas en organisant des croisières — comme elle le faisait d'ailleurs en Méditerranée et sur la mer du Nord — mais en construisant des hôtels confortables, en créant de toutes pièces des stations climatiques, à Dalaba, dans le Fouta-Djalon [Guinée], à Dschang au Cameroun [100 km nord Douala], stations qui, dit-on, sauvèrent la santé de beaucoup d'Européens privés pendant la dernière guerre mondiale du séjour en métropole... En 1938-1939, la situation économique des Chargeurs est rétablie, la flotte rend à plein, on peut reprendre les dividendes, encore très modestes. Francis Fabre, âgé de vingt-sept ans, se prépare à prendre la relève de son père. La guerre arrive, Léon Fabre part pour les États-Unis et y restera pendant toute la guerre. En 1940, tous les stocks déménagent successivement du Havre à Bordeaux, puis à Marseille, tandis que des bateaux, comme le *Dupleix*, essaient d'échapper aux Allemands, s'échouent, heurtent des champs de mines ou vont se perdre à l'autre bout de la terre. Jusqu'en 1942, les Chargeurs exploitent la ligne d'Afrique. À l'arrivée des Allemands à Marseille, les millions que

représente l'équipement des bateaux sont éparpillés à travers la France et seront à peu près entièrement récupérés à la Libération. Le personnel navigant est placé à terre, l'état-major de Paris est tant bien que mal occupé à divers travaux temporaires ; on organise pour eux des cours d'économie politique, de droit maritime et, surtout, on fait travailler d'arrache-pied les dessinateurs à l'établissement des plans de la future flotte. En 1944, on fait le bilan : 24 navires sur 40 sont détruits ; il faut trouver quelque part la relève indispensable des agents à l'étranger, fourbus par quatre années de dur climat ; il faut, à toute allure, former le personnel.

Les Chargeurs réunis assurèrent en premier lieu la consignation des navires américains ravitaillant les armées alliées dans les ports français de l'Atlantique et de la Manche. Pendant ce temps, les travaux de reconstruction de la flotte étaient immédiatement entrepris, les plans soigneusement étudiés pendant l'Occupation mis en exécution aux Chantiers de Penhoët, aux Chantiers de la Loire, aux Chantiers de Provence, au Canada, en Angleterre, en Belgique, au Japon. Chaque bateau prit de quatorze mois à deux ans pour être construit. Certains de ces modèles, surtout le cargo de 7.080 tonnes, furent retenus pour d'autres armements français par la Commission de reconstruction, ce qui, pour la première fois dans l'histoire, fit bénéficier la flotte marchande française d'un équipement relativement homogène.

La flotte à peu près reconstituée — mais le tonnage exploité d'avant guerre largement dépassé —, les Chargeurs réunis sortent des chemins battus.

Les territoires d'Afrique ont besoin du matériel américain et de débouchés pour leurs matières premières : les Chargeurs créent une ligne, la seule ligne française reliant les États-Unis à la côte occidentale d'Afrique. Pour participer au trafic des laines sur l'Afrique du Sud, ils créent un service joint avec la Compagnie des Messageries Maritimes et chargent des bateaux à partir de Durban.

De plus en plus, depuis la guerre, la Compagnie s'intéresse au développement de l'Afrique noire française. La gestion d'une de ses filiales, la Société Commerciale et Immobilière Africaine — qui possède un domaine immobilier considérable — prend des proportions inaccoutumées : construction d'immeubles commerciaux, construction de logements, aménagement de hangars.

Chaque fois qu'une agence quelconque réclame un comptable ou un contremaître supplémentaire, il faut construire pour ce dernier une maison, et le prix d'une maison modeste, en A.-O.-F. ou en A.-E.-F., se monte au moins à 6 millions C. F. A. (12 millions de francs métropolitains).

Le Çarzeur en Afrique est un personnage pour la population. « M. Çarzeur : », disent les noirs, qui, au marché, s'effacent devant le cuisinier de « M^{me} Çarzeur »...

À Abidjan, une de leurs implantations les plus complètes, où leur agence et leur service de manutention sont communs aux compagnies Fabre et Fraissinet, ils ont une vingtaine d'employés blancs et une trentaine de noirs pour la seule agence, plus une trentaine de blancs et quatre cents noirs pour la seule manutention.

Autour d'un ancien immeuble qu'ils ont acquis il y a une dizaine d'années, ils ont construit un hôtel très moderne, l'hôtel du Parc. Pour la première fois sur la côte d'Afrique, on a vu un hôtel qui pouvait répondre à ce nom, avec des chambres confortables, propres, des douches, toilettes et un service se rapprochant du service des hôtels européens doté d'une brasserie et d'un restaurant. Qui dit restaurant dit ravitaillement à assurer régulièrement. Il a donc fallu créer des chambres frigorifiques et, pour les faire fonctionner, il a fallu l'électricité. L'électricité d'Abidjan n'était pas à même fournir le courant suffisant. Il a fallu installer des groupes électrogènes importants en triple, en prévision d'une défaillance de l'un d'eux. Il a fallu forer des puits pour trouver l'eau. L'hôtel du Parc a été conçu comme un navire capable de satisfaire à ses propres besoins.

À Douala, de nombreuses constructions sont en cours. La Compagnie s'intéresse vivement aux problèmes des manutentions et elle a acheté beaucoup de matériel pour

équiper les différents ports africains : grues, tracteurs, camions, fourchettes, etc. A Port-Gentil, les Chargeurs réunis ont construit onze immeubles et procurent aux résidents français leurs seules petites bouffées d'air de France : chaque fois qu'un navire fait escale, toute la colonie se précipite pour dîner et danser à bord.

Les Chargeurs sont repartis d'un bon pied. Francis Fabre, secondé par ses deux frères — Pierre, à Paris, Albert, en Amérique du Sud — et par un état-major de première classe — MM. Vidal, secrétaire général ; Pommery, directeur financier ; Caillard, directeur industriel ; Fournier, directeur administratif, et Dupré, directeur commercial — ne perd cependant pas de vue que son affaire est une affaire commerciale, vivant de ses propres ressources et responsable de ses propres erreurs. Il ne doit pas négliger l'esprit de compétition, la rapidité, la régularité des services. La concurrence ne manque pas : en Afrique, les Compagnies Fabre Fraissinet, Delmas-Vieljeux, la Compagnie [Société] Navale de l'Ouest ; en Amérique du Sud, la Société Générale de Transports maritimes à vapeur, la Compagnie d'Orbigny, les Dreyfus ; en Indochine, les Messageries Maritimes.

Aux Français il faut ajouter les Suédois, les Norvégiens, les Hollandais et maintenant les Allemands sur la côte d'Afrique, les Anglais (Royal Mail), les Hollandais (Rotterdam Zuid America), les Sud-Américains (Dodero, Flota mercante Floyd Brasileiro) sur l'Amérique du Sud, les Américains (Farrel Line, Delta Line), les Britanniques (Elder Dempster) ou les Norvégo-Américains (Barber Line) sur la ligne côte d'Afrique-États-Unis. Il faut se défendre et serrer les comptes d'exploitation. Il existe bien, sur la très grande majorité des lignes exploitées, des « conférences » qui réunissent les compagnies faisant du trafic sur les mêmes parcours. Ces conférences sont là pour régulariser la courbe des prix, pour empêcher les gros de manger les petits et pour protéger leurs adhérents des outsiders qui profiteraient d'une recrudescence momentanée du trafic sur une ligne pour offrir aux clients des prix de transport défiant toute concurrence. Mais à l'intérieur même de ces conférences, la concurrence reste souvent acharnée.

L'A B C de la bonne marche d'une compagnie de navigation est de fixer au moins six mois à l'avance les itinéraires des navires, de combiner les escales commerciales avec le ravitaillement en vivres et en combustible au point où ils sont le meilleur marché, d'avoir des horaires fixes pour ne pas décevoir la clientèle. Mais les chevilles ouvrières d'une compagnie de navigation sont ses agents commerciaux. Les Chargeurs réunis sont représentés dans le monde entier, soit directement (seize agences), soit indirectement (quatre cents représentants). Les agents recrutent fret et passagers et doivent jouer le rôle d'indicateurs du marché mondial. De Paris, les Fabre partent chaque année inspecter leurs agences, établir de nouveaux liens personnels.

L'exploitation d'une flotte d'une soixantaine de navires de tous types et de tous tonnages disséminés en permanence sur tous les océans du monde à des centaines de milles de leur port d'attaché du Havre ou de Bordeaux, pose des problèmes quotidiens. Armer ces navires, leur assurer du fret et des passagers, leur procurer du ravitaillement en vivres et en combustible, envoyer à l'escale prévue les fonds nécessaires pour payer les dépenses, prévoir un prochain séjour en cale sèche pour effectuer les réparations, voilà quelques éléments de la « routine » journalière. Sans compter qu'au dernier instant, dans un métier au rythme particulièrement rapide qui dépend autant des éléments que des hommes, survient toujours l'incident qui modifie tout. Le développement des communications permet au siège social de connaître à tout instant la position exacte de sa flotte et d'exercer sur elle une action constante. Chaque heure apporte boulevard Malesherbes sa moisson de télégrammes d'Extrême-Orient, d'Afrique, d'Amérique du Sud : position des navires, listes des chargements à assurer, offres de fret, prévisions d'arrivée ; tout cela dans le code personnel de la Compagnie.

La préoccupation constante des services de l'exploitation est de respecter l'horaire. Tantôt c'est une tempête qui oblige le navire à réduire sa vitesse. tantôt c'est l'attente imprévue à l'entrée d'un port qui modifie les prévisions. Lors d'une récente grève du

port d'Anvers il y eut un tel détournement de trafic vers Dunkerque que certains navires de charge (les navires à passagers ayant la priorité) durent rester trois jours au mouillage devant le port avant d'en franchir l'écluse géante. La côte occidentale d'Afrique a eu le privilège des records dans ce domaine. Le développement économique de cette région depuis la Libération a provoqué un tel afflux de marchandises que les possibilités de manutention et de déchargement de certains ports de la côte ont été dépassées, des navires attendaient, sous pression, leur déchargement au large : on les surnommait sur la côte les « magasins flottants ». Or, la journée d'un simple cargo de 7.000 tonnes, à la mer, revient à près de 500.000 francs. L'imprévu auquel il faut faire face, ce sont aussi les grèves des dockers. Récemment, une grève en Nouvelle-Zélande dura trois semaines, paralysant complètement tous les ports.

Le rôle de la direction commerciale est de s'adapter avec souplesse aux brusques variations provoquées dans le trafic des passagers et des marchandises par des événements sur lesquels elle n'a malheureusement qu'une action limitée. Une crise de politique internationale raréfie le nombre des Américains du Sud qui viennent séjourner en Europe, la dévaluation de la livre sterling modifie les trafics. La conclusion d'un accord commercial entre deux nations, la libération de contingentements à l'exportation provoquent un afflux brutal et parfois en sens unique des marchandises. En 1950, les Chargeurs réunis ont dû, à certaines époques de l'année, faire face à des transports massifs sur l'Argentine et le Brésil qui ont nécessité des affrètements de navires.

L'armement des navires, et notamment le recrutement des états-majors, n'est pas la moindre des difficultés quotidiennes qui se posent à la Compagnie. Pendant les années de guerre, peu d'officiers de la marine marchande ont été formés, de nombreux officiers se sont reclassés à terre, et la marine ne semble plus bénéficier du prestige qui lui attirait autrefois de nombreuses vocations. Le personnel est rare ; il faut éviter toute perte de temps. Il y a quelques semaines, les Chargeurs affrétèrent spécialement un avion pour transporter un équipage complet au Japon afin de prendre possession d'un navire qui venait d'y être terminé. Ce système tend à se généraliser, et il n'est pas de semaine où ne figure à la Bourse des frets aériens une demande pour un transport d'équipage complet sur un point quelconque du globe. C'est encore à l'avion que l'on demande souvent de transporter des pièces détachées, et notamment des hélices, opération rentable si l'on tient compte du coût d'immobilisation d'un navire.

D'autres tâches, plus connues du grand public, n'en sont pas moins délicates. La Compagnie doit apporter tous ses soins à la décoration des nouveaux paquebots : c'est elle qui leur donnera leur personnalité et attirera une clientèle fidèle. Les passagers des lignes de paquebots ont non seulement leur compagnie préférée, mais aussi leur navire qu'ils recherchent à chaque traversée et leur choix dépend souvent moins de sa rapidité que de son ambiance.

L'action des gouvernements, les progrès techniques modifient constamment les données économiques auxquelles le transporteur des grandes routes mondiales doit s'adapter. Des trafics disparaissent provisoirement ; les exportations d'Indochine vers la France (80.000 tonnes en 1950 contre 1.323.000 en 1938), d'autres définitivement ; les exportations d'arachides du Sénégal qui, de 368.000 tonnes en 1938, sont tombées à 3.000 tonnes en 1949 par suite de l'industrialisation de ce pays qui exporte désormais de l'huile d'arachide. Certains trafics provisoires apparaissent, tels les nombreux transports de charbon des États-Unis vers l'Europe, qui, au lendemain de la Libération, ont immobilisé à l'époque une flotte de cinq cents à six cents navires représentant un quart des cargos au long cours à flot dans le monde. Après avoir complètement cessé, ce trafic reprend depuis quelques mois. La famine aux Indes nécessite d'importants transports de céréales vers ce pays. D'autres trafics se modifient progressivement. Ainsi, sur l'Amérique du Sud, les exportations de France vers le Brésil et l'Argentine, qui ne représentaient qu'un tiers des importations en provenance de ces pays en 1938, atteignent actuellement le même tonnage que les importations.

Malgré cette perpétuelle évolution des courants et des échanges commerciaux, il faut effectuer les prévisions à longue échéance. Entre le moment où un navire est conçu et celui où il entre en service il se passe plusieurs années, nécessitées par l'étude des plans et la construction, pendant lesquelles toutes les données économiques peuvent avoir été bouleversées. L'immobilisation financière que représente un paquebot se chiffrant à plusieurs milliards, un seul cargo de 7.000 tonnes valant plus d'un demi-milliard, les décisions qui engagent l'avenir ne sont prises qu'avec beaucoup de prudence et de réflexion, d'autant plus que, chaque navire devant être adapté au trafic auquel on le destine, il faut plusieurs années à l'avance tenter de détecter l'évolution économique, financière, démographique des pays qu'il doit desservir, cargo, cargo mixte, paquebot, pétrolier, charbonnier bananier : les formules sont nombreuses et variées. Un exemple est la création récente d'une flotte bananière considérable, effort auquel les Chargeurs réunis ont largement contribué. En 1928, sur 182.000 tonnes de bananes importées, 8.000 provenaient de la France d'outre-mer. En 1938, c'est à 178.000 tonnes que se chiffraient les importations de la France d'outre-mer par l'intermédiaire de la flotte bananière française. Depuis, malgré la guerre, ce trafic a repris. Pour cet exemple aussi, ce bouleversement n'a pu se faire que parallèlement au développement agricole des régions considérées : Antilles ou côte d'Afrique.

Plus enfin que toute autre société, une compagnie de navigation doit se tenir au courant de ce qui se passe chez le voisin, c'est-à-dire à l'étranger. La mer est libre, l'accès des ports ouvert à tous, et si quelques pays limitent par certaines mesures de protection directes ou indirectes cette concurrence, il n'en reste pas moins que c'est, à l'échelon mondial, entre une vingtaine de nations que s'affrontent les armements.

L'aspect financier n'est pas le moindre des problèmes, il faut assurer une trésorerie en devises étrangères dans toutes les parties du monde, financer de nouvelles constructions qui se chiffrent par milliards.

Actuellement, la conjoncture économique permettrait aux Chargeurs réunis de posséder trente navires de plus. Mais le métier d'armateur n'autorise pas à se lancer inconsidérément dans des spéculations à court terme. Dans quelque mois ces bateaux, maintenant utilisables, pourraient ne plus l'être. Et ce serait alors une perte sèche pour la Compagnie. Un bateau ne peut pas s'arrêter. Il requiert des soins constants, qui ne peuvent lui être donnés que lorsqu'il navigue, car autrement, il n'est pas rentable. Il faut donc, au jour le jour, s'arranger avec ce que l'on a, utiliser au maximum les possibilités du marché mondial mais ne jamais s'aventurer trop loin. Il est même difficile de faire naviguer un bateau prévu pour l'Afrique sur la ligne d'Amérique du Sud : les conditions de chargement et de déchargement, les tonnages sont si différents que les navires ne sont guère interchangeables. Les échanges sont aujourd'hui beaucoup plus importants qu'avant la guerre mais ils varient en volume d'une manière beaucoup plus soudaine. Le métier d'armateur exige beaucoup de prévoyance et beaucoup de prudence : deux qualités dont les Fabre, depuis qu'il y en a et qui flottent, ne manquent pas.

FIN.

LÉGENDES

LES FABRE, armateurs marseillais, président depuis 1926 aux destinées des Chargeurs. Léon Fabre (au centre), qui pendant les années d'avant guerre avait magistralement remis sur pied l'affaire, a passé ses pouvoirs en 1941 à son fils aîné Francis (assis à sa droite), l'actuel président-directeur général, mais continue à jouer un rôle essentiel dans les conseils de la Compagnie. Assistent également à cette réunion de travail (de gauche à droite) : MM. Bouly de Lesdain, sous-directeur des services commerciaux, Pierre Fabre, frère de Francis et son collaborateur direct ; Pommery, directeur financier ; Vidal, secrétaire général ; Albert Fabre, troisième fils de Léon Fabre et représentant la Compagnie en Amérique du Sud ; Caillard, directeur des services

techniques ; Hessel, chef de la comptabilité. Manquent à la réunion deux membres de l'état-major : MM. Fournier, directeur des services administratifs, et Dupré, directeur des services commerciaux.

LE 16 OCTOBRE 1872 le « Belgrano », premier navire de la Compagnie des Chargeurs réunis, quittait Le Havre avec 45 passagers et 1.100 mètres cubes de marchandises, à destination de La Plata. Ce paquebot mixte jaugeait 3.000 tonneaux et marchait 10 nœuds. Il lui fallait quelque trente jours pour faire la traversée.

1882. Le *Parana*, qui entre en service, transporte les premières cargaisons de balles de peaux de La Plata à Bordeaux.

1890. *L'Éclair* est utilisé comme navire annexe pour le transport des passagers sur la côte occidentale d'Afrique.

1904. Le vapeur *Amiral-de-Kersaint* entre en service sur toutes les lignes. Il sera coulé par un U-Boot en 1917.

1906. Le paquebot *Europe* assure (jusqu'en 1929) d'une façon continue la liaison Bordeaux-Côte Occidentale d'Afrique.

1923, Le vapeur *Dupleix*, de la série des « Navigateurs », va faire toutes les lignes jusqu'à la guerre, qui lui sera fatale.

1950. Le *Lavoisier*, le plus récent des paquebots mixtes de sa série, entre en service sur Le Havre-Buenos-Aires.

EN QUATRE-VINGTS ANS D'EXISTENCE, les Chargeurs réunis ont incorporé à leurs navires tous les perfectionnements techniques apportés aux transports maritimes. Le paquebot de 1872 était à propulsion mixte (voile et vapeur). Sa jauge brute était de 3.000 tonneaux et sa puissance de 1.200 CV. Le paquebot mixte moderne, tel le *Lavoisier*, est propulsé par deux moteurs diesel Sulzer, directement réversibles, à deux temps, à injection mécanique, agissant chacun sur une hélice. Chaque moteur se compose de huit cylindres de 720 mm. d'alésage et de 1.250 mm. de course, développe 5.000 CV à 120 tours-minute et 6.000 CV à 130 tours-minute. La jauge brute de ce paquebot est de 11.000 tonneaux. Il a trois ponts complets en acier, et sa coque est compartimentée par huit cloisons étanches s'étendant depuis le ballast — qui est placé entre la quille et le pont inférieur — jusqu'au pont supérieur. Il mesure 163 m. 60 de long et 19 m. 60 de large. Les aménagements du *Lavoisier* lui permettent d'embarquer 100 passagers de première et 230 de troisième classe ; ses cinq cales ont une capacité totale de 9.000 mètres cubes. Sa vitesse de croisière est d'environ 17 nœuds.

EN 1882, TROIS LIGNES étaient exploitées par les Chargeurs réunis (Brésil, Parana, La Plata) avec six types de bateaux (ci-contre, de gauche à droite sur la gravure, *Henri-IV*, (1873, 1.500 tx.), *Ville-de-Rosario* (1881, 2 000 tx.), *Pampa* (1878 3.000 tx.) ; *Ville-de-Rio-de-Janeiro* (1873, 1.500 tx.), *Belgrano* (1872, 2.000 tx.) ; *Portena* (1875, 2.500 tx.).

AU 22 MAI 1951, 54 NAVIRES battant pavillon des Chargeurs (cinq étoiles rouges sur fond blanc) sillonnent les mers (dont neuf, affrétés ne leur appartenant pas en propre) ; : 1. *Claude-Bernard*, paquebot, 11.968 tx., allant de Buenos-Aires au Havre. 2. *Formose*, paquebot, 9.975 tx., allant de Buenos-Aires à Hambourg, 3. *Kerguelen*, paquebot, 10.237 tx., allant de Buenos-Aires à Anvers. 4. *Lavoisier*, paquebot, 11.968 tx., allant de Buenos-Aires à Anvers. 5. *Baccarat*, cargo, 7.244 tx., allant d'Anvers à Buenos-Aires. 6. *Pilote-Garnier*, cargo, 6.977 tx., allant d'Anvers à Buenos-Aires. 7. *Robert-Espagne*, cargo, 7.176 tx., allant d'Anvers à Buenos-Aires. 8. *Hawk*, affrété, allant de La Plata-Brésil à Casablanca-Nantes. 9. *Matteo-Marsano*, affrété, allant de La Plata-Brésil à Casablanca-Dunkerque, 10. *Brazza*, paquebot, 9.065 tx. allant de Pointe-Noire à Bordeaux. 11. *Cap-Saint-Jacques*, paquebot 8.009 tx., allant de Bordeaux à Douala 12. *Foucauld*, paquebot, 9.066 tx. allant de Bordeaux à Pointe-Noire. 13. *Bakala*, cargo, 4.107 tx. allant de Dunkerque à Douala. 14. *Beyla*, cargo, 4,512 tx., allant de Durban à

Calais. 15. *Bilma*, cargo, 4.513 tx. allant de Burutu à Dunkerque. 16. *Boffa*, cargo, 4.512 tx. allant de Douala à Nord-France. 17. *Bouca*, cargo, 4.512 tx., allant de Dunkerque à Durban. 18. *Cernay*, cargo, 7.176 tx., allant de Douala à Amsterdam-Dunkerque. 19. *Daloo*, cargo, 4.108 tx., allant de Dunkerque à Douala. 20. *Fort-Archambault*, cargo, 5.549 tx., à Livourne. 21. *Fort-de-Douaumont*, cargo, 5.265 tx., au Havre. 22. *Isigny*, cargo 7.176 tx., allant de Matadi à Rotterdam-Dunkerque. 23. *Le Lavandou*, cargo, 7.176 tx., allant de Dunkerque à Burutu. 24. *Le Verdon*, cargo, 7.176 tx., allant de Douala en Hollande-Dunkerque. 25. *Libreville*, cargo affrété, faisant du cabotage en C. O. A. 26. *Lisieux*, cargo, 7.116 tx., allant de Matadi à Rotterdam-Dunkerque. 27. *Loulea*, cargo, 4.489 tx., allant de Dunkerque à Matadi. 28. *Plouharnel*, cargo, 7.176 tx., allant de Lomé à Dunkerque. 29. *Strasbourg*, cargo, 7.176 tx., allant des U. S. A. à Pointe-Noire. 30. *Maria-Amélia*, affrété, allant de Dunkerque à Dakar. 31. *Katiola*, bananier, 3.890 tx., allant d'Abidjan à Bordeaux. 32. *Andreina-Marsano*, bananier affrété, allant d'Abidjan à Bordeaux. 33. *Flora-Marsano*, bananier affrété, allant de Bordeaux à Conakry. 34. *Glomdal*, bananier affrété, allant du Havre à Douala. 35. *Prinsdal*, bananier affrété, allant de Douala au Havre. 36. *Cap-Tourane*, paquebot, 8.048 tx, allant de Haïphong à Marseille. 37. *Groix*, paquebot, 9.975 tx., allant de Bordeaux-Marselile à Haïphong. 38. *Jamaïque*, paquebot, 10.123 tx., allant de Marseille à Saïgon. 39. *Abbeville*, trooper, 7.176 tx., allant de Dakar à Bordeaux, 40. *Bandama*, cargo, 4.107 tx., allant de Saïgon à Dakar. 41. *Belfort*, cargo, 7.176 tx., allant du Havre à Haïphong. 42. *Boulogne-sur-mer*, trooper, 7.176 tx. allant de Marseille à Haïphong. 43. *Cabinda*, cargo affrété, allant du Havre-Marseille à Haïphong. 44. *Calais*, trooper, 7.181 tx., allant de Saïgon à Dakar. 45. *Docteur-Roux*, cargo affrété, allant de Saïgon à Dakar. 46. *Gérardmer*, trooper, 7.207 tx., allant de Saïgon à Dakar. 47. *Montbéliard*, trooper, 7.212 tx. allant de Marseille à Haïphong, 48. *Saint-Michel*, cargo, 3.858 tx., faisant du cabotage en Indochine. 49. *Saint-Dié*, cargo, 7.175 tx., allant de Marseille à Saïgon. 50. *Turckheim*, trooper, 7.176 tx., allant de Marseille à Haïphong. 51. *Yama*, cargo, 6.049 tx., allant de Saïgon à Dakar, 52. *Chelatros*, affrété, allant de Rotterdam-Marseille à Haïphong. 53. Laurentian Hill, affrété, allant de Marseille à Saïgon. 54. *Pasteur*, paquebot appartenant à l'État, mais dont les Chargeurs ont la gestion technique, allant de la baie d'Along à Marseille.

Les premiers avant la guerre à combiner l'exploitation d'une flotte maritime et d'une flotte aérienne (l'Aéromaritime), les Chargeurs réunis ont repris depuis la libération une port prépondérante dans l'Union aéromaritime de transport, reliant les villes d'Afrique noire. Ils sont aujourd'hui les premiers à avoir passé commande pour 800 millions de francs de deux Comet, quadrimoteurs à réaction de Havilland (vitesse moyenne de croisière : 700 km/h) qui en sont encore à leurs vols d'essai sur les lignes impériales britanniques.

LA CONSTRUCTION DU « GÉNÉRAL-LECLERC », commandé par les Chargeurs aux Chantiers de Penhoët, fut entreprise le 8 mai 1949.

31 AOÛT. — Les plafonds de ballast et les basses membrures sont presque achevés.

20 OCTOBRE. — La charpente de l'arrière (on voit le passage des deux arbres de couche) apparaît.

9 DÉCEMBRE. — Les formes du paquebot se dessinent : le pont supérieur est mis en place.

23 SEPTEMBRE 1950. — Le paquebot est presque prêt à être lancé. Il reste encore à compléter les superstructures et l'étrave — que l'on fait toujours en dernier lieu.

6 OCTOBRE 1950. — On commence à préparer la délicate opération du lancement.

11 OCTOBRE 1950. — Libéré de ses saisines de retenue, le « Général-Leclerc » glisse sur le plan incliné et prend contact avec son élément. La première phase de la construction est achevée après dix-sept mois de travail. Mais il faudra encore quinze

mois pour que, machines installées et aménagements intérieurs achevés, les Chargeurs en prennent possession.

Chargeurs réunis
Exercice 1950-1951
(*L'Information financière, économique et politique*, 20 décembre 1951)

L'assemblée générale du 19 décembre, présidée par M. F.G. Fabre, a approuvé les comptes de l'exercice 1950-1951 se soldant [...] par un bénéfice de 330.002.169 fr. et voté les résolutions qui lui étaient soumises. Le paiement du dividende sera effectué à partir du 29 décembre à raison de 200 fr. net par action (coupon n° 06) et de 2.695 fr. net par part (coupon n° 44). Il a été affecté 16.500.108 fr. à la réserve légale et 50 millions de francs à la réserve pour éventualités diverses.

Le rapport du conseil rend compte de l'activité des principales filiales de la société.

Le bilan au 31 décembre 1950 de la Compagnie Maritime des Chargeurs réunis s'est soldé par un bénéfice de 245 millions de francs après 2.595 millions d'amortissements sur le matériel naval et 500 millions de provision pour reclassification et gros travaux. Un dividende de 153 francs net par action entièrement libérée a été réparti.

Le rapport signale que la situation de l'industrie maritime reste aujourd'hui encore caractérisée par l'élévation des taux d'affrètement qui témoigne de la persistance de la demande de tonnage. Cependant, les frets pratiqués par les lignes régulières n'ont de loin pas connu la même hausse et leurs relèvements n'ont fait que suivre avec retard et souvent partiellement l'accroissement des charges d'exploitation. Par ailleurs, on observe sur le marché des frets certains indices qui doivent inciter à envisager l'avenir avec une certaine circonspection.

La Compagnie des Chargeurs réunis vient de mettre en service sur la Côte d'Afrique un nouveau paquebot, le *Général-Leclerc*. Dans le courant de l'été 1952, le *Louis-Lumière* sera mis en ligne sur l'Amérique du Sud. Compte tenu de deux navires du même type appartenant à la Cie de navigation Sud-Atlantique* et gérés par la Compagnie Maritime, la ligne d'Amérique du Sud sera dès lors assurée par cinq paquebots de 12.000 tonneaux de la série des « Savants ».

Le premier exercice de la Société Commerciale et Immobilière Africaine des Chargeurs réunis s'est soldé par un bénéfice de 17 millions 110.000 fr. C.F.A. qui a été affecté à des amortissements. [L'important immeuble édifié à Dakar a été terminé cet été, ainsi que les agrandissements de l'Hôtel du Parc à Abidjan.](#)

LES CHARGEURS RÉUNIS
(*Le Monde des affaires*, Paris, SEDE, 1952)

CETTE compagnie fut fondée en 1872 par quelques commerçants havrais et exportateurs parisiens spécialement pour s'occuper du transport des marchandises du Havre, à destination du Brésil, de l'Uruguay et de l'Argentine. Elle prit rapidement de l'importance et sa fusion avec la Compagnie française de navigation à vapeur (ancienne maison Cyprien-Fabre) l'amena bientôt à étendre son champ d'activité.

À la veille de la guerre de 1914, elle exploitait trois lignes : la ligne de l'Amérique du sud, celle d'Indochine, celle de la Côte occidentale d'Afrique. Dès 1887, les Chargeurs réunis avaient fait aménager les premiers navires frigorifiques français. Après la guerre de 1914, la compagnie procéda sur la demande du gouvernement à la construction de dix grands navires frigorifiques. En 1935, les Chargeurs prirent la décision de faire

entrer des appareils aériens dans la composition du matériel de la flotte et passèrent avec les P.T.T. et le ministère de l'Air une convention leur concédant le transport de la poste sur le parcours Dakar-Pointe-Noire. Un avenant à cette convention concédait à la Compagnie les transports aériens sur le parcours Niamey-Cotonou. Ces lignes aériennes reçurent le nom de « Service aéromaritime ».

À la veille de 1939, les lignes d'Amérique du Sud étaient desservies par des vapeurs de charge et par des paquebots mixtes munis d'installation frigorifique. Les relations entre la France et l'Indochine étaient assurées au moyen de quatre paquebots qui effectuaient, tous les 28 jours un départ de Bordeaux et de Marseille. Ce service était doublé par une ligne de vapeurs à charge.

Sur les lignes de la Côte occidentale d'Afrique, trois paquebots étaient en service, assurant un départ en moyenne tous les 14 jours. Pour le transport des marchandises, la Compagnie disposait de 13 vapeurs de charge.

Dès 1933, elle fit construire 5 navires bananiers. Possédant des cales ventilées et réfrigérées, ces navires transportaient chacun 45.000 régimes de bananes emballées.

Les Chargeurs organisent en outre chaque année des croisières touristiques vers les ports de la péninsule Ibérique et l'Afrique du nord, des Baléares, de la Corse et vers les Fjords de Norvège. [...]

La Compagnie, dont le capital a été porté, en 1949, à 2.500 millions, assure des services maritimes : 1° vers la Côte occidentale d'Afrique par paquebots depuis Bordeaux, par vapeurs de charge et par bananiers ; 2° vers l'Amérique du sud ; 3° vers l'Indochine. [...]

LES CHARGEURS RÉUNIS (Société anonyme)

[Desfossés 1956/436]

CONSEIL

Fabre (Léon C.), 436 (pdt hon. Chargeurs réunis), 438 (ph Cie Mme Chargeurs réunis).

Fabre (Francis C)(1911-1990), 85 (Ass. Réunion frse), 188 (Sovac), 436 (pdg Chargeurs réunis S.A.), 438 (pdg Cie Mme Chargeurs réunis), 440 (Cie transp. océan.).

Lamaignère (G.), 436 (v.-pdt Chargeurs réunis), 438 (Cie mme Chargeurs réunis), 439 (pdt Navigation Sud-Atlantique), 440 (Transp. océaniques).

Pastré (comte Jean), 436 (Chargeurs réunis), 897 (Électro-Câble), 2038 (Hôtels réunis), 2230 (Bains de mer et cercle des étrangers de Monaco).

Demandolx-Dedon (Hy de)(ép. Simone Cyprien-Fabre), 310 (Financ. arm.), 436 (Chargeurs réunis), 438 (Mme Charg. réunis), 446 (Cie navig. Fraissinet).

Bernard (D.), 436 (Chargeurs réunis).

Loriot (L.), 229 (Créd. fonc. France), 436 (Chargeurs réunis), 438 (Cie maritime des Chargeurs réunis).

DIRECTION :

Francis C. Fabre

Pommery (Louis)[1893-1962. Ép. Louise Levé. Prof. HEC, 1930-40 fd pouv. Lazard, 1941 Chargeurs], 310 (Financ. de l'armement), 436 (dir. Chargeurs réunis), 439 (dg Cie navig. Sud-Atl.), 441 (Messageries maritimes).

COMMISSAIRES AUX COMPTES :

Léon (Henri), 55 (comm. cptes Union-Iard), 85 (comm. cptes Réunion frse et Cies d'ass. univ. réunies), 127 (comm. cptes BPPB), 310 (comm. cptes Financ. de l'Armement), 436 (comm. cptes Chargeurs réunis), 438 (comm. cptes Cie Mme Chargeurs réunis), 439 (comm. cptes Navig. Sud-Atlantique), 650 (comm. cptes Minemet Indochine), 651 (comm. cptes Asturienne), 897 (comm. cptes Électro-Câble), 1122 (comm. cptes Repousseau), 1280 (comm. cptes Holophane), 2070 (comm. cptes suppl. Docks du Centre, Angoulême), 2080 (comm. cptes Dautreville et Lebas), 2218 (comm. cptes Havas), 2118 (comm. cptes BHV), 2126 (Au Bon Marché).

Simon (Ph.), 106 (comm. cptes Bq Syrie+Liban), 121 (comm. cptes BFCE), 127 (comm. cptes BPPB), 304 (comm. cptes Financ. Expl. indus.), 335 (comm. cptes P.-O.), 436 (comm. cptes Chargeurs réunis), 438 (comm. cptes Cie Mme Chargeurs réunis), 440 (comm. cptes Cie transp. océan.), 583 (comm. cptes

Mines de Soumont), 881 (comm. cptes Métall. Normandie), 884 (comm. cptes Knutange), 891 (comm. cptes Forges+ateliers Creusot), 993 (comm. cptes Batignolles-Châtillon), 1044 (comm. cptes Mecano), 1711 (comm. cptes suppl. Desfossés), 1721 (Cie gén. colonies), 1839 (comm. cptes Tabacs au Maroc), 1843 (comm. cptes suppl. Catecka), 1954 (comm. cptes Eaux minérales Charbonnières), 2000 (comm. cptes Sucre Chili), 2014 (comm. cptes CEGF), 2101 (comm. cptes suppl. Lunchs et glaciers).

SIEGE SOCIAL : Paris, boulevard Malesherbes, 3. Tél. : ANJ. 08-00.

CONSTITUTION : Société anonyme française, constituée le 12 janvier 1972, pour durer jusqu'en 2041.

OBJET : L'exploitation, directement ou par voie de participations, de tous services maritimes de transport ainsi que de tous transports s'y rattachant.

CAPITAL SOCIAL : 2.500 millions, divisé en 1 million d'actions de 2.500 fr. À l'origine, 8 millions, porté en 1883 à 12.500.000 fr., en 1914 à 18.750.000 fr., en 1916 à 25 millions, en 1919 à 50 millions et en 1920 à 100 millions. Porté en 1947 à 500 millions par création de 800.000 actions nouvelles de 500 fr. réparties gratuitement (4 pour 1). Porté en 1950 à 2.500 millions par élévation du nominal de 500 à 2.500 fr.

PARTS DE FONDATEUR : Il a été créé, en outre, 16.000 parts de fondateur. Pas de clause de rachat. Aucun droit de souscription dans les augmentations de capital.

OBLIGATIONS :

Obligations 4.1/2 100.000 de 1.000 fr. 4 1/2 % demi-net, émises à 950 fr. Amort. de 1933 à 1957, T.R. sauf R.A. 1935 ; coupons 15 octobre.

Obligations 4 % : 100 millions de fr. d'obligations de 10.000 fr. 4 % demi-net, émises à 9.650 fr. Jouissance 1^{er} juillet 1942. Amortissables de 1943 à 1972, T.R. sauf R.A. à toute époque. Paiement de 4 coupons : 1^{er} janvier.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE : Avant fin décembre.

RÉPARTITION DES BÉNÉFICES : 5 % à la réserve légale; a) 5 % d'intérêt aux actions ; sur le montant nominal libéré et non amorti des actions émises en représentation d'apports en nature ou contre espèces ; b) une somme de 120 millions ; c) une somme de 25.600.000 fr., lesdites sommes devant être réparties, la première (a) et la seconde (b) également entre toutes les actions à titre de premier dividende, la troisième (c) entre les 16.000 parts de fondateur ou si le solde disponible est inférieur au total ci-dessus des deuxième et troisième sommes (b) et (c), celles-ci devront être réduites à due concurrence et dans une proportion identique. Sur le solde : 75 % aux actions, 9% au conseil d'administration, 16 % aux parts de fondateur.

LIQUIDATION : Après extinction du passif, prélèvement dans l'ordre suivant : a) somme nécessaire pour rembourser le montant nominal libéré et non amorti des actions émises en représentation d'apports en nature ou contre espèces, b) une somme de 2.400 millions, montant des augmentations de capital réalisées par Incorporation de réserves propres aux actionnaires, c) une somme de 543.169.153 fr., montant de la réserve spéciale de réévaluation et compte spécial de reconstitution propre aux porteurs de parts, lesdites sommes devant être réparties : la première (a) et la seconde (b) également entre toutes les actions; la troisième (c) entre les 16.000 parts de fondateur, étant entendu que si, après prélèvement de la première somme (a) le solde de l'actif net est inférieur au total des deux autres prélèvements (b) et (c), ceux-ci seront réduits à due concurrence et dans une proportion identique.

Le reliquat disponible du solde de l'actif net, s'il en existe, sera réparti à raison de : 75/91e entre toutes les actions et 16/91e entre toutes les parts.

SERVICE FINANCIER : Actions : Société Française de Reporte et Dépôts, Banque de l'Union Parisienne, C.N.E.P., Compagnie Algérienne, Société Générale, Crédit Lyonnais, Banque de Paris et des PaysBas, B.N.C.I., Banque Transatlantique, Lazard Frères et Cie, de Neuflyze et Cie, Crédit Industriel de Normandie.

Obligations 4 1/2 Banque Transatlantique, Crédit Lyonnais, Société Générale, Banque de Paris et des Pays-Bas. Obligations 4 % : Crédit Lyonnais, Société Générale, B.N.C.I., Banque de Paris et des Pays-Bas, Banque Transatlantique, Lazard Frères et Cie.

TRANSFERTS : Siège social.

COTATION : Parquet « Cote Desfossés » act. 22 et Terme, parts 23, obligations 48. Notice SFF : TR 7.

NOTA : L'assemblée du 9 novembre 1946 a décidé de répartir une action Société financière de l'Armement par action Chargeurs et une part Société financière de l'Armement par part Chargeurs.

COUPONS NETS AU PORTEUR. ACTIONS : n° 105 (1^{er} mars 1951), 150 fr. ; 106 (29 déc. 1951), 200 fr. ; 107 (29 décembre 1952), 241 fr. ; Coupon n° 108 (31 décembre 1953), donnant droit à l'attribution d'actions de la Compagnie maritime des Chargeurs réunis à raison de 1 (représentant 3.350 fr. de dividendes de l'exercice 1952-53 et 8.500 fr. de répartition de réserves) pour 10 actions Chargeurs réunis ; 109 (30 décembre 1954), 400 fr. ; 110 (30 décembre 1955), 450 fr.

PARTS : n° 44 (29 déc. 1951), 2.595 fr. ; 45 (29 décembre 1952), 3.159 fr. ; Coupon n° 46 (31 décembre 1953), donnant droit à l'attribution d'actions de la Compagnie maritime des Chargeurs réunis à raison de 4 (représentant 13.200 fr. de dividende de l'exercice 1952-53 et 34.200 fr. de répartition de

réserve) pour 3 parts Chargeurs réunis ; 47 (30 décembre 1954), 5.201 fr. ; 48 (30 décembre 1955), 5.910 francs.

Ex.	Recettes	Bénéf. bruts	Provisions +amorti.	Bénéf. nets	Bénéf. distrib.	Divid. act.	Divid. parts
	En 1.000 fr.					En fr.	
1940-41	508695	329552	323006	6546	6000	29 12	10989
1941-42	409440	298998	292485	6503	6000	29 12	10989
1942-43	318200	163762	157459	6303	6000	29 12	10999
1943-44	341181	228475	222365	6110	6218	50 00	13 32
1944-45	505134	291169	284.767	6402	6213	30 00	13 32
1945-46	949079	432942	426804	6138	6213	30 00	13 32
1946-47	2266004	674187	656932	17255	13493	60 00	93 33
1947-48	4264661	1276380	1199059	76321	71732	60 00	733 33
1948-49	11022105	2277001	1993650	288351	150000	125 00	1.600 00
1949-50	4692979	372043	90.00	282048	220973	183 00	2.373 33
1950-51	945123	544002	214000	330002	262936	209 25	2.723 33
1951-52	731220	587000	145000	442330	317266	250 00	3.266 66
1952-53	949186	691861	101584	590277	430600	335 00	4.400 (1)
1953-54	1095392	818965	179464	639501	546600	400 00 (1)	5.201 00 (1)
1954-55 (30/9)	1210694	899451	101791	689376	559666	451 00 (1)	5.940 (1)

(1) Net.

BILAN AU 30 JUIN (En 1.000 francs)

	1951	1952	1953	1954	1955
ACTIF					
Immobilisations (nettes)	675635	1670682	1676196	1635306	1544795
Autres valeurs immobilisées	7743780	8418016	8739148	9.012.795	10129811
Réalisable					
Valeurs d'exploitation	43242	72929	86712	74479	78102
Débiteurs	1749191	805420	478639	614691	681802

Titres de Placement	1579422	1893400	1918509	2178566	2341502
Disponible	719482	721699	1045660	1184104	1259073
	<u>12.5107.52</u>	<u>13.577.46</u>	<u>13.939863</u>	<u>14699944</u>	<u>16034585</u>
PASSIF					
Capital	2500000	2500000	2500000	2500000	2500000
Réserves	8345999	8471063	9536104	10580836	
Fonds de renouvellement et provisions	577588	929587	979381	822705	1.010.6834
Dettes à long terme	144129	128347	76902	71757	63613
Dettes à court terme	2108672	1230933	1322240	1129877	1190126
Bénéfices	380002	442330	590277	639501	689376
	<u>12.5107.52</u>	<u>13.577.46</u>	<u>13939863</u>	<u>14699944</u>	<u>16034585</u>

PROCÉDE T. D. P.

CHARGEURS RÉUNIS

SOCIÉTÉ ANONYME

AU CAPITAL DE 91.224.560 FRANCS
DIVISÉ EN 1.303.208 ACTIONS DE 70 FRANCS CHACUNE

STATUTS DÉPOSÉS LE 12 JANVIER 1872 CHEZ M^E DUFOUR, NOTAIRE A PARIS

SIÈGE SOCIAL : 3, BOULEVARD MALESHERBES, PARIS

R. C. PARIS 55 B 6680
INSEE N° 835 75 108-0512

ACTION DE 70 FRANCS

AU PORTEUR
ENTIÈREMENT LIBÉRÉE N° 1.232.134

LE PRÉSIDENT
DU CONSEIL D'ADMINISTRATION.

PAR DÉLÉGATION
DU CONSEIL D'ADMINISTRATION.



ⓕ

1970 ⓕ

IMPRIMERIE CHAIX-DESFOSSÉS-NEGRAVURE - PARIS.

Coll. Jacques Bobée
CHARGEURS RÉUNIS
Société anonyme
au capital de 91.224.500 fr.
divisé en 1.303.208 actions de 70 fr. chacune
Statuts déposés le 12 janvier 1872 chez M^e Dufour, notaire à Paris
Siège social : 3, boulevard Malesherbes, Paris
R.C. Paris, 55 9 6680
INSEE n° 835 75 108 0512
ACTION DE FRANCS
AU PORTEUR
ENTIÈREMENT LIBÉRÉE
Le président du conseil d'administration (à droite) : ?
Par délégation du conseil d'administration (à droite) : ?
Impr. Chaix, Desfossés Néogravure - Paris — Procédé T.D.P.

1979 : PRICEL (Jérôme Seydoux) PREND LE CONTRÔLE DS CHARGEURS RÉUNIS

La refonte du Maritime
par Ph. G.
(*Le Nouvel Économiste*, 9 novembre 1981)

Remaniement au sein du groupe privé des Chargeurs réunis : la société holding va absorber sa célèbre filiale, la Compagnie maritime des Chargeurs réunis, qui, avec le temps, avait été amenée à diversifier ses activités, elle recréera aussitôt une autre « Maritime », consacrée essentiellement aux lignes régulières.

L'idée remonte à trois ou quatre ans. M. Jérôme Seydoux, venu au début de 1980 prendre la tête du groupe animé jusque-là par M. Francis Fabre, l'a approfondie. Mais l'opération n'est pas seulement « technique ». Le rattachement direct des différentes activités, toutes filialisées, à la société mère comporte deux avantages, assure-t-on à l'état-major des Chargeurs.

Assainir. « Il sera plus facile de définir les rôles de chaque spécialité » : lignes régulières (Maritime nouvelle manière), paquebots de croisière (Nouvelle Compagnie de paquebots), transport de vrac (Union navale), transit et transport de véhicules (ATA-Walon). Jusqu'à présent, tout en ayant leur autonomie de gestion, ces entités étaient en quelque sorte des « sociétés gigognes »...

L'absorption de la Maritime va surtout permettre d'entreprendre l'assainissement de sa situation financière : un endettement de l'ordre de 700 millions de francs pour 400 millions de fonds propres et une charge financière supérieure à 50 millions, le tout avec un chiffre d'affaires de 1 milliard de francs.

« Un armateur français doit pouvoir gagner de l'argent », disait M. Seydoux il y a trois ans. Aujourd'hui, il espère que la Maritime nouvelle manière assurera une distribution de dividendes dès 1982 (l'opération projetée aura effet rétroactif au 1^{er} janvier 1981). Voilà trois exercices que la Maritime, dont les Chargeurs détiennent pour l'instant 72 % du capital, avait dû passer son dividende. Ce qui explique à la fois l'impatience de l'actionnaire majoritaire et la désaffection des petits porteurs et autres intérêts minoritaires pour le titre...

Contestation. Mais, précisément, il y a divergence de vues sur l'intérêt des actionnaires minoritaires. M. Tristan Vieljeux, président de la Compagnie financière Delmas-Vieljeux (et P-DG de la SNCDV), qui détient environ 5 % du capital de la Maritime, approuve le principe de l'opération préparée. Mais il conteste la parité retenue-pour l'échange des actions : une Chargeurs réunis SA pour quatre Maritime, en

fonction des estimations de cabinets d'experts, fondées sur la valeur des actifs, sur la rentabilité et les cours de Bourse depuis trois ans. M. Vieljeux a démissionné avec éclat au cours du conseil d'administration du 27 octobre.

Faut-il en conclure qu'un conflit couve entre les deux grands armateurs privés français ? On n'en est pas encore là. Une partie de leurs intérêts sont imbriqués : les Chargeurs sont actionnaires à hauteur de 13,6 % de la Financière Delmas-Vieljeux et de 37 % de la Navale Chargeurs Delmas-Vieljeux. Leurs zones géographiques sont complémentaires. Il leur arrive même de se prêter des navires...

D'ici au 29 décembre, date fixée pour les assemblées générales extraordinaires des Chargeurs et de la Maritime qui devraient approuver les mesures « proposées », le temps aura peut-être calmé les esprits.

Effectifs, d'après le rapport 1981 :
Holding : 40 (p. 47)
UTA : 9.400 dont 3.400 dans les ateliers.
Cie maritime ?
Paquet : 390 à la mi-2004.

Chargeurs réunis

Les actionnaires, réunis en assemblée générale ordinaire le 23 juin 1982, ont approuvé les comptes de l'exercice 1981 et renouvelé pour une période de trois ans les mandats d'administrateur de MM. Dominique Boyer, Francis-C. Fabre, Antoine Riboud et Jérôme Seydoux, et de censeur de M. Albert-C. Fabre.

Le dividende par action de 17,10 F avoir fiscal compris, contre 14,25 F en 1981, sera mis en paiement le 6 juillet prochain. Il correspond à une distribution globale en augmentation de 10 % environ sur celle faite au titre de l'exercice 1980 au profit des tiers par la société et celles qu'elle a absorbées en 1981.

L'assemblée a autorisé le conseil à opérer en bourse sur les actions de la société dans le cadre des nouvelles dispositions légales et a fixé à 300 F et 200 F le prix maximum d'achat et minimum de vente par action.

Au cours de la discussion, Jérôme Seydoux a indiqué qu'à la fin mai 1982, le bénéfice consolidé était en sensible amélioration sur celui de l'année précédente malgré la forte dégradation des résultats du secteur maritime. La hausse du dollar, en particulier celle intervenue au mois de juin, n'est pas favorable au groupe. Néanmoins, il n'y a pas de raison de penser aujourd'hui que les résultats consolidés de l'exercice 1982 seront inférieurs à ceux de 1981.

SOCIÉTÉ NAVALE CHARGEURS DELMAS-VIELJEUX

Le conseil d'administration de la Société navale Chargeurs Delmas Vieljeux (SNCDV), réuni le 24 janvier 1985, sous la présidence de M. Tristan Vieljeux, a enregistré la démission de quatre administrateurs

MM. Jérôme Seydoux, Pierre C. Fabre, Dominique Boyer, Jacques Chanteloube, représentant le groupe Chargeurs SA*, qui a récemment cédé la participation de 37,64 % qu'il détenait dans le capital de la société. [...]

GROUPES
JÉRÔME SEYDOUX NAVIGUE AU PLUS PRÈS
par Richard de Vendeuil
(*Le Nouvel Économiste*, 1^{er} février 1985)

Cession de la participation détenue dans la Société navale Chargeurs Delmas-Vieljeux, licenciements à l'Union navale — avec à la clé plus d'une centaine de départs et l'arrêt d'exploitation de trois navires — les Chargeurs (11,2 milliards de chiffre d'affaires, 205 millions de résultat net) poursuivent la réorganisation de leurs activités. Remise en ordre et non désengagement.

Présent dans le transport aérien avec UTA (48 % du chiffre d'affaires du groupe), dans l'industrie textile et chimique grâce aux éponges de Spontex, au fabricant argentin de tanins Unitan* ou à la Lainière de Picardie, le groupe de M. Jérôme Seydoux réalise le quart de ses revenus avec le maritime, et même davantage si l'on y ajoute les Croisières Paquet. Pas question de s'en retirer. Même si les résultats de la branche ont été négatifs (de 85 millions de francs en 1983, peut-être le double pour 1984). La modernisation de la flotte doit, au contraire, permettre d'aller de l'avant. Les nouveaux porte-conteneurs ont déjà contribué à améliorer le taux de remplissage des liaisons Afrique occidentale-Extrême-Orient.

Quant au marché du vrac « sec » (essentiellement le transport de charbon), c'est un secteur déprimé où les taux d'affrètement couvrent juste les frais d'exploitation des vraquiers de grande capacité. Conserver des bâtiments de moyen tonnage provoquerait des pertes considérables pour l'Union navale. Elles atteindraient déjà une centaine de millions de francs, cette année. La cession des 37,6 % de Navale Chargeurs Delmas-Vieljeux, pour sa part, s'inscrit dans la logique de la gestion Seydoux : ne pas être, ou le moins possible, un actionnaire de second rang. Depuis toujours, M. Seydoux et son équipe se sont acharnés à recentrer, à élaguer les branches mortes de l'empire. Tout en restant le plus important façonnier d'Europe, le groupe a cédé la moitié de ses unités textiles. Seules, une dizaine d'usines performantes subsistent dans l'ennoblissement, les produits de renforcement pour la confection et les non-tissés. Ces techniques, et celles qu'a développées Novacel dans les traitements de surface, ont aussi leur part dans le succès de Spontex. Ce « joyau de la Couronne » contribue substantiellement aux 158 millions de bénéfices générés par la branche industrie.

REGONFLER. Au bénéfice consolidé du dernier exercice viennent s'ajouter l'augmentation de capital des Chargeurs en septembre dernier (220 millions de francs) et le retrait de la Navale (297 millions de francs). Au total, près d'un demi-milliard d'argent frais. De quoi regonfler la trésorerie de la maison mère « pompée » par la modernisation des flottes : entre 1982 et 1983, le montant des investissements a doublé, passant de 865 millions à 1,6 milliard de francs. Il y a quelques mois, les Chargeurs ont racheté Savamo, société suisse de portefeuille qui détenait une centaine de millions de francs suisses en valeurs mobilières sur la Bourse de New York. Plus de 20 millions provenant de cette société ont financé la rénovation du « Mermoz », le vaisseau amiral des Croisières Paquet. Avec l'espoir qu'en dépit des pertes — une cinquantaine de millions —, cette branche retrouve l'équilibre au plus tard en 1986.

CHARGEURS
(1^{er} sem. 1987)

CHARGEURS S.A. a pris une participation de 50 % dans la société RENN PRODUCTION, animée par Claude BERRI, qui a produit les films "Jean de Florette" et "Manon des Sources".

Ceci étend les activités du groupe CHARGEURS S.A. dans le domaine de la communication.

(*Le Figaro*, 31 août 1987)

[...] L'armateur privé ne désarme pas. Il cède au début de cette année ses lignes Europe-Extrême-Orient au danois Maersk et abandonne à Louis-Dreyfus sa participation dans Cetramar, société spécialisée dans le vrac sec. A l'inverse, Jérôme Seydoux continue de se renforcer dans la communication et prend, en juillet dernier, une participation de 10 % dans British Satellite Broadcasting. [...]

La mort de Francis Fabre, ancien président des Chargeurs réunis
Une figure de proue
par FRANÇOIS GROSRICHARD
(*Le Monde*, 6 février 1990)

[...] Lorsqu'un jour de 1979 la communauté mondiale des armateurs apprit que Francis Fabre allait céder les Chargeurs réunis à un homme d'affaires avisé — Jérôme Seydoux — mais qui jamais n'avait eu à gérer des cargos, une grande tristesse, après l'étonnement, se répandit par-delà les mers. L'un des tout derniers armateurs, au sens que les Grecs ou les Norvégiens donnent à ce mot, venait de passer la main, et une page était tournée. [...]

Mais peu à peu, depuis 1980, les Chargeurs se sont désengagés des affaires maritimes, un secteur jugé trop peu rentable par Jérôme Seydoux, qui préfère ouvertement le textile. Et la toute récente cession d'UTA à Air France a dû être ressentie par Francis Fabre comme une nouvelle et douloureuse amputation. [...]

Chargeurs: Jérôme Seydoux, un goût du risque atypique
par P. DE G. [Pierre de Gasquet]
(*Les Échos*, 11 décembre 1995)

Intronisé PDG des Chargeurs réunis il y a quinze ans, Jérôme Seydoux aurait pu se contenter de gérer ses paquebots. Mais le petit-fils de Marcel Schlumberger (par sa mère) préfère les aventures industrielles au ronron des affaires. A soixante et un ans, le PDG de Chargeurs, qui a déjà désigné son successeur en la personne de son bras droit, Eduardo Malone, s'apprête à voler au secours du journal « Libération ». Tout en caressant l'idée de reprendre la Metro Goldwyn Mayer (MGM) avec un partenaire américain et en conservant des relations cordiales avec l'Australien Rupert Murdoch, son associé dans la télévision britannique par satellite, BSkyB.

Derrière l'image faussement austère de l'héritier d'une dynastie protestante, il y a du ludique chez l'aîné des trois frères Seydoux (Jérôme, Nicolas et Michel). Collectionneur d'art contemporain, un goût partagé avec son partenaire dans la production cinématographique Claude Berri, Jérôme Seydoux ne déteste pas non plus collectionner les paris. Depuis le rachat d'une bonne partie du groupe Prouvost en 1988 et la revente

d'UTA à Air France il y a cinq ans, le groupe Chargeurs est désormais devenu un véritable empire de l'industrie textile, numéro un mondial du négoce peignage de laine. Parallèlement, Jérôme Seydoux n'a eu de cesse de se diversifier dans de nouveaux métiers : depuis son aller et retour dans La Cinq, version Silvio Berlusconi, en 1986 jusqu'au rachat de Pathé Cinéma à Parretti et son entrée dans BSkyB en 1990. [...]

Le groupe Chargeurs se coupe en deux pour séduire la Bourse
par VALÉRIE LÉBOUCQ ET PIERRE DE GASQUET
(*Les Échos*, 28 février 1996)

Grande première dans le capitalisme français : après les conglomérats britanniques Hanson et Thorn EMI, c'est au tour de Chargeurs (9,8 milliards de francs de chiffre d'affaires en 1994) de succomber à la vogue des scissions. Jérôme Seydoux a annoncé, hier, une refonte complète de son groupe qui va se scinder en deux sociétés cotées distinctes. Tandis que Chargeurs International conserve l'ensemble de la branche textile, des activités industrielles et de transport (Novacel, Walon, Costa), la nouvelle société Pathé regroupera les activités de télévision (BSkyB, CanalSatellite...), de cinéma (Renn Productions) et de presse (66 % de « Libération »). Une manière pour le PDG de Chargeurs de répondre aux critiques croissantes des analystes sur le manque de visibilité de la stratégie du groupe.

Selon la direction de Chargeurs, la scission résulte de « la nécessité de clarifier et fortifier les perspectives de développement des deux grands secteurs d'activité du groupe ». Suivant le schéma annoncé hier, la société holding Chargeurs sera dissoute, ses actionnaires actuels étant appelés à recevoir, à l'issue de l'opération de scission, « 1 action Pathé et 1 action Chargeurs International pour chaque action Chargeurs ». Pour Jérôme Seydoux, principal actionnaire du groupe Chargeurs (avec environ 45 % des droits de vote), cette scission ne sera pas pénalisante du point de vue fiscal. Pour la première fois, en ce qui concerne une société cotée française, Bercy a en effet donné son feu vert pour placer le montage (mis au point par la banque Lazard) « sous le régime de l'agrément fiscal ». En contrepartie, Jérôme Seydoux s'engage à conserver pendant un délai de cinq ans au minimum la totalité de ses actions dans les deux sociétés issues de la scission.

Tirailé entre ses deux pôles d'activités depuis plusieurs années, le groupe Chargeurs souffrait jusqu'à présent, tout comme la plupart des conglomérats, d'une forte décote boursière. Alors que sa participation de 17 % dans la télévision britannique par satellite BSkyB est, à elle seule, valorisée à 8,5 milliards de francs, la capitalisation boursière de l'ensemble du groupe se traîne entre 7 et 8 milliards de francs seulement. En outre, le sauvetage du quotidien « Libération », dont Chargeurs a pris le contrôle à 66 %, a été très mal perçu par les investisseurs. « Le titre était complètement lesté par le manque de clarté du groupe. On va voir la vraie valeur du pôle textile qui était noyé dans les comptes de Chargeurs », estime Arnaud Frérault, de la Société Générale. Selon les milieux boursiers, le pôle industriel pourrait être valorisé entre 5 et 6 milliards de francs, contre 9 et 10 milliards pour le pôle communication qui, outre la participation dans BSkyB, détient notamment 4 % de Canal+ (environ 700 millions de francs) et 20 % de CanalSatellite (400 millions de francs).

D'un point de vue stratégique, le « demerger » à l'anglo-saxonne vise aussi à permettre aux deux nouvelles sociétés, Pathé et Chargeurs International, de « nouer des relations de partenariat dans leur secteur d'activité propre ». Un moyen pour Jérôme Seydoux de pallier sa relative faiblesse financière au regard d'importants projets d'acquisition éventuels tels que le rachat du studio MGM aux États-Unis. La clarification des structures de son groupe devrait ainsi donner au patron de Chargeurs les coudées

franches pour consolider ses investissements dans les médias, qui ressemblent encore trop aujourd'hui à un « patchwork » de participations minoritaires. En outre, le redécoupage des activités va de pair avec une clarification des rôles entre Jérôme Seydoux et son successeur désigné (et vice-PDG de Chargeurs), Eduardo Malone. Celui-ci devient PDG de Chargeurs International tandis que Jérôme Seydoux sera PDG de la « nouvelle Pathé » qui, au passage, redevient une société cotée.

Le projet de scission sera soumis à l'approbation des actionnaires en juin, et ses modalités définitives seront arrêtées d'ici à la fin d'avril. Il reste notamment à savoir comment sera réparti le poids de la dette nette de 4,5 milliards de francs environ supportée par Chargeurs. D'ores et déjà, il apparaît que la scission s'accompagnera d'un nettoyage des comptes. Les comptes provisoires font apparaître une perte de 575 millions de francs. La direction du groupe précise que ce résultat inclut notamment des provisions importantes sur « Libération » (à hauteur de 140 millions avant impôt), dans la production cinématographique (188 millions) et les circuits de salles de Pathé Palace (334 millions).

Plus de quinze ans après la reprise de Chargeurs réunis, le groupe de Jérôme Seydoux change ainsi une nouvelle fois de physionomie, après s'être successivement retiré du transport maritime et de l'aérien (UTA). Le « précédent » Chargeurs pourrait faire des émules sur le marché français, où d'autres « conglomérats » industriels souffrent d'un manque de lisibilité.
