

LA COMPAGNIE DE NAVIGATION SUD-ATLANTIQUE (1912)

reprise de la ligne des [Messageries maritimes](#) Bordeaux-Rio de Janeiro–La Plata

En 1909, le Parlement et le conseil des ministres décident de mettre en adjudication les services maritimes postaux détenus par les Messageries maritimes. Un seul concurrent se présente : la Société d'études de navigation formée en mars 1909.

L'opération s'avérant parfaitement utopique, elle se transforme en simple reprise par un consortium de la ligne déficitaire des Messageries maritimes entre Bordeaux et l'Amérique latine. Ainsi naît, le 26 janvier 1912, la Compagnie de navigation Sud-Atlantique, formée par la Banque française pour le commerce et l'industrie (BFCI) — ou Banque Rouvier —, la Banque transatlantique et diverses compagnies de navigation. En dix-huit mois, elle perd les deux tiers de son capital de 15 millions de francs....

SEMAINE FINANCIÈRE

Transports et transmissions
(*Le Temps*, 27 juin 1910)

La commission chargée d'examiner les titres, qualités et propositions des soumissionnaires au cahier des charges des services de transports maritimes postaux qu'exploite cette compagnie jusqu'en 1912, devra sans doute éprouver quelque embarras pour fixer son choix entre les deux soumissionnaires, car leurs chances, quoique d'ordre différent, sont égales.

La Compagnie des Messageries maritimes a l'avantage de la possession, de l'ancienneté, une longue existence, de la notoriété. Mais la Société d'études de navigation, nouvelle en la forme, n'est pas moins ancienne par ceux qui la personnifient.

Elle n'est pas moins digne d'attention de la part d'un jury attentif à toutes les considérations de compétence, d'expérience et d'initiative.

Ce groupe maritime a, en effet, toutes ces qualités. Il faut seulement qu'elles soient mises en évidence. Or voici les personnalités dont est composé ce groupe :

Le comte Albert Armand ¹. M. Albert Armand a été sous-directeur de la Société générale de transports maritimes à vapeur. Il occupe actuellement la présidence de la Compagnie des vapeurs de charge français ² et celle du Syndicat marseillais de la marine marchande ;

M. André Berthelot, administrateur délégué du Chemin de fer Métropolitain de Paris ;

M. Louis Blocq ³, banquier ;

M. Darboux, professeur à la faculté des sciences de Marseille ;

M. Paul-Cyprien Fabre, armateur. Il est depuis 1890 gérant d'une compagnie de paquebots long-courriers. L'excellente situation de cette compagnie est la meilleure référence que puisse invoquer M. Fabre ;

M. Gautreau ;

M. Hubert Giraud, administrateur directeur de la [Société de transports maritimes à vapeur](#) à Marseille, la quatrième des compagnies de navigation française par l'importance de son tonnage ;

M. Hallais ⁴, ancien gouverneur des colonies ;

M. Lévy ⁵, négociant à Marseille ;

M. Alfred Fraissinet, armateur, appartient à une famille d'armateurs d'ancienne date, la compagnie dont il est le gérant ayant été fondée en 1843 par son grand-père. Il la dirige personnellement depuis 1879 ;

M. Mascart ⁶, ancien lieutenant de vaisseau ;

M. J. Perchot ⁷, entrepreneur de transports publics

M. Marc Raty, maître de forges.

Le tonnage des flottes réunies sous la direction de MM. Fabre, Giraud et Fraissinet, représente globalement 180.000 tonneaux de jauge brute, soit 13 % du tonnage de la flotte à vapeur française.

La Société d'études de navigation est donc composée d'armateurs ayant fait leurs preuves, et de personnes s'étant toutes distinguées dans les affaires qu'elles dirigent. Elle est ainsi en excellente situation pour mener à bien les services maritimes postaux qui peuvent lui être confiés.

¹ Comte Albert Armand (1844-1917) : neveu d'Amédée Armand (1807-1871), des Forges de la Capelette, des Forges et chantiers de la Méditerranée, vice-président de la SGTm, administrateur de Mokta-el-Hadid... Fondateur de la Société des pêcheries de morues de Port-de-Bouc (1892), administrateur à partir de 1885 de la Société marseillaise de crédit (à la suite d'Amédée qui en avait été président), administrateur de l'Est-Asiatique français (1902), président de la Morue française (1905), président de la CCI de Marseille (1911-1913)(encore à la suite d'Amédée), président du Syndicat de l'armement, président des Grands Travaux de Marseille (1911-1917), administrateur de leur filiale l'Énergie électrique du Littoral méditerranéen, co-fondateur de la Compagnie de navigation sud-atlantique (1912), co-fondateur de la Société des plantations d'Honquan (Cochinchine)...

² Société fondée en 1899. Ses quatre navires sont rachetés en 1912 par la Compagnie de navigation mixte.

³ Louis Blocq : d'une dynastie de banquiers de Toul. Lui-même banquier à Toul, puis à Paris. Président de la Banque automobile. on le retrouve à la Société générale pour le développement de Casablanca (1913).

⁴ Charles-Émile Halais (et non *Hallais*)(1846-1918) : résident-maire de Hanoï. Il se reconvertit dans les affaires à partir de 1899. Voir [encadré](#).

⁵ Émile Isaac Lévy (Strasbourg, 9 mars 1876-Marseille, 16 février 1939) : marié, à Chaumont (Haute-Marne), le 11 mai 1898, à Maria-Hélène Simon. Directeur des grands magasins Aux Armes de France, 40-42, rue Saint-Ferréol, Marseille. Administrateur de la Société générale pour l'industrie et l'exploitation des lièges (1912), président des Éts Coder (réparation de matériel ferroviaire)(S.A., 1919) et de la Société de l'Autodrome de Miramas (1923). Président du Comité du commerce et de l'industrie de Marseille, membre de la chambre de commerce, président-fondateur de l'Œuvre des orphelins de guerre... Chevalier (1909), puis officier (1920) de la Légion d'honneur.

⁶ Léon-François Mascart : gendre et associé du banquier Louis Blocq. Son représentant dans diverses sociétés et à la présidence de L'Électro-Entreprise. Voir [encadré](#).

⁷ Justin Perchot (1867-1946) : administrateur délégué de la Société d'études de navigation. Il y accompagne André Berthelot, administrateur délégué du Métro de Paris, pour lequel il avait réalisé plusieurs chantiers comme entrepreneur.

Les propositions de cette société se résument dans les conditions suivantes :

Elle demande pour l'exploitation de ces services postaux une subvention fixe révisable année par année dans le sens d'une réduction seulement. Elle associe l'Etat à ses profits, jamais à ses pertes.

Elle n'aura pas recours à la garantie d'intérêt. Si l'État consent à garantir ses obligations, elle se servira de cette garantie uniquement pour obtenir des capitaux à meilleur marché et elle augmentera les avantages de l'État ; mais elle offre parallèlement, et sans augmentation de subvention, de se passer entièrement de cette garantie.

Dans le cas où au cours de la concession ses affaires auraient largement prospéré, la société prévoit, en fin de ladite concession, la mise en évidence des bénéfices accumulés par une liquidation supposée, conventionnelle, et ici encore leur partage avec l'État.

Ainsi, la subvention aura réellement servi à assurer à une entreprise le moyen de vivre honorablement et les profits éventuels seront attribués d'une part à l'état, d'autre part à la société dans une proportion légitime.

Nous avons dit récemment quels étaient les répondants financiers de cette société d'études. Leur crédit est indiscuté. Est-il besoin de les rappeler ? Ce sont la Banque française pour le commerce et l'industrie (Banque Rouvier), la Banque transatlantique ⁸, MM. Bénard et Jarislowsky ⁹ et M. Otto Bemberg ¹⁰.

Ajoutons que ladite société a pris l'engagement de constituer, au cas où elle serait déclarée adjudicataire, et dans le délai de trois mois à partir de l'approbation définitive par le Parlement du contrat à intervenir, une société anonyme au capital de 30 millions de francs.

Usant de la faculté donnée au soumissionnaire par l'article 20 du cahier des charges, la société constituée composera sa flotte, en dehors d'un certain nombre de navires neufs, de quelques paquebots construits en France, que diverses compagnies françaises sont prêtes à lui céder, et pour le surplus, de vapeurs étrangers qu'elle éliminera au cours des cinq premières années de la concession.

Il n'est donc pas douteux que la société sera en possession à l'époque voulue de la flotte nécessaire pour assurer l'ensemble des services et capable de supporter la comparaison avec les flottes concurrentes.

En résumé, ce qui séduit dans la proposition de la Société d'études de navigation, c'est la composition technique, la compétence et, par conséquent, l'expérience des membres de son conseil. On conçoit qu'avec une direction de cette qualité des initiatives heureuses deviennent possibles, et qu'enfin la marine marchande française sorte du long effacement auquel l'ont condamnée depuis trop longtemps, plus encore sans doute les mauvaises formules de subvention de l'État, que l'absence d'esprit d'émulation et la routine d'une grande partie de son personnel dirigeant.

⁸ Banque transatlantique : partenaire historique de la Compagnie générale transatlantique :

⁹ Bénard et Jarislowsky : associé avec André Berthelot dans diverses entreprises du groupe Empain :

¹⁰ Otto Bemberg : à l'origine des Brasseries Quilmes en Argentine.

André BERTHELOT (1862-1938), président (1912-1913)

Professeur en histoire des religions,
homme politique, promoteur du métro de Paris,
administrateur de sociétés,
président de la Banque industrielle de Chine (1913-1921). Voir [encadré](#).

La Compagnie de navigation sud-atlantique
(*Le Capitaliste*, 1^{er} février 1912)

Lors du renouvellement de leur concession, les Messageries maritimes ont abandonné le service postal français avec l'Amérique du Sud. La Société d'études de navigation constitue pour assurer cette exploitation, avec le concours financier de la Banque française et de la Banque transatlantique, une société qui prend le nom de Compagnie de navigation sud-atlantique.

La première assemblée constitutive a eu lieu hier, 31 janvier. Le capital est fixé à 15 millions de francs ; les statuts autorisent la Compagnie à émettre des obligations jusqu'à concurrence de 25 millions de francs. Parmi les souscripteurs figurent les principaux établissements de crédit de la place, ainsi que les Messageries maritimes, les Transports maritimes à vapeur, la Compagnie Cyprien Fabre, la Compagnie Fraissinet, les Chargeurs réunis*, le comte Armand.

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.

.....

SUD-ATLANTIQUE

(*L'Information financière, économique et politique*, 30 avril 1912)

On sait que lors du renouvellement de leur concession, les Messageries Maritimes ont abandonné le service postal français avec l'Amérique du Sud. La Société d' « Études de Navigation » constitue, pour assurer cette exploitation, avec le concours financier de la Banque Française et de la Banque transatlantique une société qui prend le nom de Compagnie de Navigation Sud-Atlantique. La première assemblée constitutive aura lieu mercredi 31 janvier. Le capital est fixé à 15 millions de francs ; les statuts autorisent la Compagnie à émettre des obligations jusqu'à concurrence de 25 millions de francs.

Parmi les souscripteurs figurent les principaux établissements de crédit de la place ainsi que les Messageries Maritimes, les Transports maritimes à vapeur, la Compagnie Cyprien Fabre, la Compagnie Fraissinet, les Chargeurs réunis, le comte Armand.

PORT DE BORDEAUX
(*La Gironde*, 8 juin 1912)

Manifestes d'entrée

ATLANTIQUE, paquebot français venant de La Plata, Uruguay, Brésil et Sénégal.
Agent général, M. Rivaille.

.....
Pris à Dakar : pour MM. Devès et Chaumet, 60 fûts caoutchouc, 1 caisse ventilateur ; Maurer, 4 sacs caoutchouc ; Georges Arcin, 16 sacs dito ; Société commerciale Sollar, 10 sacs gomme ; J.-A. Delmas, 1 caisse monnaie étrangère.

La Compagnie Sud-Atlantique
(*Le Journal des transports*, 17 août 1912)

On sait que la Compagnie Sud-Atlantique est appelée à remplacer la Compagnie des Messageries maritimes dans le trafic de Bordeaux vers le Sud-Amérique. D'après le contrat passé avec l'État, la Compagnie Sud-Atlantique est tenue de mettre sur la ligne Bordeaux-Buenos-Ayres des navires de fort tonnage et d'une vitesse supérieure à celle qui avait été exigée des Messageries maritimes, clause que rendaient obligatoires les efforts constants des Compagnies étrangères, allemandes, hollandaises, italiennes, anglaises, etc.

Parmi les unités mises en service se rangent les navires de la Compagnie générale transatlantique : La Bretagne, dont la vitesse est de 17 nœuds 6 ; et la Gascogne qui atteint 18 nœuds 8. Ces deux paquebots ont été achetés par la Compagnie Sud-Atlantique, ainsi que le *Burdigala*, paquebot de 12.480 tonnes, qui possède un appareil moteur d'une puissance de 24.000 chevaux imprimant au navire une vitesse de 20 nœuds 5 ; le *Divona*, de 6.465 tonnes ; le *Garonna*, de 3.202 tonnes ; le *Niger*, de 5.531 tonnes. Deux paquebots sont en construction : le *Gallia*, paquebot de 14.000 tonnes dont l'appareil moteur à turbines actionnera trois hélices qui donneront au bâtiment une vitesse de 20 nœuds en service courant ; le *Lutetia*, qui jaugera également 14.000 tonnes, aura l'appareil moteur à turbines, actionnant trois hélices qui donneront au bâtiment une vitesse de 20 nœuds en service courant ; le *Lutetia*, qui jaugera également 14.000 tonnes, aura quatre hélices mues par un appareil moteur d'une puissance de 19.000 chevaux lui imprimant une vitesse de 20 nœuds dans les mêmes conditions que le précédent.

Le tonnage total de cette Compagnie est de 72.342 tonnes à l'heure actuelle.

La Compagnie Sud-Atlantique devra, selon les conclusions et clauses de son cahier des charges, effectuer le service postal entre la France et La Plata de la manière suivante : un voyage (aller et retour) toutes les deux semaines entre Bordeaux, l'Espagne, Dakar, Rio-de-Janeiro, Montevideo et Buenos-Ayres.

Voici quelle est la constitution du conseil d'administration de cette Compagnie : MM. André Berthelot, André Babeau [SGTM], H[enri] Bousquet* [bq Gunzburg], H[ubert] Giraud [SGTM, Cie Paquet], A[ibert] Armand, M[arcel] Bloch [Banque transatlantique], Ch. Dechaud [Messageries maritimes], H. Estier*, F. [Paul] Cyprien-Fabre, A. Fraissinet, A. Homberg ¹¹, E. Lévy, G. de Pellerin de Latouche ¹², M. Raty [Saulnes], [Jean] de Sayve [administrateur délégué Chargeurs réunis], J. Dal Piaz [Cie générale transatlantique].

Le conseil d'administration a choisi comme directeur, M. Rivaille, l'excellent agent général de la Compagnie des Messageries maritimes à Bordeaux.

COMPAGNIE DE NAVIGATION SUD-ATLANTIQUE

Siège social, 2, square de l'Opéra, Paris.

(*L'Information financière, économique et politique*, 6 octobre 1912)

Messieurs les porteurs d'obligations sont informés que le coupon n° 1 de 12 fr. 50 échéant le 15 octobre 1912 sera payable à partir de cette date à raison de :

12 francs net pour les obligations nominatives et de 11 fr. 381 net pour les obligations au porteur.

À Paris :

À la Banque Française pour le Commerce et l'industrie, 9, rue Boudreau.

À la Banque transatlantique, 10, rue de Mogador.

Au Comptoir national d'escompte de Paris, 14, rue Bergère.

Au Crédit Lyonnais, 19, boulevard des Italiens.

Et à la Société Générale pour favoriser le développement du Commerce et de l'industrie en France, 54, rue de Provence, et dans les succursales et agences de cet établissement.

BANQUE FRANÇAISE POUR LE COMMERCE ET L'INDUSTRIE

(*Gil Blas*, 19 décembre 1912)

.....
Avec le concours de plusieurs grands établissements et des plus importantes compagnies de navigation françaises, la banque a constitué la Compagnie de navigation Sud-Atlantique.

¹¹ André Homberg (1867-1948) : inspecteur des finances, alors directeur de la BFCI. Il fera carrière à partir de 1913 à la Société générale. Côtait déjà Berthelot à la Société d'études du chemin de fer transafricain.

¹² Gaston de Pellerin de la Touche (ou Latouche)(Sancerre, 1857-Paris, 1920) : secrétaire général, puis administrateur (1903-1920) du PLM. Administrateur de la Banque de l'Algérie (nov. 1901), des Chemins de fer sur routes d'Algérie (déc. 1903), administrateur (1904), puis président (1918-1920) de la Compagnie générale transatlantique. Vice-président du Chemin de fer Nord-Sud de Paris (1905), administrateur de Penhoët (1907), de la Compagnie de navigation Sud-Atlantique (1912), des Docks et entrepôts de Marseille (1913)...

Chargeurs réunis
Exercice 1911-1912
(*Le Capitaliste*, 16 janvier 1913)

.....
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 paquebot « Lutetia »
(*Le Journal des débats*, 25 mars 1913)

Alors qu'entre la France et l'Amérique du Nord, nous avions le service de la Compagnie générale transatlantique, c'est-à-dire le service le mieux organisé, les paquebots les plus rapides et les plus luxueux, le matériel qui servait aux transports vers l'Amérique du Sud était resté très sérieux, certes, mais néanmoins encore un peu rudimentaire, en raison des progrès et des exigences de notre époque.

Mais, depuis un peu plus d'un an, cette inégalité n'existe plus. Une nouvelle Compagnie s'est fondée, qui a obtenu la concession du service postal entre la France, le Brésil et la Plata. La Compagnie de navigation Sud-Atlantique, tel est son nom, bien que forcée à commencer son service avec des bateaux déjà existants : le *Burdigala*, la *Bretagne*, la *Gascogne* et *Divona*, s'est immédiatement appliquée à les métamorphoser en y apportant tous les perfectionnements, toutes les améliorations modernes. Pour ne donner qu'un détail, tous sont munis des appareils les plus récents de la télégraphie sans fil, ce qui leur permet d'être toujours en contact avec un poste côtier.

Maintenant, la Compagnie de navigation Sud-Atlantique fait encore mieux. Elle vient de lancer hier avec succès, aux chantiers et ateliers de Saint-Nazaire (Penhoët), un nouveau paquebot, le *Lutetia*, qui sera bien le dernier mot du confortable et du luxe. L'aménagement comprend aux premières places « grand luxe » dix appartements pour deux passagers chacun ; aux premières classes « luxe », dix-huit cabines à un passager avec salle de bains et vingt cabines à deux passagers, également avec salle de bains aux premières classes ordinaires, 193 cabines avec couchettes.

Les deuxième et troisième classes sont traitées avec la même ampleur, les salons et salles à manger seront décorés avec le plus grand luxe et auront les derniers perfectionnements du confort moderne le plus raffiné. Le paquebot sera chauffé à l'électricité ; chaque cabine aura son ventilateur électrique ; les salons s'ouvriront sur une large promenade par de très grandes fenêtres qui n'auront aucun rapport avec les anciennes ouvertures si parcimonieusement ménagées sur les paquebots antérieurs. L'air et la lumière circuleront partout par une ventilation naturelle et artificielle, comme il convient pour des bateaux devant faire la plus grande partie de leur trajet sous des climats très chauds.

En un mot, la jeune Compagnie a tenu à offrir aux races latines de l'Amérique du Sud un service de transport en rapport avec leurs goûts et leurs tendances, tant au point de vue du personnel spécial, du confort et du luxe qu'au point de vue de la cuisine à la française.

Le lancement du *Lutetia* a eu lieu hier aux chantiers de Penhoët (Saint-Nazaire), au milieu d'un concours énorme de population. Alors qu'il faut d'ordinaire deux ans au

moins pour terminer un navire de ce tonnage, les chantiers de Penhoët, qui possèdent le meilleur outillage du monde, outillage renouvelé depuis quatre ans, n'ont mis que vingt mois à créer le *Lutetia*. C'est un résultat que tout le monde admirait, en même temps que l'on regardait les autres navires en construction : la *Lorraine*, le cuirassé de 33.000 tonnes, les paquebots *Flandre* et *Puerto-Rico*, pour la Compagnie générale transatlantique, et trois cargo-boats, commandés par un grand armateur allemand.

Un banquet, donné à l'occasion de cette cérémonie, réunissait un grand nombre de notabilités. Il était présidé par M^{me} Penido, femme de l'attaché naval de la légation du Brésil, qui avait accepté de remplacer comme marraine M^{me} Olynto de Magathaës, femme de l'ambassadeur.

Autour d'elle se trouvaient M. Jules Charles-Roux, président de la Compagnie transatlantique et des Chantiers de Saint-Nazaire ; André Berthelot, président de la Compagnie de navigation Sud-Atlantique ; Penido, délégué du ministre du Brésil ; Jamin, président du Conseil général de la Loire-Inférieure ; Brichaux, maire de Saint-Nazaire ; MM. de Pellerin de Latouche et [Léon] Piot, administrateurs de la Compagnie de Penhoët ; Hubert Giraud, administrateur délégué de la Compagnie Sud-Atlantique ; Godard, directeur général des Chantiers de Saint-Nazaire ; Breault, inspecteur général des services commerciaux de la Compagnie d'Orléans ; Mendès de Almeida, directeur du *Courrier du Brésil* ; Leriche ¹³, directeur du Banco espagnol de Rio de la Plata* ; Lannes, directeur des Chantiers de Penhoët et Max Robert, secrétaire général de la Compagnie Sud-Atlantique.

Dans quelques jours, un second paquebot, qui ne le cède en rien au *Lutetia*, le *Gallia*, sera lancé aux Chantiers de La Seyne, à Toulon. La jeune Compagnie de navigation Sud-Atlantique possédera ainsi, en plus de son matériel ordinaire, deux unités qui, sous le rapport du luxe, de la vitesse, de la sécurité et du confort, n'auront rien à redouter de la comparaison avec les navires les plus vantés des autres nations. Au contraire. Cela nous promet beaucoup pour l'avenir.

LA RÉPUBLIQUE ARGENTINE

IMPRESSIONS D'UN FRANÇAIS

(*L'Information financière, économique et politique*, 14 mai 1913)

.....
Comme au Brésil, il n'est pas une révolution politique qui, en France, n'ait eu sa répercussion par l'exode de nos nations vers la République Argentine. Et je n'ai point été pour ma part surpris quand, au cours d'une récente traversée des mers du Sud sur un bateau français, le *Burdigala*, de la nouvelle Compagnie française de navigation Sud-Atlantique, où des Argentins d'élite avaient tenu à s'embarquer pour manifester leurs sympathies françaises, à une heure difficile de concurrence maritime, nos amis sud-américains me disaient : « Il n'y a pas un pays plus français que l'Argentine. Nous n'avons qu'un désir, que Buenos-Ayres ressemble à Paris, et nous sommes fiers quand on nous dit : Buenos-Ayres, c'est le Paris Austral ».

NOS VOYAGES À PRIX RÉDUITS

¹³ Gustave Leriche : représentant du Banco espagnol de Rio de la Plata au conseil de la Société franco-brésilienne de travaux publics, où il siégeait avec Perchot, et de la Société foncière de l'Argentine. Décédé à Paris, fin janvier 1919.

Brésil-Argentine

(L'Information financière, économique et politique, 29 mai 1913)

À la suite de nombreuses demandes qui nous sont parvenues de nos lecteurs, soit touristes, industriels ou capitalistes, désirant visiter ces pays, nous avons demandé à l'agence Lubin, 36, boulevard Haussmann, de bien vouloir étudier un voyage visitant les principaux centres des pays sud-américains.

L'agence Lubin nous communique aujourd'hui l'avant-projet d'un voyage de trois mois, partant vers la mi-juillet et rentrant dans la première quinzaine d'octobre, et nous annonce qu'elle a obtenu le « haut patronage de la chambre de commerce argentine en France », appui que les touristes apprécieront et qui leur facilitera la visite de bien des choses.

Voici le plan général du voyage : Le départ aura lieu de Bordeaux par un des excellents navires de la Compagnie Sud-Atlantique, qui, par Lisbonne et Dakar, atteindra Rio de Janeiro. Les touristes feront au Brésil un séjour de huit jours, visitant Rio de Janeiro, ses environs et sa magnifique baie, Sao-Paulo, la grande cité industrielle, et ses plantations de café, et s'embarqueront à Santos, la métropole du café, pour continuer sur l'Argentine.

Montevideo sera visité pendant l'escale, puis viendra la grande capitale, Buenos-Ayres, où l'excursion restera plusieurs jours, visitant tout ce qui est intéressant pour les touristes, artistes, industriels, capitalistes et commerçants.

De Buenos-Ayres, se fera le grand tour de l'Argentine, comprenant le fleuve Uruguay jusqu'à Concordia, Posadas, la capitale des Missions, le Haut Parana, les cataractes de l'Iguazu, Asuncion, la capitale du Paraguay, le Paraguay, Corrientes, Rosario-de-Santa-Fé, Tucuman, Cordova (centre d'élevage et Suisse argentine). Une excursion dans les Andes jusqu'à Puente-del-Inca et retour à Buenos-Ayres par Mendoza.

Le retour en Europe se fera par la Compagnie Sud-Atlantique par les mêmes escales qu'à l'aller.

Un programme détaillé en préparation paraîtra sous peu et sera envoyé franco à toute personne qui en fera la demande.

Pour toute demande de renseignements, s'adresser soit aux services commerciaux de l'information, soit à l'agence Lubin, 36, boulevard Haussmann.

COMPAGNIE GÉNÉRALE TRANSATLANTIQUE

Assemblée générale ordinaire du 23 juin 1913.

(L'Information financière, économique et politique, 4 juillet 1913)

.....
Nous avons vendu au cours de l'année 1912 trois paquebots : *La Bretagne*, *La Gascogne* et *La Normandie*. Les deux premiers ont été achetés par la Compagnie de navigation Sud-Atlantique*. Le dernier a été vendu pour la démolition.

UNE CROISIÈRE DE M. DE MONZIE DANS LA MÉDITERRANÉE

(L'Information financière, économique et politique, 1^{er} novembre 1913)

Marseille, 31 octobre. — M. de Monzie, après avoir visité dans la matinée une partie des ports, a pris congé du préfet et des autorités marseillaises et s'est embarqué, à onze

heures, à bord du paquebot *Gallia*, de la Compagnie Sud-Atlantique, pour effectuer une croisière dans la Méditerranée.

Le sous-secrétaire d'État à la marine marchandé est accompagné de MM. Perrissat, administrateur général de la marine à Marseille ; Câblat, chef du personnel au sous-secrétariat d'État ; Girod, chef de cabinet, diverses notabilités marseillaises, les membres du conseil d'administration de la Compagnie Sud-Atlantique ; en tout 200 invités.

Le *Gallia* se rend à Alger. De là, M. de Monzie et les personnes qui l'accompagnent partiront après-demain pour Tunis, Palerme et reviendront à Marseille.

(Agence l'*Information*.)

Sud-Atlantique

(*L'Information financière, économique et politique*, 6 décembre 1913)

Cette Société, dont les débuts ont été laborieux, ne paraît point appelée à une destinée bien brillante.

La Compagnie Sud-Atlantique a été définitivement constituée le 8 février 1912 pour exploiter un service maritime postal entre la France et le Brésil, La Plata. Son capital-actions a été fixé à 15 millions et était libéré de un quart, soit 3.750.090 francs, lorsque la Société émit un emprunt obligataire de 25 millions sur un total éventuel prévu de 40 millions, de telle sorte que la dette obligataire représentait 660 % du capital-actions versé. Ce sont les obligataires qui courent tous les risques sans pouvoir espérer être dédommagés par une participation aux bénéfices.

Lorsque la Compagnie aura appelé tous les capitaux qu'elle prévoit, ses 40 millions d'obligations — si le chiffre n'est pas dépassé — représenteront 266 % de son capital-actions ; c'est l'une des plus fortes proportions que l'on constate pour une compagnie française de navigation maritime ; voici, en effet, ce que l'on observe pour les autres compagnies.

	Capital actions	Capital obligations	Proportion de capital obligations à capital actions (%)
Transatlantique	39.000 000	108.567.000	278
Messageries maritimes	45.000.000	64.829 000	144
Chargeurs réunis	12.500.000	19.418.000	159
Compagnie Havraise Péninsulaire	5.000.000	915 000	18

Ainsi la Compagnie Sud-Atlantique et la Compagnie Transatlantique arrivent à une proportion peu différente, mais il ne faut pas oublier que la Compagnie Transatlantique a été l'objet d'une réorganisation financière et qu'en réalité, le capital total versé a été de 67 millions.

Au point de vue de l'équilibre entre le capital-actions et le capital-obligations, la Compagnie Sud-Atlantique se présente donc dans les conditions les moins favorables de toutes ses congénères.

Le premier exercice social, commencé le 8 février 1912. ne prendra fin que le 31 décembre 1913 ; le conseil n'était sans doute pas pressé de rendre compte à ses actionnaires de ses premiers actes de gestion.

La flotte de la Compagnie comportait au début de novembre 4 paquebots-poste, et 4 paquebots commerciaux.

Voici quelles étaient les caractéristiques des 4 paquebots-poste :

1° *Burdigala*, ancien navire allemand (*Kaiser-Friedrich*), construit en 1891 et refusé aux essais par la Compagnie allemande qui l'avait commandé ; âge actuel, 23 ans ;

2° *La Bretagne*, provenant de la flotte de la Compagnie Transatlantique, construit en 1886 ; âge actuel, 27 ans ;

3° *La Gascogne*, provenant également de la Compagnie Transatlantique, construit en 1886 ; âge actuel, 27 ans ;

4° *Divona*, provenant d'une Compagnie anglaise, construit en 1886 ; âge actuel, 27 ans.

Quant aux 4 paquebots commerciaux, ce sont :

1° *Liger*, d'origine anglaise, construit en 1896 ; âge actuel, 17 ans ;

2° *Samara*, ancien *Ormuz*, de l'Orient-Line, construit en 1896 ; âge actuel 17 ans ;

3° *Sequana*, ancien *Staffordshire* ;

4° *Garonna*, d'origine anglaise, construit en 1896 ; âge actuel, 17 ans.

Ainsi, au début de novembre, la flotte de la Compagnie ne comprenait que de vieilles unités dont la plupart avaient dépassé l'âge auquel un paquebot est complètement amorti.

En novembre, la Compagnie a dû mettre en service deux unités modernes : le *Gallia* et le *Lutetia*, qui sont les seuls navires dignes du nom de paquebots.

Dans sa notice sur le *Lutetia*, la Compagnie déclare que le système mixte de propulsion (mi-partie par turbines et mi-partie par machines alternatives) a été adopté par ses ingénieurs « après de sérieuses expériences ». Or, ce paquebot a été mis sur cale en février 1912, c'est-à-dire le même mois que celui où se constituait la Société. D'ailleurs, puisque les ingénieurs avaient reconnu l'excellence de la propulsion mixte, pourquoi ne l'ont-ils pas appliquée au *Gallia*, qui a été allongé sur ber ¹⁴ en même temps que le *Lutetia* ?

La Compagnie Sud-Atlantique exploite, comme nous l'avons dit, les services maritimes postaux sur le Brésil et La Plata : elle doit effectuer un parcours obligatoire annuel de 107 276 lieues marines et elle reçoit une subvention minimum de 3.754.000 francs par an jusqu'au 30 novembre 1937.

Les débuts de l'exploitation de la Compagnie n'ont été rien moins qu'heureux et amenèrent de telles réclamations que la question fut portée à la tribune du Parlement, car la Compagnie, jouissant d'une subvention postale, reste soumise au contrôle du gouvernement et, par suite, du Parlement.

C'est le 6 mai 1913 que la Chambre fut saisie de la question à l'occasion d'un vote sur un crédit supplémentaire pour subvention aux services du Brésil et de la Plata.

Nous ne pouvons entrer ici dans le détail des faits multiples qui ont été cités soit à la tribune, soit dans la presse, mais nous retiendrons simplement ce point capital que, à différentes reprises, le service postal dut être assuré par des navires étrangers, allemands, anglais ou belges et que, maintes fois, les navires de la Compagnie subirent des retards sérieux par suite d'avaries. Au surplus, le sous-secrétaire d'État des postes et télégraphes signalait qu'il avait dû infliger à la Compagnie de nombreuses pénalités dont voici quelques échantillons : voyage du 6 octobre 1912 du *Burdigala*, retards au départ et à l'arrivée 3.000 francs ; voyage du 23 octobre du *Divona*, retard 36.500 francs ; voyage du 16 novembre de la *Bretagne*, retards 27.850 francs ; voyage du 30 novembre de la *Champagne*, retards 7.030 fr. Ainsi, voilà deux mois pendant lesquels chaque voyage a donné lieu à une pénalité pour retard, et les quatre paquebots-poste de la Compagnie ont été ainsi frappés.

¹⁴ Un ber ou berceau est une charpente de bois ou métal qui supporte un navire et glisse avec lui pendant le lancement.

De plus, le sous-secrétaire d'État ajoutait qu'il y aurait d'autres pénalités à appliquer et qu'en fin d'exercice, lors de l'établissement de la moyenne de vitesse réalisées pendant l'année, la subvention subirait une importante réduction.

Enfin, le 22 février 1913, le voyage obligatoire n'ayant pas eu lieu, le sous-secrétaire d'État dut mettre la Compagnie en demeure d'assurer régulièrement son service et lui rappeler que l'article 86 du cahier des charges prévoit la résiliation du contrat pour interruption du service. Un an à peine après sa constitution, la Société se mettait déjà dans le cas de voir résilier son contrat !

Considérons maintenant la question financière : sur ce point, on est forcément réduit à des évaluations, puisque la Compagnie n'a encore publié aucun bilan.

Comme ressources, la Compagnie doit disposer de son capital, soit 15.000.000 francs et du produit de son émission d'obligations. Les 50.000 obligations émises à 495 francs n'ont pas dû procurer net plus de 470 francs par titre, soit au total 23.500.000 francs. Le total des ressources peut être estimé à 38.500.000 fr. Les frais de constitution, à raison de 5 % du capital social, ont dû absorber 750.000 francs ; les installations de bureaux, d'agences, ont dû nécessiter au moins 1 million, mettons 2 millions pour ces deux chapitres. La Compagnie a dû ensuite acheter des navires d'occasion, le prix en est inconnu ; mais elle aurait fait une affaire déplorable si elle les avait payés plus de 100 fr. par tonneau de jauge, soit 9 millions pour 90.000 tonneaux. Nous estimons donc les dépenses sur capital à 11 millions, sans compter le *Lutetia* et la *Gallia*. Ces deux paquebots jaugent chacun 15.000 tonneaux et pour des paquebots-poste munis de tout le confortable que la Compagnie déclare y avoir installé, un prix de 1.000 fr. par tonneau de jauge est plutôt faible. Ces deux paquebots doivent donc coûter aux environs de 30 millions, ce qui, avec les 11 millions précédents, fait un total de 42 millions, et nous avons vu que la Compagnie ne s'était procuré que 38 millions 1/2 environ. La trésorerie doit donc être singulièrement à l'étroit. Il est donc fort probable qu'une nouvelle émission d'obligations est proche, et qu'on va recourir aux 15 millions complémentaires ; mais, même en tenant compte du capital-actions et du capital-obligations prévus, soit 55 millions nominal, soit environ 52 millions nets, on calcule qu'une fois réglées les dépenses engagées, soit 42 millions, il ne restera que 12 millions ; or la Compagnie a en construction un troisième grand paquebot-poste de 15.000 tonneaux qui lui coûtera environ 15 millions. et il lui faut bien prévoir un fonds de roulement (approvisionnements, disponibilités, cautionnement, etc.). Enfin, il paraît douteux que la Compagnie soit autorisée à maintenir dans son service postal l'une quelconque des vieilles unités actuelles et c'est un quatrième paquebot qu'il faudra construire, ce qui nous conduit à un capital global d'environ 80 millions.

C'est un lourd capital à rémunérer, car au taux de 5 % seulement, il faut disposer de 4 millions nets, ce qui, avec les prélèvements pour amortissements, fonds d'assurances, fonds de gros entretien, etc., correspond à un bénéfice net de 8 millions : ce chiffre est égal, à 2 millions près, à celui des Messageries Maritimes et représente les 2/3 du bénéfice de la Compagnie Transatlantique. Au surplus, un bénéfice net de 8 millions suppose dans les conditions les plus favorables une recette brute de 57 millions et de la subvention postale n'atteint pas 4 millions.

Il est donc à craindre que la Compagnie Sud-Atlantique ne soit point appelée à des destinées bien brillantes ; au surplus, ses obligations, qui furent émises à 495, ne cotent plus aujourd'hui que 443, se capitalisant ainsi à 5,6 % ; ce taux élevé dénote suffisamment que les milieux boursiers et capitalistes n'ont qu'une confiance limitée dans l'avenir de l'affaire ; on ne saurait leur conseiller de modifier leur opinion. Sans doute la Compagnie Sud-Atlantique ne pouvait créer de toutes pièces la flotte qui lui est nécessaire, et devait conséquemment recourir à des moyens empiriques. Sans doute on n'improvise pas non plus la composition d'équipages bien constitués. Il y a donc là de larges circonstances atténuantes. Mais les capitaux qui entrent dans une société font rarement une affaire de sentiment.

Conseil d'administration : MM. A. Berthelot, A. Barbeau, H. Bousquet, A. Armand, M. Bloch, C. Déchaud, H. Estier, P. Cyprien-Fabre, A. Fraissinet, H. Géraud, A. Homberg, E. Lévy, de Pellerin de Latouche, Marc Raty, J. de Savye.

UN RECORD

(*L'Information financière, économique et politique*, 16 décembre 1913)

Le paquebot express *Lutetia*, de la Compagnie de navigation Sud-Atlantique, pour le service maritime postal entre la France, le Sénégal, le Brésil et La Plata, au cours de son premier voyage en retour d'Amérique du Sud, a effectué le trajet

RIO DE JANEIRO-DAKAR-LISBONNE

EN 10 JOURS 8 HEURES

Ce paquebot, parti de Rio de Janeiro, le 2 décembre à 1 heure, est arrivé à Lisbonne le 12 décembre à 9 heures, battant ainsi, malgré son escale de Dakar, le record de vitesse établi sans escale, par un vapeur anglais.

La durée totale du voyage du *Lutetia* de Buenos-Aires à Lisbonne a été de 13 jours 23 heures.

COMPAGNIE SUD-ATLANTIQUE

(*L'Information financière, économique et politique*, 19 décembre 1913)

L'examen d'un projet ayant pour but de placer la Compagnie Sud-Atlantique sous le contrôle et la direction de la Compagnie générale transatlantique se poursuit en ce moment, d'accord avec les Banques ayant participé à la fondation de la Compagnie Sud-Atlantique.

Ce projet sera soumis dans quelques semaines à l'approbation des actionnaires de cette dernière société ; il devra également être approuvé par le Gouvernement.

Les bases essentielles du projet comportent, quant à présent, une augmentation de 10 millions de francs du capital-action de la Compagnie Sud-Atlantique.

Rappelons que le capital de la Sud-Atlantique s'élève à 15 millions de francs et que sa dette obligataire atteint 25 millions.

LA SUD-ATLANTIQUE

(*La Dépêche coloniale*, 20 décembre 1913)

Plusieurs de nos confrères ayant déjà parlé des négociations engagées autour de la Sud-Atlantique, nous ne voyons plus d'inconvénient aujourd'hui à aborder cette question.

Il semble, en effet, que cette compagnie qui s'est heurtée, dès ses débuts, à des difficultés nombreuses dont certaines n'étaient pas de son fait, va se transformer. Obligée, par son contrat même, à assurer les services réguliers de Bordeaux avec l'Amérique du Sud avant d'avoir eu le temps matériel de construire les paquebots prévus par son cahier des charges, elle dut acheter des navires qui, déjà vieillis, ne rendirent pas les services qu'on attendait d'eux. Elle poussa avec une grande activité la construction de ses deux grands navires, le *Lutetia* et le *Gallia*. Celui-ci fit ses essais, en septembre dernier, sur la Méditerranée par une croisière semi-officielle, puisque M. de

Monzie, alors sous-secrétaire d'État de la marine marchande avait pris place à bord. Mais, dès les premiers jours, des défauts matériels dans les machines et les hélices, défauts très réparables d'ailleurs et déjà, croyons-nous, réparés, se révélèrent qui obligèrent la compagnie à modifier l'itinéraire prévu.

Quant au *Lutetia*, il vient d'accomplir la traversée de Bordeaux à Buenos-Ayres et retour avec une rapidité qui n'avait jamais été atteinte jusqu'ici et qui lui a permis de gagner près d'un jour d'avance sur les paquebots étrangers qui suivent la même route.

Mais les dépenses nécessitées par la construction et l'aménagement de ces admirables unités auraient, paraît-il, absorbé la plus grande partie du capital et amené les actionnaires à chercher de nouveaux concours financiers.

D'après nos renseignements, la Sud-Atlantique ne disparaîtrait pas en tant que compagnie autonome. Elle modifierait simplement son conseil d'administration dont le nouveau président serait M. Charles Roux déjà président de la Compagnie Transatlantique. Un certain nombre de grands commerçants bordelais en feraient également partie.

On dit aussi que de grandes sociétés de crédit s'intéresseraient à l'affaire.

En somme, il s'agirait non d'une disparition mais d'une transformation qui créerait un lien étroit entre la Compagnie transatlantique pour les voyageurs, celle des Chargeurs réunis pour les marchandises et l'ancienne Compagnie de la Sud-Atlantique.

Nous souhaitons que cette combinaison qui aurait déjà reçu l'approbation des ministres compétents soit exacte. Il y a, en effet, un intérêt national à ce qu'une ligne française assure les communications extra-rapides entre la France et l'Amérique du Sud, d'autant plus que cette ligne fait escale à notre grand port de Dakar et que nous conserverons par ce moyen la clientèle des Argentins et des Brésiliens que nous disputaient les cargos allemands

COMPAGNIE SUD-ATLANTIQUE

(*L'Information financière, économique et politique*, 28 décembre 1913)

Le [Crédit français](#), procéderait prochainement, avec le concours de la Compagnie générale transatlantique, à une réorganisation de la Compagnie de navigation Sud-Atlantique, actuellement chargée d'assurer les relations postales entre la France, le Brésil et l'Argentine. En possession de deux des grands paquebots prévus dès l'origine : le *Gallia* et le *Lutetia*, la Compagnie pourra assurer une exploitation rémunératrice et profitable au bon renom du pavillon français. Le capital de 15 millions serait ramené à 5 millions et l'on procéderait ensuite à une émission de 5 millions d'actions privilégiées, vraisemblablement dans le courant de janvier 1914.

PRISE EN GÉRANCE PAR LA COMPAGNIE GÉNÉRALE TRANSATLANTIQUE

Jules CHARLES-ROUX, président

RÉORGANISATION DE LA COMPAGNIE SUD-ATLANTIQUE
(*L'Information financière, économique et politique*, 8 janvier 1914)

Beaucoup de bruits ont circulé au sujet de la réorganisation de la Compagnie Sud-Atlantique. Nous sommes allés demander des renseignements précis et nous sommes en mesure maintenant d'indiquer quelles sont les bases de la réorganisation envisagée :

La gérance de toute l'exploitation sera confiée à la Compagnie générale transatlantique qui aurait ainsi un contrôle complet sur toutes les opérations.

La réorganisation repose sur une reconstitution du capital, au moyen d'actions et d'obligations et sur l'intervention de la Compagnie générale transatlantique qui serait chargée de toute la direction, avec un conseil d'administration nouveau.

Il est incontestable que l'intervention de la Compagnie transatlantique est un élément qui présente le plus grand intérêt car cette Compagnie, par suite de son organisation, de son outillage, de son personnel, de sa pratique de lignes analogues et de l'exploitation des grands paquebots transatlantiques, peut donner un concours particulièrement précieux en la circonstance.

Il est probable que très prochainement, grâce à ce concours, la clientèle des lignes de l'Amérique du Sud qui a de si grandes sympathies pour notre pavillon, reviendra encore plus nombreuse que par le passé.

SUD-ATLANTIQUE

(*L'Information financière, économique et politique*, 22 janvier 1914)

Cette Compagnie, réorganisée financièrement, pourvue de paquebots modernes, contrôlée par la Compagnie Transatlantique, peut espérer maintenant en des jours meilleurs

La Compagnie de navigation Sud-Atlantique est en voie de réorganisation financière, en même temps qu'elle subit un remaniement administratif et passe sous le contrôle de la Compagnie Transatlantique, qui assurera désormais l'exploitation de ses services. C'est là un résultat qui vient confirmer hautement les critiques que nous avons formulées jadis à l'encontre de cette entreprise ; mais il apparaît maintenant que la Compagnie Sud-Atlantique, débarrassée d'un poids mort qu'elle aurait dû remorquer pendant de longues années — nous voulons parler du déficit de son premier exercice, — pourra désormais poursuivre une existence plus favorable, et c'est un résultat qu'il faut souhaiter hautement, car la Compagnie Sud Atlantique est un des principaux représentants du pavillon français dans les mers sud-américaines.

On nous permettra de rappeler en quelques mots la situation de l'entreprise et les nécessités de sa réorganisation.

Lorsque la Compagnie Sud-Atlantique se constitua, elle avait, aux termes de son contrat postal, un délai de 8 mois pour se procurer les navires nécessaires à son exploitation. En temps normal, ce délai, quoique court, eût été suffisant, car les grands

chantiers navals anglais ont habituellement en réserve des navires en cours d'achèvement qui sont à la disposition de tout acquéreur. Même en dehors des navires neufs, il existe un véritable marché de navires d'occasion, entre lesquels on peut faire un choix. Malheureusement, la situation se trouva tout autre au moment où se constitua la Compagnie Sud-Atlantique, car la hausse des frets avait incité les armateurs de tous pays à s'assurer de tous les navires disponibles, si bien que la Compagnie Sud-Atlantique fut absolument obligée de prendre les quelques rares unités qui étaient encore vacantes. Sur ces navires déjà âgés, il fallut installer des aménagements modernes et, comme les chantiers navals étaient surchargés de besogne, la Compagnie eut beaucoup de peine à faire exécuter les travaux nécessaires pour la remise en état de ses paquebots usagés. Le temps manquait d'ailleurs pour procéder à des essais suffisants, si bien que la Compagnie commença son exploitation sans bien connaître la valeur de ses instruments de travail. On comprend sans peine que, dans ces conditions, elle ait éprouvé maint déboire et, comme le bruit s'était très rapidement répandu que les paquebots de la Compagnie Sud-Atlantique étaient loin d'offrir tout le confort moderne, on vit peu à peu la clientèle désertir les navires de la Compagnie, et aller porter son argent aux Compagnies étrangères.

Cette situation s'est trouvée modifiée par l'entrée en service des deux grands paquebots *Lutetia* et *Gallia*, qui sont des navires neufs construits dans des chantiers français et munis de tout le confort des paquebots modernes. Toutefois, ces deux navires et le troisième en construction, le *Massilia*, représentent une dépense totale d'environ 30 millions de francs et la Compagnie n'avait eu à sa disposition qu'une somme de 38 millions de francs, tant avec son capital-actions qu'avec les 25 millions de francs d'obligations déjà émises. Étant donné qu'elle avait dû payer un prix relativement élevé des paquebots usagés, qu'elle avait dû pourvoir à toutes ses dépenses d'installation, notamment à l'établissement de ses agences, et, enfin, que son premier exercice d'exploitation se traduisait par une perte, elle se trouva fort à court dans sa trésorerie. L'état du marché ne se prêtait guère, d'ailleurs, à une nouvelle émission d'obligations, et il eût été difficile d'émettre par la suite des titres de cette nature, étant donné les résultats déficitaires de l'exercice 1913. Une réorganisation financière s'imposait donc, et l'assemblée extraordinaire du 10 janvier l'a votée, aussi radicale qu'on pouvait le souhaiter, c'est-à-dire que la réduction du capital social a été largement supérieure à la perte de l'exercice 1913.

Aux termes des résolutions votées par cette assemblée du 10 janvier, le capital social est ramené de 15 à 5 millions, puis reporté à 20 millions par la création de 60.000 actions nouvelles jouissant d'un intérêt privilégié de 5 %. Sur ces 60.000 actions nouvelles, une première tranche de 20.000 est immédiatement émise. D'autre part, la Société procède à l'émission d'une nouvelle tranche de 30.000 obligations de 500 francs, et le conseil a pu informer l'assemblée que, sur ces 30.000 obligations, il y en avait 21.190 prises fermes par les chantiers de construction et par les établissements bancaires. La réorganisation financière est donc définitivement assurée.

D'autre part, la Compagnie Transatlantique, qui figurait déjà parmi les fondateurs de la Compagnie Sud-Atlantique, assurera l'exploitation de ses services, moyennant une participation dans les recettes.

En même temps que la Société créait des actions privilégiées, elle décidait d'émettre des parts bénéficiaires destinées à indemniser les anciens actionnaires de l'amputation de capital qu'on leur faisait subir ; ces parts seront remises à raison de deux par trois actions anciennes.

La répartition des bénéfices s'opérera dorénavant d'après les principes suivants. Après le prélèvement pour la réserve légale, il sera attribué aux actions de priorité un dividende de 5 % non cumulatif ; les actions ordinaires recevront ensuite un dividende de 5 % et l'excédent des bénéfices, sous déduction des prélèvements pour fonds de prévoyance, sera réparti de la façon suivante :

15 % au conseil d'administration ; 57 % aux actionnaires, sans distinction de catégories ;

28 % aux parts bénéficiaires.

En ce qui concerne les droits des parts bénéficiaires, il convient de mentionner ici une clause statutaire ayant pour but de limiter ces droits en cas d'augmentation de capital social. Il est stipulé à cet égard que les tantièmes respectifs de 57 % pour les actions et 28 % pour les parts sont calculés pour un capital social n'excédant pas 15 millions de francs ; dans le cas où le capital serait porté au delà de 15 millions de francs, le tantième des parts bénéficiaires subirait une réduction proportionnelle à l'importance de l'augmentation de capital.

Enfin, une clause des statuts prévoit que, lorsque les deux catégories d'actions, privilégiées et ordinaires, auront reçu pendant cinq exercices consécutifs un dividende minimum de 6 %, ces deux catégories seront assimilées.

Une nouvelle existence commence maintenant pour la Compagnie Sud-Atlantique et à ce propos, il convient de signaler que cette réorganisation s'est effectuée dans les conditions habituelles des sociétés anonymes, et sans qu'il y ait eu besoin de recourir aux tractations dont un de nos confrères politiques a cru devoir se faire l'écho. La Compagnie Sud-Atlantique était acculée à une situation inextricable et il était du devoir de nos gouvernants de lui accorder les facilités nécessaires pour procéder à une reconstruction ; nous ne voyons franchement pas quels intérêts ont pu être lésés à cette occasion, mais nous voyons, par contre, fort bien quels intérêts généraux on a sauvegardés en permettant à la Compagnie Sud-Atlantique de représenter dignement le pavillon français dans les mers sud-américaines.

COMPAGNIE DE NAVIGATION SUD-ATLANTIQUE

Assemblée extraordinaire

(L'Information financière, économique et politique, 7 février 1914)

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Messieurs, usant du droit, que lui confère l'article 32, paragraphe 2, de vos statuts, votre conseil d'administration vous a convoqués en assemblée générale extraordinaire, pour vous mettre au courant des difficultés avec lesquelles votre société se trouve aux prises, et pour vous proposer les moyens de les résoudre.

Les débuts de notre exploitation, qui a commencé au mois d'octobre 1912, ont été des plus pénibles.

Lors de la constitution de notre Société, en février 1912, la loi, en vertu de laquelle elle avait été créée, nous laissait huit mois à peine pour acheter, aménager, équiper et mettre en service la flotte dont nous avions strictement besoin pour répondre aux conditions du cahier des charges de notre concession postale. C'était sans doute un délai très court, mais suffisant si les circonstances eussent été simplement normales.

Malheureusement, dès le commencement de l'année 1912, un changement aussi radical qu'imprévu se produisait, dans le marché des navires, comme conséquence d'une hausse considérable sur les frets, hausse qui ne s'était pas produite depuis plus de dix ans.

Malgré notre diligence, nous n'eûmes pas la possibilité, pour nous procurer les navires d'occasion auxquels nous étions obligés d'avoir recours afin de commencer le service provisoire, de choisir parmi un certain nombre d'unités, et nous dûmes rendre les seuls paquebots se trouvant à la vente et répondant aux conditions de vitesse et de tonnage stipulées par nos contrats avec l'État.

L'aménagement de ces paquebots dût être poursuivi dans des conditions tout à fait défavorables, découlant toujours de la hausse générale : encombrement des chantiers

de construction et de réparations, rareté et cherté des matières premières, délais devenus insuffisants vu l'importance des travaux que nécessitaient des navires en médiocre état, nécessité, par suite, de travailler hâtivement, c'est-à-dire à des prix fort élevés, grèves, tout enfin vint concourir à augmenter dans des proportions inattendues, la dépense d'achat, d'aménagement et de mise en état de notre flotte provisoire.

Néanmoins, grâce à des sacrifices considérables, ce matériel fut mis en ligne aux époques prévues par le marché, mais cela sans qu'il eut été possible de procéder à des essais prolongés permettant une mise au point complète, d'autant plus désirable qu'il s'agissait de navires âgés.

Il en résulta, au cours des premiers voyages, une série d'avaries et de déboires auxquels nulle affaire qui se crée n'échappe complètement et qui se produisent même parfois dans des services en pleine activité. Mais ces déboires furent singulièrement amplifiés, et en tous cas, mis en lumière d'une façon particulièrement malveillante. On ne pouvait guère, en effet, s'étonner de bonne foi que nous n'eussions pas mis d'emblée en service des navires neufs ou parfaits, ni réalisé des progrès qu'aucune force humaine ne pouvait obtenir qu'avec le temps.

Le bruit fait autour de quelques traversées malheureuses fut tel que les clients délaissèrent en partie nos services au profit de nos concurrents et que nous nous trouvâmes privés, pendant toute la durée du service provisoire, d'éléments de recettes sur lesquels nous pouvions légitimement compter.

Telles furent, essentiellement, les causes de l'exploitation déficitaire qui s'est prolongée jusqu'à ce jour et que nous ne pouvions espérer voir cesser que par l'introduction dans notre flotte des navires neufs que nous avions commandés aussitôt la ratification par le Parlement de notre convention postale.

Mais pour atteindre cette période d'exploitation plus normale, il nous fallait naturellement payer les navires neufs *Gallia*, *Lutétia* et *Massilia*, dont le coût global devait représenter une somme d'environ 30.000.000.

Nous ne pouvions évidemment pas y faire face complètement avec le montant du capital-actions et des 25 millions de francs nominaux d'obligations déjà émises, actions et obligations qui avaient fait entrer dans nos caisses une somme ne dépassant pas beaucoup 38 millions sur lesquels il avait fallu prendre tous nos frais de premier établissement, nos approvisionnements et la constitution extrêmement coûteuses du matériel naval provisoire.

Nous fûmes donc amenés, dans le courant de l'année 1913, à entrer en pourparlers avec les Etablissements de crédit qui avaient émis la première tranche de nos obligations, en vue de l'émission de la seconde tranche de 15 millions prévue dès l'origine.

Ces établissements estimèrent qu'en raison tant des conditions générales du marché que de notre situation et des pertes que nous avons éprouvées depuis notre constitution, ils ne pouvaient envisager à ce moment l'émission ou le placement de cette seconde tranche d'obligations. En même temps, on nous laissait espérer que cette émission pourrait, sans doute, être réalisée si le capital-actions était augmenté dans une proportion de cinq millions par l'apport de nouveaux capitaux.

Nous avons, par suite, dû rechercher des concours et, après diverses tentatives, nous avons entamé et fait aboutir des négociations avec le Crédit français, société anonyme au capital de 50 millions, qui s'est déclaré disposé à nous apporter, en même temps que de nouveaux capitaux, la coopération morale et effective de groupes bordelais, coopération dont l'utilité pour notre Compagnie ne saurait être mise en doute.

Mais ces concours nouveaux étaient subordonnés : d'une part à une réduction de notre capital actuel, destinée à équilibrer largement, dans nos comptes, la perte subie pendant notre première période d'exploitation ; d'autre part, au placement d'une partie au moins des 15 millions d'obligations destinés en principe au paiement des navires et, enfin, à des modifications dans la forme actuelle de la gestion de notre Société.

Si pénible qu'il soit pour nous d'avoir à régler dès le début une perte que nous avons légitimement espéré pouvoir amortir peu à peu pendant la durée de notre concession, nous avons considéré comme la plus pratique des solutions d'accepter les conditions qui nous étaient posées et d'où dépendait la remise sur pied de nos affaires.

Le conseil a donc décidé de vous proposer l'adoption des dispositions suivantes :

Le capital-actions de notre Compagnie, actuellement de 15 millions de francs, sera réduit à 5 millions par l'échange d'une action nouvelle contre 3 actuelles, mais nous avons obtenu que les actionnaires qui perdent ainsi les 2/3 de leur capital reçoivent une certaine compensation sous forme d'attribution de parts bénéficiaires, à raison de 2 parts bénéficiaires pour 3 actions actuelles.

Les parts bénéficiaires ne donneront aucun droit dans l'actif de la Société ni dans les réserves, mais elles recevront éventuellement une participation au superdividende qui pourrait être distribué après prélèvement de 5 % pour la réserve légale et après distribution de 5 % aux actions privilégiées et aux actions nouvelles ordinaires. Cette participation serait ainsi calculée. : Si, après prélèvement de la réserve légale et après attribution de 5 % aux actions de priorité et aux actions ordinaires, il était distribué un solde, sur ce solde il serait attribué, après participation de l'État :

15 % au conseil d'administration ;

57 % aux actionnaires ;

28 % aux parts bénéficiaires.

En cas d'augmentation de ce capital au delà de 15 millions de francs, les porteurs de parts bénéficiaires n'exerceront leurs droits que dans la proportion du chiffre de 15 millions par rapport au capital augmenté, la fraction des bénéfices qui leur est attribuée devant en conséquence subir une réduction proportionnelle qui restera définitivement acquise, même en cas d'une ou plusieurs réductions ultérieures de ce capital.

En même temps que le capital actuel subirait la réduction dont nous venons vous entretenir, vous autoriseriez votre conseil à l'augmenter de 10 millions de francs, par la création d'actions de priorité. Ces actions recevraient sur les bénéfices et par priorité, 5 % d'intérêt, sans que si les bénéfices d'une année ne permettaient pas ce paiement, les actionnaires privilégiés puissent le réclamer sur les bénéfices des années subséquentes.

Ces actions sont susceptibles d'être transformées en actions ordinaires quand les deux catégories d'actions auront reçu pendant cinq exercices consécutifs au moins 6 %.

Sur ces 15 millions, il serait émis d'abord une tranche de 5 millions pour laquelle il a été convenu que dans le cas où pendant un ou plusieurs des trois premiers exercices sociaux, à partir de celui qui commence le 1^{er} janvier 1914, les bénéfices de la Société ne permettraient pas la distribution intégrale d'un intérêt de 5 % net de tous impôts aux actions de priorité, ces actions auraient néanmoins droit à cet intérêt.

Les intérêts ainsi payés et les impôts afférents seraient portés à un compte spécial et s'amortiraient par des prélèvements sur les soldes des bénéfices après dotation de la réserve légale et après l'attribution aux actions de priorité et aux actions ordinaires d'un dividende de 5 %.

Ces 20.000 actions seraient du type de 250 francs. Elles seraient offertes, en vertu de l'art. 8 des statuts, pour moitié à la souscription préférentielle des actionnaires actuels et au prix de 262 fr. 50. La souscription de l'autre moitié, ainsi que de celles qui n'auraient pas été réclamées par les actionnaires actuels, en exercice de leur droit de préférence, nous est d'ores et déjà garantie.

D'autre part, il y a lieu de réaliser le programme d'émission de la deuxième tranche de 15 millions d'obligations formant le solde des 40 millions prévus à l'origine et que nous vous demandons l'autorisation de créer.

Nous avons la satisfaction de vous informer que 21.190 obligations sur les 30.000 à créer sont déjà prises ferme par nos chantiers de construction et par diverses sociétés et établissements de crédit.

La réorganisation financière de notre Compagnie étant assurée par ces différentes opérations, nous avons enfin envisagé la réorganisation administration de notre entreprise.

Dans cet ordre d'idées, la Compagnie générale transatlantique, qui avait participé à notre création, a bien voulu accepter le principe de la prise en mains de l'exploitation de nos services. La Compagnie transatlantique ferait profiter notre Compagnie de sa puissante organisation et elle assurerait, par ses propres moyens, le contrôle et la gestion de nos services.

C'est là une formule dont nous ne pouvons qu'attendre les meilleurs résultats et que nous remercions la Compagnie transatlantique d'avoir acceptée. La gestion serait assurée dans des conditions faisant l'objet d'un accord dont nous vous donnerons tout à l'heure connaissance et dont nous vous demanderons la ratification.

Nous vous soumettons en même temps les résultats visant les modifications des statuts qui résultent de ce qui précède.

Modifications aux statuts

.....

Émissions, introductions, renseignements & communiqués ¹⁵ COMPAGNIE DE NAVIGATION SUD-ATLANTIQUE (*L'Information financière, économique et politique*, 15 février 1914)

C'est jusqu'au 17 février que les anciens actionnaires de la Compagnie de Navigation Sud-Atlantique doivent exercer le droit de préférence qui leur a été accordé à raison de : une action nouvelle pour 6 anciennes dans l'augmentation de capital de 5 millions qui s'effectue actuellement par l'émission de 20.000 actions de priorité 5 % de 250 fr., offertes à 262 fr. 50.

Indépendamment de ce droit de préférence, toute personne peut souscrire en versant 75 francs immédiatement et le solde de 187 fr. 50 le 14 mars au plus tard.

Les actions de priorité 5 % actuellement offertes ont droit pour les exercices 1914, 1915 et 1916 à un intérêt intercalaire de 5 % net d'impôts français existant au 31 décembre 1913.

Leur produit doit permettre à la Sud-Atlantique de constituer sa flotte de paquebots-poste dont 2 unités, le *Gallia* et le *Lutetia* sont déjà en service.

Outre sa flotte postale, elle possède une flotte commerciale qui lui permettra de prendre une large part dans le trafic de la France avec l'Amérique du Sud, trafic qui, en 1912, a représenté près d'un milliard de francs.

Le gouvernement français a accordé à la Compagnie des subventions qui peuvent atteindre 3 millions 747.000 francs l'an. Cette somme est de beaucoup supérieure à l'intérêt à 5 % des capitaux actuellement engagés dans la Société.

Le conseil, récemment remanié, est composé de personnalités de premier ordre savoir :

MM. J. Charles-Roux, président de la Compagnie générale transatlantique, président ; A. de Vial, agent général de la Compagnie transatlantique, à Bordeaux, administrateur délégué ; administrateurs : M. Bloch, directeur de la Banque

¹⁵ Communiqués des émetteurs ou résumés de documents officiels ou officieux au sujet desquels le journal décline toute responsabilité.

transatlantique ; H. Bousquet, administrateur de la Banque française pour le commerce et l'industrie ; G.-A. Calvet, négociant à Bordeaux, administrateur du Crédit du Sud-Ouest ; G. Chapon, administrateur du Crédit du Sud-Ouest, président des Journaux et imprimerie de la Gironde ; J. dal Piaz, directeur de la Compagnie générale transatlantique ; A. Homberg, directeur général de la Société générale pour favoriser le développement du commerce et de l'industrie ; J. Loste, vice-président du [Crédit français](#) ; G. de Pellerin de la Touche, administrateur de la Compagnie générale Transatlantique ; L. Prom ¹⁶, président du Crédit du Sud-Ouest.

On peut souscrire dès à présent, aux actions de priorité, à Paris, au Crédit français, 52 et 54, rue de Châteaudun ; à la Banque française pour le commerce et l'industrie, 9, rue Boudreau ; à la Banque transatlantique, 10, rue de Mogador, à la Société centrale des banques de province, 20 *bis*, rue Lafayette, et à la Société Marseillaise, 4, rue Auber, à Bordeaux, au Crédit du Sud-Ouest, aux guichets des établissements de crédit de la place et aux banques faisant partie de la Société centrale des banques de province et en France, et chez tous les agents de change et banquiers.

CHOSSES & VALEURS D'ACTUALITÉ
(*L'Information financière, économique et politique*, 5 mars 1914)

Quelques semaines avant que l'on parlât de sa réorganisation financière, nous avons consacré à la Compagnie Sud-Atlantique une étude dont les conclusions se sont trouvées amplement démontrées par les faits.

Nous faisons observer que cette Compagnie n'avait pu acquérir que des navires de qualités nautiques discutables et dont les caractéristiques ne répondaient nullement aux exigences d'un service postal, d'où il résultait des retards continuels, et, partant, des amendes pour la Compagnie.

Nous indiquions également que la Compagnie avait besoin de se procurer de nouvelles ressources et que, pour ce faire, elle devait se trouver dans un réel embarras, car le gage des obligations qu'elle voulait émettre consistait dans une flotte d'une valeur douteuse.

Toutes ces critiques ont été largement confirmées puisque, avant même d'avoir publié son premier bilan, la Société a dû recourir à une réorganisation financière et, réduire son capital de 15 à 5 millions, ce qui implique l'aveu d'une perte de 10 millions pour le premier exercice.

Pour se procurer de nouveaux fonds, la Compagnie a décidé d'émettre 15 millions en actions privilégiées ; mais la souscription de ce nouveau capital paraît laborieuse.

Mais au-dessus de la question de gros sous, il y en a une autre qui se pose et c'est à celle-là qu'il faut maintenant songer. Jusqu'à la création du Sud-Atlantique, le pavillon français était représenté dans les mers de l'Amérique du Sud par les Messageries Maritimes ; que les services du Sud-Atlantique aient été une épine dans le talon de cette dernière compagnie, cela n'est pas douteux, mais il nous paraît inadmissible que notre pays renonce à la représentation de son pavillon dans les mers sud-américaines. Il ne s'agit d'ailleurs pas seulement de notre amour-propre national, mais aussi des intérêts de notre commerce extérieur ; nous avons pour le commerce de certaines spécialités, une place de tout premier ordre dans les républiques sud-américaines. Sachons au moins conserver cette place et ne laissons pas la concurrence étrangère nous supplanter définitivement, ce qui ne manquerait pas d'arriver si nous ne faisons pas quelque effort pour permettre à nos services sud-atlantiques de subsister. Ce n'est pas une entreprise

¹⁶ Léon Prom (1847-1921) : dirigeant de la maison [Maurel et Prom](#).

déterminée que nous défendons ici — nous l'avons d'ailleurs prouvé —, c'est un principe et un principe qui intéresse directement notre commerce d'exportation.

CHAMBRE
Séance du 6 mars
PRESIDENCE DE M. PAUL DESCHANEL
L'interpellation sur la Sud-Atlantique
(*Le Journal des débats*, 8 mars 1914)

Cette affaire de la Sud-Atlantique évoque toute l'histoire des rapports du Parlement avec nos grandes compagnies de navigation. Et cette histoire montre qu'en cette matière, comme en toute autre, nos réformateurs sont d'une incroyable ignorance et d'une incommensurable naïveté. De 1908 à 1911, ce ne furent que discours, rapports de commissions. Pendant que nos législateurs péroraient, les lignes étrangères bien soutenues par leurs gouvernements respectifs augmentaient l'avance qu'elles avaient sur nous. Messieurs les socialistes étaient surtout intarissables et n'avaient à la bouche que les mots d'adjudication, de libre concurrence. Ils s'imaginaient qu'on peut improviser une flotte comme M. Jaurès improvise un discours. Le gouvernement d'alors, la main forcée, procéda sans espoir à une adjudication de la ligne destinée à assurer nos relations postales avec le Brésil et La Plata. L'adjudication ne donna naturellement aucun résultat et il fallut bien revenir au système de la convention de gré à gré.

C'est ainsi que le 16 juillet 1911, une convention fut conclue avec la Société d'études de navigation qui céda son contrat à la Compagnie Sud-Atlantique. Cette convention, comme le dit M. Ajam, sous-secrétaire d'État à la marine marchande « arracha une aile » à la Compagnie des Messageries maritimes qui avait, jusqu'alors la concession de toutes les lignes de l'Orient et du Sud-Amérique. La nouvelle société s'était constituée au capital de 15 millions, et elle avait émis 40 millions d'obligations. Dans son administration figurait « toute la noblesse de l'armement marseillais ». Malheureusement, elle n'avait pas de bateaux.

Il fallut en acheter et elle paya très cher des navires très vieux que les marins appellent avec dédain des sabots. Les voyageurs ne tardèrent pas à faire grève. La Sud-Atlantique ne pouvait continuer ainsi ; les maisons de banque fermaient leurs guichets ; la Compagnie allait sombrer ; elle avisa le gouvernement, et, après des négociations, elle passa la main à la Compagnie Transatlantique qui devint ainsi pour la ligne Sud-Amérique « la gérante » de la Sud-Atlantique. En un mot, selon les paroles mêmes de M. Ajam, l'État a favorisé une combinaison qui, au lieu de laisser en face de lui une Société à la veille de la faillite, lui donne une des firmes les plus honorables de l'armement français.

Les socialistes changent de ton, et le philosophe de la bande, M. Marcel Sembat, conclut avec un certain désenchantement qui le ramène au bon sens : « Nous étions enthousiastes quand nous avons fait la convention ; nous le sommes moins. Retenons cette leçon n'ayons pas cette forfanterie de croire qu'essayer, c'est avoir réussi. Il est triste, avouons-le, de constater que sur tant de terrains, nous subissons des échecs quand nos concurrents réussissent. Le secret de nos rivaux, c'est qu'ils ont l'esprit de suite. En Allemagne, on soutien les Compagnies par une convergence continue d'efforts... »

Espérons que, désormais, M. Jaurès, écoutant les bons conseils de son camarade unifié, soutiendra les Compagnies

Mais les soutenir comment ? M. Sembat a, sur ce point, une théorie un peu spéciale : il n'admet pas les subventions servant à la construction de bateaux qui deviennent la propriété des Compagnies ; ces bateaux construits avec les subventions de l'État

devraient rester la propriété de l'État et mis par lui à la disposition des Compagnies. Cette formule, d'ailleurs, n'est pas générale, M. Sembat ne demanderait que quatre anciens bateaux pour l'État. « Il me semble, dit-il, que si l'État possédait non pas toute la flotte, mais trois ou quatre navires, il serait au début des négociations dans une autre situation. Si l'État avait pu mettre à la disposition de la Sud-Atlantique trois ou quatre bateaux, celle-ci aurait pu fonctionner. » Mais, ces bateaux, où l'État les aurait-il pris ? car, mis à la disposition des Compagnies existantes, il est vraisemblable qu'ils auraient déjà été affectés à un service.

Bref, cette opération qui a consisté à rendre la Transatlantique mandataire de la Sud-Atlantique était nécessaire. Il n'y avait pas d'autre solution possible. Pourquoi donc a-t-on interpellé ?

C'est que M. Lacour et M. Tournade, auteurs de l'interpellation, prétendaient qu'il y avait eu novation, modification du contrat primitif et que ces changements nécessitaient une nouvelle discussion parlementaire. M. de Monzie, l'ancien sous-secrétaire d'État, de son côté, voulait attribuer à la commission des postes un rôle d'arbitre.

Mais la commission des postes déclina cette offre, car dit M. Sembat, son président : il n'appartient pas à une commission parlementaire de se substituer au pouvoir exécutif.

M. Ajam a démontré en termes très clairs qu'il n'y avait eu novation ni en capital ni dans les personnes ; que, par conséquent, son intervention parlementaire n'était pas nécessaire.

M. Chanot a ajouté qu'on avait assez discouru, que notre marine marchande ne serait pas sauvée par l'éloquence. Ce qu'il faut, c'est adopter une nouvelle politique vis-à-vis des Compagnies, ne pas « les serrer » comme on le fait et leur opposer toutes sortes d'obstacles.

À quoi nous a-t-elle conduits, cette politique que M. Sembat paraît regretter aujourd'hui ? M. Chanot nous le dit en termes éloquents et attristés : « Autrefois, lorsqu'un navire allemand entrait dans notre port de Marseille, c'était l'étonnement ; aujourd'hui, quand nous traversons nos bassins, nous y voyons des navires allemands énormes débarquer et rembarquer du fret, puis partir, remplacés immédiatement par d'autres. À côté, nous voyons des bateaux anglais et italiens ».

Et l'on a adopté un ordre du jour de M. Tissier approuvant les déclarations du gouvernement.



Coll. Jacques Bobée

COMPAGNIE DE NAVIGATION
SUD-ATLANTIQUE

Société anonyme constituée le 8 février 1912

Statuts contenus en un acte reçu par M^e Dufour, notaire à Paris, le 26 janvier 1912
et modifiés par décision de l'assemblée générale du 10 janvier 1914

ACTION ABONNEMENT
2/10 EN SUS
5 c. POUR 100 fr.
SEINE

CAPITAL SOCIAL : DIX MILLIONS DE FRANCS
Divisé en 20.000 actions de priorité de 250 francs chacune
et 20.000 actions ordinaires de 250 francs chacune

SIÈGE SOCIAL À PARIS

PART BÉNÉFICIAIRE AU PORTEUR
Par délégation du conseil d'administration,
Un administrateur,
Paris, le 20 mars 1914.

IMPRIMERIE RICHARD, 92, rue St-Lazare, Paris

Compagnie de navigation Sud-Atlantique
(*L'Information financière, économique et politique*, 24 mars 1914)

Une assemblée extraordinaire des actionnaires de cette société s'est tenue cet après-midi sous la présidence de M. Charles-Roux, président du conseil d'administration, assisté de MM. Collette ¹⁷, représentant le [Crédit français](#), et Schneegans, représentant les Transports maritimes à vapeur, scrutateurs, et de M. Bourceret, secrétaire.

70.370 actions étaient présentes ou représentées.

M. Hatton, commissaire aux apports, donne lecture de son rapport.

Messieurs,

Dans votre assemblée du 10 mars dernier, vous m'avez fait l'honneur de me désigner pour vous donner, en conformité de la loi, un avis sur la création des 40.000 parts bénéficiaires décidée par la deuxième résolution de l'assemblée générale extraordinaire du 10 janvier 1914.

C'est en exécution de ce mandat que je vous sou mets les observations suivantes :

Vous estimerez certainement comme nous-mêmes que point n'est besoin de revenir bien longuement sur le passé. Votre compagnie vient de subir le périlleux honneur d'un débat parlementaire, bien involontairement obscurci par certains, mais, par contre, singulièrement éclairé par ceux qui, soucieux de l'honneur du pavillon français, ont été dans l'obligation de défendre la légalité de leurs actes et l'intérêt national qui s'y attachait.

Vous avez tous compris, Messieurs, l'abnégation nécessaire dont il fallait faire preuve en réduisant le capital social de 15.000.000 à 5.000.000 de francs, si peu de temps après la constitution de votre Société, alors que les événements et les circonstances vous imposaient cette solution.

La confiance des uns et des autres en un avenir meilleur a permis de penser que ce sacrifice devait recevoir une compensation légitime, bien que fort modeste, et c'est ainsi que votre conseil a été amené, en enregistrant la réduction du capital, à proposer la création de 40.000 parts bénéficiaires sans valeur nominale, donnant droit dans leur ensemble à 28 % du solde bénéficiaire et pour chacune d'elles à 1/40.000^e de la portion des bénéfices attribués à l'ensemble de ces parts.

La définition de ces parts, l'étendue de leurs droits, les avantages qu'elles comportent, résultent de la modification des articles 17 *bis* et 44 des statuts introduits par l'assemblée du 10 janvier 1914 ; nous n'avons donc pas à nous étendre davantage sur ce point.

En réalité, il ne s'agit pas d'un apport fait à votre Compagnie, mais seulement d'un avantage particulier réservé aux actionnaires et motivant une appréciation, suivant le vœu de la loi.

Et, qui donc pourrait contester la validité du principe même de cet avantage réservé aux anciens actionnaires qui pour permettre une réorganisation n'ont pas hésité à sacrifier 66 % de leur capital engagé dans l'affaire. Aussi, estimerez-vous, Messieurs, qu'il est inutile d'entrer dans plus de détails.

Est-il besoin d'ajouter que l'attribution de 28 % des bénéfices n'est qu'une compensation bien faible et qu'on aurait mauvaise grâce à la discuter aux anciens actionnaires. Et, alors même que les résultats d'exploitation donneraient à ces 28 % une importance plus grande qui donc pourrait se plaindre ?

¹⁷ Pierre Collette (1860-1947) : futur président des Étains de Kinta (1935). Voir [encadré](#).

Il nous est donc bien permis de dire qu'en acceptant les propositions qui vous ont été faites, réservant un tel avantage aux anciens actionnaires, vous reconnaîtrez ainsi le sacrifice qu'ils ont consenti, sans charges appréciables pour les nouveaux actionnaires.

Et ainsi, Messieurs, vous rendrez hommage à l'ensemble des efforts apportés tant par les pouvoirs publics que par les simples associés pour sauver l'existence d'une Compagnie menacée.

11 mars 1914.

Signé : Hatton,
21, rue Monsieur, Paris.

LES RÉOLUTIONS

Les diverses propositions du conseil ont été adoptées à l'unanimité :

1. « L'assemblée générale adoptant les conclusions du rapport de M. Hatton, commissaire nommé par l'assemblée générale du 10 mars 1914 approuve purement et simplement les avantages particuliers devant résulter au profit des porteurs d'actions ordinaires, de l'attribution de parts bénéficiaires décidée pour l'assemblée générale extraordinaire du 10 janvier 1914. »

Cette résolution est adoptée pour le Crédit français comme souscripteur des 20.000 actions de priorité ; tous les autres actionnaires doivent s'abstenir.

2. « L'assemblée générale décide de rectifier l'alinéa 3 de l'art. 44 des statuts, modifié par l'assemblée générale du 10 janvier 1914, en remplaçant le mot « sixièmement », par le mot « dixièmement ».

Par suite, cet alinéa sera ainsi conçu . « 5 % pour constituer le fonds de réserve prescrit par la loi.

« Ce prélèvement cesse d'être obligatoire lorsque le fonds de réserve a atteint une somme égale au dixième du capital social et reprend son cours si la réserve vient à être entamée. »

M. le président. — Avant de se séparer, je demande à l'assemblée de constater que la réduction du capital, la création de parts bénéficiaires, l'augmentation du capital par la création de 20.000 actions de priorité émises et les modifications aux statuts qui sont la conséquence de ces diverses opérations sont maintenant définitives par suite de l'accomplissement de toutes les formalités légales.

(Adopté à l'unanimité.)

La séance est levée.

[Compagnie de navigation Sud-Atlantique]
(*Le Temps*, 13 mars 1914)

Les actionnaires de la Compagnie Sud-Atlantique, réunis hier en assemblée générale extraordinaire, ont ratifié la nomination de MM. Charles-Roux, Dal Piaz, A. de Vial, Chapon, [Joseph] Loste et Prony [Prom] en qualité d'administrateurs, faite par le conseil d'administration en vertu de l'article 21 des statuts.

Dans une seconde assemblée extraordinaire, les actionnaires ont reconnu la sincérité de la déclaration de souscription et de versement concernant les 20.000 actions de priorité 5 % de 250 francs, émises en exécution de la décision de l'assemblée générale extraordinaire du 10 janvier dernier.

L'assemblée a déclaré l'augmentation de capital définitivement réalisée et le capital porté de ce fait à 10.000.000 de francs.

LES ÉTABLISSEMENTS DE CRÉDIT EN 1913

BANQUE TRANSATLANTIQUE

(*L'Information financière, économique et politique*, 29 mai 1914)

.....
Les bénéfices nets, qui avaient régulièrement et rapidement progressé de 1908 à 1912, n'ont augmenté que dans des proportions peu importantes en 1913, ce qui s'explique par le fait que cette année a eu supporter la perte résultant de la réduction du capital de la Compagnie de navigation Sud-Atlantique. Bien que cette réduction soit susceptible d'être compensée, dans une certaine mesure, par l'avantage particulier réservé aux actionnaires dans la réorganisation financière de la Société, elle a été amortie intégralement par mesure de prudence.

Compagnie de navigation Sud-Atlantique

(*L'Information financière, économique et politique*, 13 juin 1914)

L'assemblée générale ordinaire des actionnaires de cette société s'est tenue cet après-midi sous la présidence de M. Charles-Roux, président du conseil d'administration, assisté de MM. Echasseriau et Schneegans, scrutateurs, et de M. Bourceret, secrétaire.

37.246 actions étaient présentes ou représentées.

Lecture est donnée des rapports du conseil d'administration et des commissaires des comptes.

LA DISCUSSION

Deux actionnaires prétendent tirer du rapprochement des chiffres fournis à cette assemblée et de ceux présentés à l'assemblée extraordinaire du 10 janvier, la preuve que les comptes ne sont pas sincères et que, probablement, le déficit est supérieur à la somme de 7.455.201 francs avouée. Ils proposent donc de ne donner quitus que lorsque la comptabilité aura été vérifiée ; ils ajoutent que l'on ne peut donner quitus, sur des comptes arrêtée au 31 décembre, à des administrateurs qui ont continué leur gestion au-delà de cette date.

M. le président rappelle dans quelles conditions le nouveau conseil est entré en fonctions ; il faut oublier le passé, et chercher à améliorer l'affaire dans l'intérêt des actionnaires et du pavillon français.

LES RÉOLUTIONS

Les diverses propositions du conseil ont été adoptées :

1° Approbation des rapports et des comptes, fixation du solde déficitaire à 7.455.201 francs ;

2° Approbation de la gestion des membres de l'ancien conseil d'administration. (Unanimité des actionnaires moins deux) ;

3° Réélection de MM. Savéy et Robin, commissaires des comptes ;

4° Autorisations, prévues par l'article 40 de la loi du 24 juillet 1867.

(Unanimité).

COMPAGNIE GÉNÉRALE TRANSATLANTIQUE

Assemblée générale ordinaire du 9 juin 1914
(*L'Information financière, économique et politique*, 29 juin 1914)

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

.....
Nous devons vous fournir quelques renseignements sur notre rôle dans l'exploitation des lignes de la Compagnie Sud-Atlantique.

À la suite de difficultés diverses qu'a rencontrées cette Compagnie, l'État nous a demandé de prêter notre concours sous forme de gérance des services sur l'Amérique du Sud. Nous avons estimé que nous devions répondre à l'appel qui nous était adressé. Il nous a semblé en effet qu'en raison de notre organisation pour l'exploitation de services sur l'Amérique du Nord, l'Amérique Centrale et même le nord de l'Amérique du Sud, nous pouvions intervenir utilement, car il s'agit de lignes tout à fait analogues à celles que nous desservons déjà et d'une clientèle que nous connaissons bien. Notre personnel, pouvant apporter une expérience, certes très utile dans notre industrie, paraît bien préparé pour cette œuvre ; nos installations et nos agences tant à Paris qu'à Bordeaux et dans les grands ports et grandes villes de France sont à même de faire face aux besoins de la Compagnie Sud-Atlantique, sans augmentation très sensible des frais généraux.

En outre, nos paquebots pourront éventuellement être affrétés à la Compagnie Sud-Atlantique et ceux de cette Compagnie à la Compagnie Transatlantique ; il en résultera un avantage appréciable. Toutes ces considérations, auxquelles il faut ajouter celle d'une exploitation plus économique dans une grande industrie que dans une petite, nous permettent d'espérer les résultats satisfaisants que doivent donner ces lignes sur des pays en grande activité commerciale et industrielle et dont l'avenir ne paraît pas douteux. Quelles que puissent être les difficultés de l'heure actuelle, il convient d'envisager la hauteur du but.

Ce rôle de gérant, qui comporte une rémunération convenable pour nous couvrir de nos dépenses supplémentaires et nous indemniser, de nos peines et soins, n'implique pas la disparition de la Compagnie Sud-Atlantique qui conserve toute son autonomie, avec son capital distinct du nôtre, et son conseil d'administration.

Nous devons toutefois prévoir notre intervention plus complète dans ce rôle, car nous avons l'ambition, si les circonstances ne nous desservent pas et si nous obtenons le concours de l'État, d'exercer notre action directement ou indirectement sur toutes les lignes de navigation depuis le Canada jusqu'au détroit de Magellan, et de porter notre pavillon dans le Pacifique quand le canal de Panama sera ouvert.

COMPAGNIES MARITIMES FRANÇAISES
Compagnie Sud-Atlantique
(*Le Journal des finances*, 3 juillet 1915)

Nous n'avons jamais parlé à nos lecteurs de la Compagnie Sud-Atlantique que pour les engager à observer à l'égard de ses titres, l'abstention la plus complète. On pense bien que la guerre n'a pas modifié notre manière de voir, encore que la Compagnie ait échappé à la liquidation, grâce à l'intervention de la Compagnie générale transatlantique.

PRISE DE CONTRÔLE PAR LES CHARGEURS RÉUNIS

Denis PÉROUSE, président

REVUE HEBDOMADAIRE DE LA BOURSE
(*L'Information financière, économique et politique*, 3 avril 1916)

les Chargeurs réunis montent à 690 sur la nouvelle que la Société vient de s'assurer le contrôle de la Société de Navigation Sud-Atlantique.

Sud Atlantique
(*L'Économiste parlementaire*, 23 mai 1916)

L'assemblée tenue le 11 mai, sous la présidence de M. Ch. Roux, a approuvé les comptes de l'exercice 1915, présentant, un excédent de recettes de 2.083.033 francs. Le solde débiteur au 31 décembre 1914 de 5.416.454 francs est donc ramené au 31 décembre 1915 à 3.333.421 francs.

L'assemblée a accepté la démission de huit membres du conseil et a élu un nouveau conseil d'administration composé de MM. de Billy, Chapon, de Clermont, André Fould, Giraud, Heurteau, Loste, Pérouse, Prom, Robert et de Sayve.

M. Pérouse, président de la Compagnie des Chargeurs réunis, a été nommé président.

M. Heurteau, administrateur des Forges et aciéries de la Marine et du Nickel, a été nommé vice-président.

M. Charles-Roux a déclaré que cette nouvelle formation faisait disparaître la gérance de la Compagnie Transatlantique qui passe entre les mains de la Société des Chargeurs réunis.

À propos de la Compagnie Sud-Atlantique
(*L'Information financière, économique et politique*, 4 juillet 1916)

Nous avons reçu du [Crédit français](#) la lettre suivante :

Monsieur le directeur,

Vous avez publié, dans votre supplément vendredi 23 juin, le compte rendu sténographique de l'assemblée générale de la Compagnie générale transatlantique.

Le Crédit français a été pris à partie, tant par un actionnaire que par le Président du conseil, dans des termes d'une telle violence, qu'il se voit dans l'obligation de protester.

Nous vous prions et au besoin vous requérons de publier la lettre dont ci-joint copie que nous avons adressée à M. Charles-Roux, président de la Compagnie générale transatlantique.

28 juin 1916

Monsieur le Président,

Vous avez annoncé, au cours de l'assemblée des actionnaires, tenue le 20 juin, que la Compagnie générale transatlantique avait dû remettre à d'autres mains la gérance de la

Compagnie Sud-Atlantique. Le compte rendu sténographique a porté à la connaissance du public les diverses manifestations de la légitime émotion de vos actionnaires.

Le plus prolixe de vos interpellateurs résume ainsi la verte mercuriale qu'il vous adresse : « Quoi qu'il en soit, vous avez été roulé », et finit par qualifier « d'acte de piraterie austro-boche » le libre exercice du droit d'autrui.

La sévérité de son jugement à votre égard et la sotte expression de sa colère nous sont également indifférentes. Par contre, il est impossible au Crédit français de ne pas protester contre l'étrange attitude que vous avez prise pour excuser votre gestion ; vos fonctions vous imposent les réserves de langage dont vous vous êtes départi et vous interdisent l'interprétation fantaisiste des faits à laquelle vous vous êtes livré.

Au commencement de 1914, le Crédit français a prêté son concours à l'émission de 5.000.000 d'actions privilégiées de la Compagnie de navigation Sud-Atlantique. Les bonnes volontés furent si rares que la presque totalité de ces actions resta dans les mains du Crédit français.

Vous avez vous-même affirmé, pour calmer les appréhensions de vos actionnaires, « que les intérêts de la Compagnie Transatlantique sont toujours restés distincts de ceux de la Compagnie Sud-Atlantique. »

La Compagnie générale transatlantique a assumé la gérance de la Compagnie Sud-Atlantique ; c'est exact. Mais vous dites vous-même :

« Comme nous ne voulions en aucune façon que les intérêts de la Transatlantique fussent exposés à en souffrir, j'ai déclaré au gouvernement que nous voulions bien tenter cette épreuve, mais que nous prendrions purement et simplement la gérance de la Sud-Atlantique ».

Voilà tout votre rôle, voilà tout le concours que vous avez prêté à une entreprise d'intérêt national. Loin de nous l'idée de vous en faire un reproche ; admettez cependant qu'il y ait des limites à notre reconnaissance.

Quels ont été les résultats de la gérance Sud-Atlantique par la Compagnie générale transatlantique ?

Nous continuons à citer vos paroles : « Notre premier exercice fut mauvais ; mais dès le second, grâce — je le dis en toute connaissance de cause — au dévouement, aux efforts, aux économies réalisées à Paris par mon ami M. Dal Piaz ; à Bordeaux, par l'administrateur délégué M. de Vial, les affaires se modifièrent en bien, graduellement et chaque mois, nous constatons un nouveau progrès. »

Il est étonnant, Monsieur le président, que vous ayez la naïveté d'attribuer à vous et à vos amis ces résultats.

La Compagnie Sud-Atlantique a bénéficié sous votre gérance, comme elle en aurait bénéficié sous une autre, de la hausse des frets due à la guerre.

Seules des circonstances, qui vous dépassent infiniment, vous et vos amis, sont cause de la hausse des frets. Nous ne vous accusons pas d'en être responsables ; souffrez cependant, encore une fois, que nous nous refusions à considérer que nous sommes vos obligés.

Vous trouvez monstrueux que le Crédit français ait vendu à un autre armateur français les actions de la Sud-Atlantique qu'il possédait.

Nous venons de préciser l'étendue de la reconnaissance qui vous est due ; nous voudrions maintenant savoir en vertu de quel engagement les actions de la Compagnie de navigation Sud-Atlantique que possédait le Crédit français devaient rester indéfiniment entre ses mains, dans le seul intérêt de vous conserver la gérance de la Société.

Vous ne pouviez pas supposer que le Crédit français eût jamais eu l'intention de garder en portefeuille une somme aussi considérable d'actions d'une société de navigation ; ce n'est ni dans son rôle, ni dans son intérêt.

Contrairement à ce que vous affirmez, le Crédit français a exprimé à deux reprises différentes à votre directeur et ami, M. Dal Piaz, son désir de réaliser ces titres. Chaque

réponse fut que le conseil de la Compagnie générale transatlantique n'entrerait pas dans cette vue. À une troisième invite, votre directeur prétend avoir été disposé à discuter. C'était à lui, à ce moment, à nous faire des propositions. Nous les avons attendues en vain.

Nous comprenons sans peine que vos préférences allaient au régime qui laissait à la Transatlantique les avantages d'une gérance devenue fructueuse par suite des circonstances et à d'autres la charge d'une lourde immobilisation.

Vos intérêts se trouvaient ainsi en opposition avec ceux du Crédit français ; le Crédit français — négligeant vos intérêts — s'est occupé des siens ; c'était son droit, Monsieur le président.

Le Crédit français, en traitant l'opération que vous et vos amis êtes seuls à considérer comme monstrueuse, avait d'ailleurs pleinement conscience qu'il ne nuisait en rien aux intérêts, bien compris, de notre marine marchande ; il a fait déjà trop de sacrifices à cette cause, pour la compromettre en vue d'un profit immédiat.

Nous ajouterons que, quand on veut se poser en apôtre de la solidarité en matière d'armement et mettre en avant son titre de président du Comité central des armateurs de France, on devrait éviter de menacer les autres entreprises françaises d'armement. Vous avez omis de rappeler à vos actionnaires que, le 8 juin 1914, après avoir annoncé que vous preniez la gérance de la Compagnie de navigation Sud-Atlantique, vous n'avez pas hésité à déclarer : « Nous avons l'ambition, si les circonstances ne nous desservent pas, et si nous obtenons le concours de l'État, d'exercer notre action directement ou indirectement sur toutes les lignes de navigation depuis le Canada jusqu'au détroit de Magellan et de porter notre pavillon dans le Pacifique quand le canal de Panama sera ouvert. »

Il ne s'agissait pas, hélas, de « bouter » hors de France les armements austro-boches, mais d'asservir les deux compagnies françaises qui travaillaient depuis de longues années dans les eaux de l'Amérique du Sud. Accès de mégalomanie injustifiable qui devait fatalement pousser les armements menacés à se mettre en garde et à faire tout ce qui leur était possible pour parer le coup redoutable que vous vouliez leur porter. Les circonstances vous ont desservi, et c'est tant mieux pour les finances de l'État et pour les actionnaires et obligataires de la Compagnie Sud-Atlantique.

Il ne suffit pas d'invectiver ses adversaires pour avoir raison ; vous vous en prenez à tout le monde, Monsieur le président : au Crédit français, à ceux des armateurs qui ne sont pas vos thuriféraires, au Parlement, au gouvernement, à l'État, etc., etc... Vous donnez des conseils à tout le monde ; permettez-nous, en terminant, de vous en donner à notre tour : « Alliez la bienveillance à la modestie ».

Veillez agréer, Monsieur le président, l'assurance de notre considération distinguée.

J. Loste, H. Terrel.

Compagnie de navigation Sud-Atlantique

Assemblée générale ordinaire réunie extraordinairement

le 25 juillet 1916 à 15 h. 30,

(*L'Information financière, économique et politique*, 29 juillet 1916)

Messieurs,

Votre conseil d'administration vous a convoqués pour vous mettre au courant des événements qui sont survenus depuis la dernière assemblée et vous indiquer les mesures qui ont été prises pour la défense de vos intérêts.

Le 11 mai dernier, immédiatement après la réunion au cours de laquelle huit membres de l'ancien conseil donnèrent leur démission, la Compagnie générale

transatlantique cessa d'assurer la gérance de notre Société. Les « Chargeurs réunis » acceptèrent sur notre demande d'assurer la continuité des services. En raison des dispositions contenues dans le cahier des charges annexé à la Convention du 11 juillet 1911, nous avons tenu, tout d'abord, à nous assurer que l'administration ne formulerait aucune objection à ce changement. Nous étions du reste à peu près certains que le gouvernement donnerait son adhésion et nous basions notre opinion sur ce fait, qu'en décembre 1913, il avait très nettement exprimé le désir de voir constituer un groupement des intérêts maritimes français, en vue de venir en aide à notre Société qui se trouvait alors dans une situation difficile. À cette époque, les Chargeurs réunis, répondant à l'appel direct des pouvoirs publics, proposèrent une combinaison qui, tout en laissant à la Compagnie Sud-Atlantique une complète autonomie, devait lui assurer la collaboration de deux gérants travaillant chacun suivant sa spécialité. Par suite des exigences présentées par les groupes financiers qui avaient patronné notre Société lors de sa fondation, et de la volonté très nettement exprimée par la Compagnie générale transatlantique de n'accepter aucune combinaison avec un autre armement français pour l'exécution de la gérance de vos services, ce projet ne put malheureusement être réalisé. Il est d'autant plus regrettable que cette combinaison ait été écartée, qu'en 1912, la création de la Compagnie Sud-Atlantique avait eu le caractère très précis d'une union conclue entre les divers éléments de l'armement qui s'étaient, trouvés divisés par l'apparition de certaines formules toutes nouvelles en matière de subvention gouvernementale.

Le ministre de la marine ayant déclaré à votre conseil qu'il ne formulait aucune objection à ce que l'exploitation des services de la Compagnie de navigation Sud-Atlantique fût assurée par la Compagnie « Chargeurs réunis », en remplacement de la Compagnie générale transatlantique, et les « Chargeurs réunis » ayant accepté de nous donner leur concours, nous sommes à même de conclure un accord sur des bases similaires à celles adoptées en décembre 1913.

Les « Chargeurs réunis » prendraient en mains l'exploitation des lignes postales et libres, moyennant une commission de 2 % calculée sur les recettes brutes de toute nature, après déduction des subventions ou autres allocations de l'État ainsi que les ristournes ou détaxes. La commission de 2 % couvrirait non seulement les peines et soins de la Compagnie gérante, mais encore tous les frais de personnel sédentaire, ainsi que le loyer des bureaux, les dépenses de correspondance, de télégrammes et d'imprimés, tant à Paris, en dehors du siège social, qu'à Bordeaux, au siège de l'exploitation.

La Compagnie Sud-Atlantique supporterait de son côté, en outre des dépenses de son siège social, qui a été transféré 9, place de la Madeleine, et des frais de rémunération du conseil d'administration, toutes les charges d'exploitation proprement dites les, notamment l'entretien et les réparations du matériel, les frais se rapportant aux marchandises et aux passagers, les charbons et matières consommables, les frais de port, les frais d'agences en France (à l'exception de Bordeaux) et à l'étranger, les frais d'équipage et de personnel, les assurances contre les risques de mer et de guerre, et toutes les dépenses de même ordre. Enfin, la répartition des charges occasionnées par certains services combinés, tels que ceux des passagers et de la publicité, serait opérée en application d'un *modus vivendi* très équitable.

Les intérêts importants qui ont été pris dans la Compagnie de Navigation Sud-Atlantique par les deux sociétés d'armement qui, en dehors de la nôtre, assurent depuis un grand nombre d'années des services réguliers dans la direction de l'Amérique du Sud, la présence dans notre conseil d'administrateurs des Chargeurs réunis et de la Société générale de transports maritimes à vapeur permettent la reprise de la politique d'union dans notre industrie. Grâce à l'accord qui vous est proposé et aux ententes commerciales qui viendront le compléter, les trois armements dont les flottes réunies représentent actuellement 453.209 tonneaux de jauge brute, pourront travailler dans

un esprit de confiance réciproque et en parfaite harmonie. Nous serons ainsi en position de faire face à toute concurrence et notre marine marchande sera mieux armée pour la grande lutte économique qui suivra la guerre. Les bienfaits de cette organisation ne se sont pas fait attendre, puisque nous avons déjà été mis à même d'offrir au commerce des services plus fréquents et plus réguliers.

Nous vous demandons de vouloir bien nous autoriser à signer une entente avec la Compagnie « Chargeurs réunis » sur les bases que nous vous avons indiquées et que votre conseil pourra modifier par la suite, suivant les circonstances.

Nous aurions voulu profiter de cette réunion pour vous parler de la situation générale de votre société. Malheureusement, la comptabilité relative à la période antérieure au 12 mai 1916 n'a pu nous être encore fournie. Ce n'est donc qu'à la prochaine assemblée que nous serons à même de vous renseigner sur l'exercice en cours et vous donner des détails sur la manière dont l'ancienne gérance a été remise. C'est également à cette assemblée que vous aurez à statuer sur l'opportunité de donner quitus à l'ancien conseil pour les opérations effectuées pendant les cinq premiers mois de l'année.

Compagnie de Navigation Sud-Atlantique
(*L'Économiste parlementaire*, 10 août 1916)

L'assemblée générale ordinaire s'est réunie, extraordinairement le 25 juillet 1916, a l'effet de faire connaître aux actionnaires les événements survenus depuis la dernière assemblée et de leur exposer les mesures qui ont été prises pour la défense de leurs intérêts.

Le conseil d'administration rappelle que le 11 mai dernier, immédiatement après la réunion au cours, de laquelle huit membres de l'ancien conseil donnèrent leur démission, la Compagnie Générale Transatlantique cessa d'assurer la gérance de la société.

Les Chargeurs Réunis acceptèrent, sur la demande du conseil, d'assurer la continuité des services.

Le Ministre de la Marine n'ayant formulé aucune objection à cette combinaison, le conseil a conclu un accord avec les Chargeurs réunis sur des bases similaires à celles adoptées en décembre 1913.

Les Chargeurs réunis prenaient en mains l'exploitation des lignes postales et libres, moyennant une commission de 2 % sur les recettes brutes de toute nature.

De son côté, la Compagnie Transatlantique supporterait, en outre des dépenses de son siège social, transféré 9, place de la Madeleine, et des frais de rémunération du conseil d'administration, toutes les charges d'exploitation proprement dites.

Un accord intervenu entre la Compagnie de navigation Sud-Atlantique et les deux sociétés d'armement, qui, en dehors d'elle, effectuent des services réguliers pour l'Amérique du Sud, la présence, dans le conseil de la Compagnie Sud-Atlantique d'administrateurs des Chargeurs réunis et de la Société générale de transports maritimes à vapeur, assureront la parfaite gestion de la Compagnie Sud-Atlantique.

En conséquence, le conseil d'administration a demandé à l'assemblée l'autorisation de signer sur les bases indiquées une entente avec les Chargeurs réunis.

La comptabilité relative à la période antérieure au 12 mai 1916 n'ayant pu être fournie, ce n'est qu'à la prochaine assemblée qu'il y aura lieu de statuer sur l'opportunité de donner *quitus* à l'ancien conseil pour les opérations effectuées pendant les cinq premiers mois de l'année.

Compagnie Sud-Atlantique
(*Le Journal des finances*, 23 juin 1917)

L'assemblée de la Compagnie Sud-Atlantique a pris connaissance des résultats de 1916 qui se traduisent par un bénéfice net de 3.415.373 francs ; il a permis d'amortir la perte antérieure de 3.383.421 fr. et il a été reporté à nouveau 81.952 francs.

Le rapport déclare que la majeure partie de la flotte continuant à être placée sous réquisition, la Compagnie n'a disposé pour assurer son exploitation que de quatre vapeurs mixtes. Pour organiser un service régulier, les Chargeurs réunis ont fourni le matériel complémentaire nécessaire tout au moins pour le transport des marchandises, celui des passagers passant au second plan.

Avec le concours financier des Chargeurs réunis, la presque totalité des dettes moratoires de la Société ont été réglées en 1916 et, à l'heure actuelle, elle a pu rembourser aux Chargeurs toutes leurs avances. Le rapport signale encore que la Société a amorti largement sa flotte.

Compagnie de navigation Sud-Atlantique
Société anonyme au capital de dix millions de francs
Siège social : 9, place de la Madeleine, à Paris
(*L'Information financière, économique et politique*, 29 juillet 1916)

Extrait du rapport du conseil d'administration
à l'assemblée générale ordinaire du 20 juin 1917.

.....
Il a été effectué pendant l'exercice 23 voyages sur le Brésil et La Plata, dont :
9 voyages, gérance Compagnie générale transatlantique ;
4 voyages partie gérance Compagnie générale transatlantique, partie gérance Chargeurs réunis ;
10 voyages gérance Chargeurs réunis.
Soit 23 voyages.

Nous avons transporté : 16.044 passagers, 223.377 mètres cubes de marchandises, et parcouru 96.600 lieues marines (289.800 milles).

Il n'est pas tenu compte dans cette énumération des opérations effectuées par les navires qui se sont trouvés, pendant l'exercice, sous réquisition de l'autorité militaire ou maritime en application des dispositions de la loi du 3 juillet 1877.

.....

Compagnie Sud-Atlantique
(*Le Journal des finances*, 4 août 1917)

Cette compagnie, passée récemment, on le sait, sous le contrôle des Chargeurs réunis*, a réalisé pour 1916, d'après les comptes approuvés par l'assemblée du 20 juin, un produit net de 3.415.373 francs, qui a permis d'amortir la perte antérieure de 3.383.421 francs et de reporter à nouveau 81.952 francs. D'après le dernier rapport, la majeure partie de la flotte continuant à être placée sous réquisition, la compagnie n'a disposé, pour assurer son exploitation que de quatre vapeurs mixtes.

Pour organiser un service régulier, les Chargeurs réunis ont fourni le matériel complémentaire nécessaire, tout au moins pour le transport des marchandises, celui des passagers passant au second plan.

Avec le concours financier des Chargeurs réunis, la presque totalité des dettes moratoriées de la société ont été réglées en 1916. et, à l'heure actuelle, elle a pu rembourser aux Chargeurs toutes leurs avances. Le rapport signale encore que la société a amorti largement sa flotte.

BRUITS, NOUVELLES ET FAITS DU JOUR
(*L'Information financière, économique et politique*, 28 août 1917)

CHARGEURS REUNIS. — Cette Compagnie fait partie, avec la Compagnie Sud-Atlantique et la Compagnie des Transports Maritimes à Vapeur, du Syndicat franco-anglais-italien qui vient de s'assurer le contrôle de la West-Argentine Navigation Cy Mihanowitch Ltd. Il n'y a pas eu, en effet, achat complet de la flotte de cette compagnie mais simplement acquisition des 1.329.000 actions de 1 liv. st. appartenant à la famille Mihanowitch sur les 2 millions de titres composant le capital social. Cette opération a été effectuée conformément aux vues des gouvernements alliés pour éviter l'achat des titres par la Compagnie autrichienne Austro-Américana. La répartition des intérêts pris dans la West Argentine par les firmes appartenant au syndicat n'est pas encore faite.

La West Argentine Navigation Cy est une entreprise de navigation fluviale en Argentine, Uruguay et Brésil de cabotage, de chalande et de remorquage.

[Paragraphe censuré]

Nous pouvons ajouter, en ce qui concerne les Chargeurs réunis, que d'après les déclarations qui nous ont été faites, il n'y a pas lieu d'envisager d'augmentation de capital, la Société s'étant procuré les ressources qui lui sont nécessaires pour l'achèvement des navires en construction par l'émission de bons 6 %.

ÉTUDES FINANCIÈRES

SUD-ATLANTIQUE

(*L'Information financière, économique et politique*, 18 septembre 1917)

Dernière venue parmi les grandes compagnies de navigation maritime, la Compagnie de navigation Sud-Atlantique s'était constituée en 1912, pour reprendre la concession des services maritimes postaux du Brésil et de La Plata qui appartenaient autrefois aux Messageries Maritimes. On se rappelle qu'à l'expiration des contrats des Messageries Maritimes, le gouvernement avait tenté d'inaugurer une nouvelle formule pour les contrats postaux. Cette formule était celle de l'adjudication, et les clauses du premier cahier des charges de cette adjudication furent, si l'on s'en souvient, singulièrement compliquées. Deux concurrents seulement se présentèrent, les Messageries et une Société d'études représentant un syndicat d'armateurs français. Chacun des deux concurrents fit ses propositions, mais, de toute façon, il était impossible de rejeter systématiquement la Compagnie des Messageries Maritimes qui était seule à posséder une flotte suffisante pour assurer des services aussi importants que ceux mis en adjudication. En fait, au lieu d'une adjudication véritable, c'est un compromis qui intervint, la Compagnie des Messageries Maritimes conservant tous ses services d'Extrême-Orient, et abandonnant à la Société d'études, qui se transformait en Compagnie Sud-Atlantique, les lignes postales du Brésil et de La Plata. Ainsi que l'a fait très justement observer le rapport du conseil de la Sud-Atlantique à l'assemblée du 25 juillet 1916, la création de la Société eut le caractère très précis d'une union conclue

entre les divers éléments de l'armement qui s'étaient trouvés divisés par l'apparition des formules toutes nouvelles en matière de subvention gouvernementale. Parmi les souscripteurs d'origine de la Sud-Atlantique figuraient d'ailleurs de nombreuses sociétés maritimes, parmi lesquelles on peut citer les Chargeurs réunis, les Transports Maritimes à Vapeur, Cyprien Fabre, Fraissinet.

Les débuts de la Compagnie du Sud-Atlantique furent malheureux. Cette Société n'avait pas, en effet, bénéficié de délais suffisants pour pouvoir faire construire des navires appropriés à ses services et elle avait dû acquérir des unités quelque peu usagées qui ne lui permettaient pas de faire face aux obligations de son cahier des charges. Elle encourut de fortes pénalités pour retards et les réclamations des intéressés eurent leur écho jusqu'au Parlement. Au mois de décembre 1913, le gouvernement français exprima le désir de voir se constituer un groupement des intérêts maritimes français, en vue de venir en aide à la Société. Ce désir ne put être suivi d'une réalisation immédiate, en raison de certaines exigences présentées par les groupes financiers qui avaient patronné la Société ; cependant une entente se fit sur la question de la prise en gérance des services de la Sud-Atlantique par la Compagnie Transatlantique. En même temps une réorganisation financière s'opérait : en janvier 1914, le capital social était réduit de 15 à 5 millions et reporté à 10 millions par la création d'actions de priorité. Jusqu'au milieu de l'année 1916, la Compagnie Sud-Atlantique fut donc gérée par la Compagnie Transatlantique. En juin 1916, il se produisit une importante modification et la gérance passa entre les mains des Chargeurs réunis qui, en achetant les actions de priorité restées dans le portefeuille de la banque émettrice [le Crédit français], s'étaient assuré la majorité des actions. Nous ne reviendrons pas sur les incidents qui marquèrent le changement de gérance.

Aux termes du contrat passé avec les Chargeurs réunis, ces derniers prennent en mains l'exploitation des lignes postales et libres moyennant une commission de 2 % calculée sur les recettes brutes de toute nature. Cette commission de 2 % servira à faire face à tous les frais du personnel sédentaire et aux frais de bureau autres que ceux du siège social de Paris.

Les liens qui unissent la Compagnie Sud-Atlantique avec les Chargeurs réunis sont très étroits en raison de l'intérêt prépondérant que possèdent les Chargeurs réunis dans le capital de la Sud-Atlantique. Ces liens ont été complétés par la constitution d'une sorte de consortium où est entrée la Société générale de transports maritimes à vapeur qui, elle aussi, est actionnaire de la Sud-Atlantique, et qui exploite des lignes maritimes libres vers le Brésil et La Plata.

Ce consortium vient de se manifester récemment en entrant dans le syndicat interallié qui a pris le contrôle de la West Argentine Navigation Cy Mihanovich (voir l'*Information* du 28 août 1917).

Nous avons indiqué dans le tableau suivant les résultats de l'exploitation de la Sud-Atlantique depuis l'origine :

	Recettes	Dépenses (*)	Produits bruts	Charges financières	Amortissement	Solde
	(En 1.000 francs)					
1913	27.245	30.083	- 2 658	3.975	822	- 7.455
1914	16.379	20.971	- 4 521	2.824	545	- 7.961
1915	31.076	25.688	5.388	2.499	806	2.082
1916	32.406	27.000	5.406	1.991	3.333	83

* Y. compris l'amortissement du matériel naval.

Les résultats des deux premiers exercices avaient été franchement mauvais. C'est qu'en effet, les navires, achetés hâtivement, ne convenaient guère aux services qu'on attendait d'eux, et que la Société ne pouvait lutter contre la concurrence que lui faisaient les compagnies étrangères. La situation s'est nettement améliorée à partir de 1915 grâce à la hausse des frets, et les deux exercices 1915 et 1916 se sont soldés par des bénéfices suffisants pour amortir la perte qui figurait au bilan de 1914. Les résultats auraient été encore plus satisfaisants si la Société n'avait eu la majeure partie de ses navires réquisitionnés. Dans son dernier rapport, le conseil déclare que, pour l'exercice 1916, il n'a pu disposer que de quatre vapeurs mixtes pour assurer ses services et qu'il a dû recourir à l'aide des Chargeurs réunis, qui ont mis à sa disposition, à des conditions avantageuses, le matériel complémentaire nécessaire pour maintenir un service régulier.

Le dernier rapport expose qu'à la sortie de France, il a été rarement possible d'obtenir des chargements complets pour les ports sud-américains ; les interdictions d'exportation et les restrictions de toute nature ont entravé le mouvement des exportations et la Compagnie s'est attachée à ne pas augmenter ses frets dans la même mesure que la plupart des compagnies étrangères opérant dans les mêmes directions. Par contre, les frets de retour ont été abondants, les demandes dépassant l'offre, et les prix se sont maintenus à un niveau très élevé.

Au début de l'année 1917, la Compagnie Sud-Atlantique a pu acheter à Londres un transatlantique de 6.000 tonnes qui appartenait jadis à la Hamburg-Amerika.

Le bilan au 31 décembre 1916 fait ressortir une bonne situation financière ; l'ensemble des disponibilités s'élève à 26 1/2 millions alors que les éligibilités n'atteignent pas 6 millions. La trésorerie a été, comme on le voit, complètement restaurée. Toutefois, il faut prendre garde que cette amélioration est due en partie aux indemnités que l'État aura à payer à la Compagnie pour la perte de deux navires qui ont été torpillés alors qu'ils étaient sous réquisition. Ainsi que le fait très justement observer le rapport du conseil, il est regrettable que le règlement des indemnités dues en pareil cas ne soit pas envisagé

[Ligne manquante]

ment large. C'est qu'en effet, le prix des navires s'est accru dans des proportions considérables, si bien qu'avec l'indemnité correspondant au prix d'achat du temps de paix, déduction faite des amortissements, il est absolument impossible d'acquérir un navire d'un tonnage comparable au navire perdu.

Au cours de l'exercice 1916, la valeur du matériel naval en service a diminué de près de 11 millions et les indemnités correspondantes figurent dans les débiteurs divers.

En résumé, la Compagnie Sud-Atlantique a bénéficié dans une large mesure de la hausse des frets occasionnée par la guerre ; elle fait partie aujourd'hui d'un consortium d'armateurs qui, par le tonnage de la flotte réunie, est appelé à jouer un rôle important dans notre armement maritime. Le bilan étant complètement apuré maintenant de toute perte, les bénéfices des prochains exercices deviennent disponibles, et il est permis d'envisager que l'époque où les premiers dividendes pourront être distribués n'est pas trop lointaine. C'est une perspective qui aurait été beaucoup plus éloignée sans les événements.

INFORMATIONS

FRANCE.

(L'Information financière, économique et politique, 30 janvier 1918)

COMPAGNIE SUD-ATLANTIQUE. — Nous recevons la communication suivante :

« En présence des bruits que l'on fait circuler en Bourse au sujet des bénéfices qu'aurait réalisés notre Compagnie, pendant le dernier exercice, il vous intéressera certainement, en reproduisant la note incluse dans votre prochain numéro, de faire savoir à vos lecteurs que nous déclinons toute responsabilité à l'égard de ces agissements. »

Aux Armateurs de France
(*Le Sémaphore algérien*, 23 mai 1918)

Le Comité central des armateurs de France a tenu successivement, sous la présidence de M. D. Pérouse, président de la Cie des Chargeurs réunis et de la Cie de Navigation sud-Atlantique, ...

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

Compagnie de navigation Sud-Atlantique
(*L'Information financière, économique et politique*, 14 juillet 1918)

COMPTES D'EXPLOITATION DE L'EXERCICE 1917

.....

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION à l'assemblée générale ordinaire du 29 juin 1918

Messieurs,

Nous vous avons convoqués en assemblée générale ordinaire conformément à l'article 38 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 1917, et vous proposer :

D'approuver le rapport du conseil et les comptes ;

De déterminer l'emploi du montant du solde créditeur du compte profits et pertes ;

De procéder à l'élection de deux administrateurs et de renouveler, en tant que de besoin, conformément à La loi du 24 juillet 1867, l'autorisation donnée à ceux des administrateurs qui ont des relations d'affaires avec la compagnie de Navigation Sud-Atlantique ;

De nommer les commissaires pour l'exercice 1918 et de fixer leurs émoluments.

Voici le résultat de nos opérations :

Il a été effectué, pendant l'exercice, 14 voyages sur le Brésil et La Plata.

Nous avons transporté :

8.995 passagers ;

185.225 mètres cubes de marchandises,

et parcouru : 56.000 lieues marines (168.000 milles).

Il n'est pas tenu compte, dans cette énumération, des opérations effectuées par les vapeurs qui se sont trouvés, pendant l'exercice, sous réquisition de l'autorité militaire ou maritime en application des dispositions de la loi du 3 juillet 1877.

Les recettes de toute nature effectuées pendant l'exercice s'élèvent à fr.

37.648.283 13

Les dépenses de toute sorte, les prélèvements pour amortissements, assurances, etc., sont élevés à : 35.168.899

Plus :

Intérêts des obligations : 1.654.229 18 36.823.128 81

Soit un excédent de recettes de 825.154 29

Plus:

Reliquat de l'exercice 1916 77.854 16

Total 903.008 45

conformément au bilan que nous avons l'honneur de vous soumettre.

ACTIF (fr.)

Le premier compte, Matériel naval, a été débité dans l'exercice du montant de l'achat et réparations du vapeur *Alésia*, ex-*Prinz-Adalbert*.

Il a été crédité, par contre, de la reprise du coût primitif du *Sequana* et de l'*Alésia*, perdus dans le courant de l'exercice.

Il présente, au 31 décembre 1917, un chiffre de 19.460.443 89

Le deuxième compte, Navires en construction, indique le montant des règlements effectués sur le prix de construction du vapeur *Massilia*, soit 6.971.137 48

Le troisième compte, Machine et Installation frigorifiques, représente le montant de l'acompte versé à la commande de l'installation frigorifique sur vapeur *La Bretagne*, soit 27.000

Le quatrième compte, Matériel naval auxiliaire, s'élève, après amortissement, à 1.981

Le cinquième compte, Approvisionnements, s'élève à 2.263.962 89

Le sixième compte, Frais de premier établissement et de constitution, présente, au 31 décembre 1917, après amortissement, un chiffre de 271.731 57

Le septième compte, Mobiliers et Immeubles, s'est, diminué de l'amortissement que nous avons fait subir à nos immeubles et mobiliers.

Il s'élève, au 31 décembre 1917, à 439.875 80

Le huitième compte, Valeurs disponibles, en caisse, en portefeuille et dans les banques, s'élève, au 31 décembre 1917, à 18.471.609 49

Le neuvième compte, Valeurs mobilières, présente, au 31 décembre 1917, un chiffre de 1.544.976 10

Le dixième compte, Cautionnements, présente, au 31 décembre 1917, un chiffre de 52.826 20

Le onzième compte, Voyages en cours, indique le solde des voyages non liquidés et en cours au moment de la clôture de l'exercice, soit 3.585.001 00

Le douzième compte, Débiteurs divers, qui se chiffre par 13.324.093 34

comprend divers comptes d'ordre, ainsi que diverses créances courantes, dont le recouvrement s'opère régulièrement.

PASSIF (fr.)

Le premier compte, Capital, présente le même chiffre que l'an dernier, soit 10.000.000 00

Le deuxième compte, Obligations, s'élève, au 31 décembre 1917, à 35.994.000 00

Soit :

1 ^{re} émission : 50.000 obligations émises :	25.000.000	
Moins : 5.746 obligations amorties :	2.873.000	
Reste : 44.254 obligations		22 127 000 00

2 ^e émission : 30.000 obligations émises :	15.000.000	
Moins : 2.266 obligations amorties	1.133.000	
Reste : 27.734 obligations		13.857.000 00
Total		<u>35.994.000 00</u>

Le troisième compte, Réserve statutaire, représente le prélèvement de 5 % effectué sur le bénéfice net de l'exercice 1916, conformément à l'article 44 des statuts, soit 4.067 58

Le quatrième compte, Amortissement du matériel naval, a été crédité d'un amortissement ordinaire de 5 % sur le coût primitif de la flotte, soit d'une somme de 930.703 fr. 79, et d'un amortissement complémentaire de 4 millions 171.681 fr. 93 ayant pour objet de ramener la valeur des navires aux chiffres fixés par la convention financière du 11 juillet 1911, approuvée par la loi du 30 décembre de la même année.

Il a été débité, par contre, de la reprise des amortissements pratiqués sur *Sequana* et *Alésia* perdus dans l'exercice

Il s'élève, au 31 décembre 1917, à 9.606.954 34

Le cinquième compte, Fonds d'assurances, a été crédité dans l'exercice des primes correspondant aux risques conservés par notre Société.

Il présente, au 31 décembre 1917, un chiffre de 81.717 30

Le sixième compte, Créanciers divers, indique les sommes dues à nos cosignataires, à nos fournisseurs, etc., et divers comptes d'ordre, ainsi que la provision nécessaire pour le paiement de la taxe sur les bénéfices de guerre 9.827.951 09

Enfin, le dernier compte du passif représente le reliquat du compte Profits et Pertes de l'exercice 1916 et le montant du bénéfice de l'exercice 1917. Il s'élève à 903.008 45

Messieurs,

Faisant abstraction des opérations qui ont été effectuées par ceux de nos navires demeurés sous réquisition, nous avons beaucoup moins navigué l'an dernier qu'en 1916. Les causes de ce ralentissement d'activité sont la diminution de notre flotte, que nous n'avons pu compenser par des achats ou par des affrètements, et aussi l'allongement considérable de la durée des voyages, dû principalement aux précautions prises pour déjouer les tentatives de l'ennemi. Néanmoins, nous avons pu réaliser des recettes brutes plus importantes, parce que la rareté du tonnage offert à l'importation a conduit les chargeurs de marchandises à formuler des offres de plus en plus élevées pour s'assurer la disposition des espaces qui n'étaient pas réservés aux transports des marchandises essentielles à la vie du pays. C'est ainsi que, pendant une partie de l'exercice, nous avons assisté à une véritable surenchère de la part de la clientèle pour les voyages de retour vers l'Europe. À l'aller, nous avons maintenu des prix bas afin de permettre aux exportateurs et aux fabricants français de conserver des relations d'affaires avec les pays que nous desservons.

Les résultats obtenus nous permettent de vous proposer la distribution d'un dividende de 5 % bruts par action de priorité ou ordinaire, après mise au compte « Amortissement du Matériel naval » de 920.703 fr. 79 au titre ordinaire et de 4.171.681 fr. 93 au titre exceptionnel.

Avant de vous rendre compte de la fiche que votre conseil a accomplie, nous tenons à vous faire connaître d'une façon précise nos vues sur la très grave question des amortissements.

Dans les entreprises de transports maritimes plus que dans toutes autres, la nécessité s'impose d'amortir le matériel le plus rapidement possible. Certaines

compagnies de navigation, qui ont oublié ce principe, ont été amenées à le regretter amèrement et leurs mécomptes sont une leçon qu'on ne saurait négliger sans courir les mêmes dangers et sans mériter les mêmes reproches.

Les rédacteurs de la convention financière passée avec l'État en 1911 pour l'exploitation des services qui nous ont été concédés ayant eu la prudence d'y songer, ont fait insérer dans le contrat une clause qui n'existait dans aucun cahier des charges français. Parlant de l'organisation de la comptabilité contractuelle en vue du partage des bénéfices, il est stipulé qu'on amortira le matériel naval jusqu'au moment où la valeur de chacune des unités de la flotte sera réduite à 40 francs par tonneau de jauge brute. À cet effet, il sera versé, pour les navires neufs acquis par la Société 5 % de leur valeur initiale. Pour les navires usagés que la Compagnie aura achetés, le taux d'amortissement sera établi proportionnellement à leur prix d'acquisition et à leur âge, de telle façon qu'à leur vingtième année, leur valeur initiale ait également été réduite 40 francs.

Nos conventions avec l'État étant actuellement suspendues, les dispositions que nous venons de citer n'ont pas, pour le moment, un caractère impératif ; aussi n'est-ce qu'à titre indicatif que nous les avons rappelées et parce que les conditions actuelles de notre flotte en confirment toute l'opportunité.

Vous n'ignorez rien des difficultés que notre Société a rencontrées à l'origine. Nous avons dû acheter les seuls paquebots se trouvant à la vente et répondant aux exigences du service postal. Ces navires étaient presque tous déjà fort âgés. Il a fallu dépenser des sommes élevées pour les réparer et modifier leurs installations. L'âge des outils, les dépenses engagées à leur entrée dans notre patrimoine, la nécessité de les remplacer au plus tôt par des engins modernes exigeaient un très prompt amortissement, mais les résultats déficitaires de l'exploitation conduisirent à ajourner les mesures nécessaires. En attendant des jours meilleurs, on dut se borner, pendant les trois premiers exercices, à affecter à l'amortissement de la flotte les sommes que la Société était à même de consacrer à l'extinction de sa dette obligataire ; c'est ainsi que nous avons pu appliquer à la réduction :

En 1913	519.500 fr. 00
En 1914	520.952 fr. 50
En 1915	906.316 fr. 80

Il y avait une disproportion considérable entre ces dotations et le coût du matériel puisqu'au début de 1916, plusieurs unités continuaient à figurer sur nos livres pour la totalité de leur valeur d'achat (réparations comprises), bien qu'ayant dépassé l'âge de vingt ans. Cette anomalie était d'autant plus regrettable que le service intensif auquel sont astreints nos outils depuis le commencement de la guerre est de nature à en réduire la durée d'utilisation. Aussi avons-nous jugé indispensable, dès 1916, de profiter de amélioration de notre situation financière pour augmenter nos amortissements, de manière à ramener le plus promptement possible la valeur de chacun des navires aux chiffres prévus par la convention financière. Une somme de 4 millions 161.693 fr. 46 a été consacrée à cette opération. Mais il ne faut pas oublier que notre flotte actuelle, qui se compose de sept unités (non compris le *Massilia*) est fort âgée, puisqu'elle comporte : 1 paquebot de 5 ans, 1 vapeur mixte de 21 ans, 1 vapeur mixte de 22 ans, 1 vapeur mixte de 24 ans et 3 paquebots de 32 ans. Un nouvel effort s'impose : aussi attachons-nous une importance capitale à la régularisation immédiate d'une situation qui pèse trop lourdement sur l'avenir de votre société. En consentant à affecter à l'amortissement du matériel naval principal une somme de 5.092.385 fr. 72, vous

contribuez à mettre notre entreprise sur une base solide. Cette mesure complètera celles que nous avons déjà prises au cours des derniers exercices pour régler un arriéré dont la liquidation rapide s'imposait.

Pendant toute la durée de l'exercice, nous avons systématiquement dirigé nos efforts vers l'amélioration de notre organisation industrielle. Songeant d'abord au matériel naval, nous nous sommes appliqués à maintenir en parfait état d'entretien, et même à moderniser dans une certaine mesure, nos vapeurs mixtes. Après la réquisition du paquebot *Bretagne*, nous avons procédé à un examen minutieux de la coque, des machines et des installations à passagers ; nous avons constaté que ce navire pourrait encore effectuer un bon service après remplacement des chaudières, remises en état des salons et cabines et installation d'une machinerie frigorifique. Ces travaux importants sont actuellement en cours à Saint-Nazaire.

L'Amirauté anglaise ayant mis aux enchères, à Londres, le paquebot de prise *Prinz Adalbert*, nous nous sommes rendus acquéreurs de ce navire qui, quoiqu'en état d'avaries, présentait un réel intérêt. Après avoir subi des réparations très importantes, il était francisé le 7 août 1917 sous le nom de *Alésia*.

Enfin, nous nous sommes efforcés de poursuivre l'achèvement du grand paquebot rapide *Massilia*, et nous avons mis tout en œuvre pour entretenir aussi soigneusement que possible les paquebots *Lutetia* et *Divona*.

L'amélioration de notre base d'armement à Bordeaux a fait également l'objet de tous nos soins. Nos gérants, la Compagnie Chargeurs réunis, ont procédé à l'acquisition d'immeubles et de terrains importants pour réaliser l'organisation matérielle qui sera nécessaire pour faire face aux services que nous prévoyons.

Ayant à résoudre le grave problème de l'importation d'un fort tonnage de charbons, de sa mise en parcs et de son arrimage dans les soutes de nos paquebots, nous avons pensé un moment procéder à l'achat d'engins mécaniques appropriés ; c'est alors que nous fûmes approchés par un groupe important qui, sous les auspices de la Société commerciale d'affrètements et de commission, et avec le concours de la Compagnie générale transatlantique, des Chargeurs réunis et de puissantes maisons bordelaises, nous offrit de prendre un intérêt dans une société nouvelle de manutentions. Cette société, qui a pris pour titre « Union commerciale de Bassens », pourra exécuter tous nos embarquements de charbon dans des conditions favorables.

Avant de parler des efforts faits à l'étranger, nous tenons à reconnaître ici l'appui très effectif que nous avons trouvé auprès de la chambre de commerce de Bordeaux, qui a bien voulu nous aider dans la réalisation de nos projets. C'est grâce à ses bienveillantes dispositions et aux excellentes relations que nous nous plaçons à entretenir avec la Compagnie générale transatlantique, que nous avons pu faire adopter, en principe tout au moins, le projet que les trois grands armements français qui desservent Bordeaux avaient conçu dans le courant de l'année dernière. Le magnifique front de rivière dont la ville de Bordeaux est justement fière sera partagé, pour la partie comprise entre l'entrée des bassins à flot et la cale Fenwick, entre la Compagnie générale transatlantique, la Compagnie Chargeurs réunis et la Compagnie Sud-Atlantique. Des hangars continus à étage seront édifiés ; aux rez-de-chaussée, il ne sera effectué que des opérations d'embarquement et de débarquement de marchandises ; aux premiers étages, il sera procédé à certaines manutentions spéciales et, sur plusieurs points, les locaux seront disposés en véritables gares maritimes avec salles d'attente, halls de visite des bagages, bureaux de renseignements, services télégraphiques, etc., pour les voyageurs des diverses classes. Les passagers pourront accéder à ces installations directement depuis les ponts supérieurs des navires, restant ainsi complètement à l'abri des intempéries. Ils pourront également prendre place dans les wagons des trains spéciaux qui seront créés pour unir Bordeaux à Paris et à la frontière espagnole. Enfin, les bâtiments prévus supporteront une terrasse décorée de jardins d'où les promeneurs

pourront admirer la superbe panorama de la Garonne et être témoins de la laborieuse activité qui régnera sur les quais.

À l'étranger, nous nous sommes efforcés d'améliorer notre représentation, notamment à Dakar et à Santos. Enfin, nous avons procédé, en association avec les Chargeurs réunis, la Société générale de transports maritimes à vapeur, le groupe des lignes anglaises dirigé par la Royal Mail Steam Packet C^o et un certain nombre d'armateurs italiens, à la prise du contrôle financier de la Société argentine de navigation, mieux connue sous le nom de son fondateur, M. Nicolas Mihanovich. Le ministre des affaires étrangères, qui avait signalé au gouvernement français d'une façon très pressante le danger que présentait pour les Alliés l'absorption probable de l'entreprise Mihanovich par des maisons ennemies, a été heureux de constater que, grâce à l'initiative d'un de nos agents, les grandes entreprises françaises, anglaises et italiennes allaient pouvoir prendre la haute main sur une société qui a joué un rôle considérable dans le Rio de la Plata et dont la collaboration sera précieuse après la guerre.

En ce qui a trait à nos rapports avec l'État, nous avons à vous signaler que nous n'avons pas encore obtenu le règlement des indemnités qui nous sont dues pour les pertes des paquebots *Gallia* et *Burdigala* survenues les 4 octobre et 14 novembre 1916.

Nous n'avons reçu que de faibles acomptes et si, d'une part, nous ne savons pas encore quelle décision prendra l'Administration, nous avons appris, d'autre part, que le Conseil d'État, questionné par le ministre de la Marine sur l'interprétation à donner à l'expression « valeur intégrale » employée dans la loi et dans les décrets se rapportant aux indemnités en cas de perte d'un navire réquisitionné, avait formulé un avis. Le Conseil d'État a émis l'opinion que tout vapeur faisant l'objet d'une prestation est toujours requis en propriété affectée d'une « condition résolutoire potestative » et que c'est par suite, à la date de sa réquisition, que sa valeur doit être appréciée. Cela veut dire en langage courant que lorsque le ministre de la Marine réquisitionne un navire comme cela a été le cas pour le *Gallia* et pour le *Burdigala*, il est supposé l'acheter, mais qu'il conserve la faculté de le rendre. En application d'un tel système, un navire qui est demeuré au service de l'État depuis les premiers mois de la guerre et qui serait coulé dans le courant de la présente année ne pourrait être payé à ses armateurs qu'au prix de 1914. Il faudrait donc attendre que la valeur des navires soit revenue à un chiffre voisin de celui d'avant les hostilités pour effectuer le remplacement. de toute unité détruite au service de l'Administration.

En ce qui concerne les obligations contractuelles auxquelles nous étions soumis, nous devons mentionner que, le 6 février 1917, le ministre compétent nous informait que, par suite de la suspension de nos subventions ou allocations, les services réduits que nous exploitons se trouvent dégagés de toute servitude. À la suite de cette notification, nous avons conclu avec l'Administration des Postes et Télégraphes un accord commercial pour le transport des courriers. Enfin, nous avons tenté, à plusieurs reprises, de faire mettre à l'étude un régime d'exploitation postale devant s'appliquer aux services rapides lors de la paix : mais l'Administration a montré qu'elle n'était pas encore en position d'entrer en pourparlers à ce sujet. Néanmoins, nous avons établi des avant-projets qui tiennent compte de ce que pourront être les besoins de l'Amérique latine et nous sommes prêts à les discuter.

À la dernière assemblée générale, nous avons eu le regret de vous annoncer la destruction par l'ennemi des deux paquebots *Gallia* et *Burdigala*. Au cours de l'exercice dont nous vous parlons aujourd'hui, notre Société a éprouvé deux nouvelles pertes. Le 8 juin 1917, le paquebot mixte *Sequana*, qui effectuait son voyage de retour de l'Amérique latine, était torpillé par un sous-marin au large de l'île d'Yeu ; le navire, qui avait à bord un grand nombre de passagers, coula très rapidement et ce n'est que grâce au sang-froid et à l'esprit de sacrifice de l'état-major et de l'équipage qu'il n'y eut que trois victimes parmi les personnes embarquées. Six membres de l'équipage disparurent

avec le navire. Le *Sequana* était assuré contre les risques de guerre pour partie à la caisse spéciale de l'État et pour complément par des assureurs privés. Nous avons reçu les indemnités prévues.

Le 6 septembre 1917. le paquebot mixte *Alésia*, qui avait quitté le port de South Shields, où il venait d'être remis en état et se dirigeait vers Bordeaux, était canonné, puis torpillé par un sous-marin allemand alors qu'il se trouvait à peu de distance de l'île d'Ouessant. Tout l'équipage put se réfugier dans les embarcations du bord et gagner la terre. L'*Alésia* naviguait alors sous la couverture de l'assurance obligatoire d'État instituée par la loi du 10 avril 1917. Nous avons encaissé 75 % de la valeur agréée ; le solde nous sera remis lorsque nous aurons procédé au remplacement du navire perdu par une unité similaire.

Avant de terminer, nous devons vous signaler deux événements importants qui sont survenus après la clôture de l'exercice. Nous voulons parler d'une commande de paquebots mixtes et de la réquisition générale de la-flotte marchande française. Pour remplacer le *Sequana* et l'*Alésia*, nous avons, après enquête minutieuse tant en France qu'à l'étranger, traité avec un grand chantier anglais de la Tyne pour la construction de deux navires de fort tonnage. Le contrat a été conclu sur la base d'une régie pure, la mise sur cale ne devant avoir lieu qu'après que le gouvernement anglais aura donné aux constructeurs l'autorisation de remplir leur engagement.

L'année 1917 aura vu Le développement progressif du contrôle de l'État sur les Compagnies de navigation. Trois décrets, parus les 17 juillet, 29 juillet, 29 septembre, ont renforcé le régime dit des « licences ». Ce régime a été précisé par un arrêté du 8 octobre ; dès lors, une sorte de dictature était exercée sur le fret par un véritable comité de taxation. Le 22 décembre, un nouveau décret resserrait encore l'intervention de l'État. Après cette date, l'armateur gérait mais ne dirigeait plus ses navires ; il les envoyait là où l'État voulait et les chargeait suivant des instructions reçues en percevant le taux de fret qui lui était indiqué. À vrai dire, il avait encore une parcelle d'initiative, d'autorité et de responsabilité.

Le 10 février dernier, la réquisition générale était votée ; cinq jours après apparaissait le décret qui en organisait l'application;

L'armement français est maintenant placé entièrement sous la tutelle de l'État. Le gouvernement a pris en location tous les navires et a l'intention de les diriger et de les exploiter. L'armateur reçoit, en application d'une formule compliquée, une série d'indemnité qui, additionnées, constituent un prix de location comparable aux affrètements dite en « time-charter ».

En exécution d'un second contrat, il est l'agent cosignataire de l'État en tous lieux et encaisse certaines recettes qu'il remet ensuite à l'Administration. D'autre part, l'État s'applique pour ses propres transports les frets qu'il fixe lui-même et détermine les prix à pratiquer pour l'embarquement des marchandises du commerce. Payant un affrètement à taux réduit et paraissant vouloir maintenir des frets relativement élevés, l'État compte réaliser par voie de différence d'importants bénéfices qui doivent venir grossir un fonds créé par des dotations du Trésor public pour servir à la reconstitution de la flotte en général. Dans la pratique, cet argent sera surtout employé à acheter qu'à faire construire des navires pour faire face aux pertes et avaries par risques de mer et risques de guerre.

Le point capital du système est l'engagement pris par l'État de remplacer en nature, dans un certain délai, tout navire perdu.

Contrairement à ce qu'il est déclaré quotidiennement, l'armement a formulé des réserves très vives au sujet de l'application d'un régime de ce genre dans un pays où les deux questions primordiales, savoir : l'adoption d'un système et d'une politique de construction maritime et la mise au point d'organisations administratives de grande envergure capables de diriger d'une façon effective un tonnage considérable suivant des méthodes, modernes, n'avaient pas encore reçu de solution. Il ne faut pas perdre

de vue qu'en Angleterre, la réquisition des navires n'a été adoptée qu'après avoir conçu et réalisé une politique de construction à outrance et avoir mis au point des organismes techniques très puissants.

Pour ce qui nous concerne, nous avons promis notre collaboration ; nous l'apportons chaque jour avec un entier dévouement ; nous continuerons à la donner, ayant la conviction que, quelque faibles que puissent être les résultats de notre intervention, nous la devons au pays dans l'heure si grave qu'il traverse.

Nous avons, en terminant, à rendre un hommage bien mérité à nos collaborateurs de tous ordres et particulièrement aux états-majors et aux équipages qui continuent à faire preuve d'une valeur et d'un dévouement au-dessus de tout éloge. À la suite de l'enquête faite sur la destruction du *Sequana*, le ministre de la marine a accordé à la Compagnie un témoignage de satisfaction pour l'attitude disciplinée et dévouée de son équipage. Le lieutenant de vaisseau auxiliaire Prudenti qui commandait le navire, le cambusier Escourbe, le chauffeur Lavas et le soutier Baba N'Diaye, ces trois derniers morts bravement à leur poste, ont été cités à l'ordre de l'armée.

Paris, 29 juin 1918.

RÉSOLUTIONS DE L'ASSEMBLÉE

1. L'assemblée approuve, dans toutes leurs parties, le rapport, les comptes et le bilan de l'exercice 1917, tels qu'ils viennent d'être détaillés.

2. Conformément à l'article 44 des statuts, l'assemblée décide de porter à la réserve statutaire une somme de 278.157,14 fr. ;

3. La répartition du solde disponible est fixée comme suit :

Dividende de l'exercice 1917, 12,50 fr. brut par action de priorité ; 12,50 fr. brut par action ordinaire. Le reliquat, soit 124.361,31 fr. sera porté au crédit de l'exercice 1918 ;

4. L'assemblée réélit MM. André Fould et Joseph Loste administrateurs de la Compagnie pour une période de six années conformément à l'article 30 des statuts ;

5. L'assemblée renouvelle, en tant que de besoin, conformément à la loi du 24 juillet 1867, l'autorisation donnée à ceux de MM. les administrateurs qui ont des relations d'affaires avec la Compagnie de Navigation Sud-Atlantique ;

6. L'assemblée désigne MM. Alfred Savey et Charles Furiet ¹⁸ commissaires des comptes pour l'exercice 1918 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 francs.

ÉTUDES FINANCIÈRES

SUD-ATLANTIQUE

(*L'Information financière, économique et politique*, 31 août 1918)

Dans la dernière étude que nous consacrons au Sud Atlantique (voir *L'Information* du 18 septembre 1917), nous concluons que l'époque où les premiers dividendes pourraient être distribués n'était pas trop lointaine. Les événements ont complètement confirmé cette opinion, car l'assemblée du 29 juin dernier a voté la répartition d'un dividende de 5 % aux deux catégories d'actions.

La Compagnie Sud Atlantique peut être considérée aujourd'hui comme une filiale des Chargeurs réunis, car non seulement cette dernière firme possède la majorité des actions du Sud-Atlantique, mais encore elle s'est réservé par contrat le contrôle de l'exploitation. Ajoutons que les Chargeurs réunis et la Sud-Atlantique font maintenant

¹⁸ Charles Furiet (1867-1953) : futur président de la Biênhoà industrielle et forestière. Voir [encadré](#).

partie d'un important consortium d'armateurs français, anglais, italiens, dont l'acte le plus marquant a été, en 1917, la prise du contrôle financier de la Société argentine de navigation Mihanovich.

Les débuts du Sud Atlantique n'avaient pas été précisément heureux ; cette Société n'avait pas eu le temps matériel nécessaire pour se constituer une flotte appropriée aux services qui lui étaient demandés, et elle avait dû acquérir des unités quelque peu vieilles, incapables de répondre aux exigences du cahier des charges de son contrat postal. Sans insister davantage, nous rappellerons que la Compagnie s'était vu infliger à différentes reprises de lourdes amendes pour retards, et que les plaintes de sa clientèle avaient eu un écho jusque dans le Parlement français. La situation de la Compagnie s'était trouvée fort précaire et une réorganisation financière fut indispensable, c'est alors que la Sud-Atlantique fut placée sous le contrôle de la Compagnie Transatlantique. En 1916, à la suite du déplacement de la majorité des actions, ce contrôle passa aux mains des Chargeurs réunis.

Nous avons résumé dans le tableau suivant les comptes depuis l'origine :

	Recettes	Produit brut	Bénéf. bruts	Amortissement	Bénéf. nets	Divid. distribués
	(En 1.000 francs)					
1913	27.245	- 2 658	- 6.633	822	- 7.455	—
1914	16.379	- 4 521	- 7.416	545	- 7.964	—
1915	31.076	5.388	3.188	806	2.382	—
1916	32.406	5.406	3.415	3.333	82	—
1917	37.648	7.739	5.917	5.092	825	500

Les recettes ont présenté, depuis 1915, une amélioration remarquable qui est entièrement due au relèvement des frets, car, par suite des pertes occasionnées par la guerre sous-marine, la flotte du Sud-Atlantique présentait, en 1917, un moindre tonnage qu'en 1915. Ajoutons que la Compagnie a fait tous ses efforts pour maintenir l'effectif de sa flotte et qu'elle a profité de toutes les occasions pour acquérir de nouvelles unités. Elle aurait évidemment aimé faire construire des navires neufs par les chantiers nationaux, mais ces derniers se sont trouvés, comme on le sait, dans l'impossibilité d'accepter de nouvelles commandes et un seul paquebot, le *Massilia*, a pu être poursuivi dans les chantiers français. Deux autres unités ont été commandées à des chantiers anglais, mais leur mise sur cale est ralentie par les formalités administratives.

Jusqu'en 1915, l'exploitation du Sud-Atlantique a été déficitaire et les amortissements ont été insuffisamment dotés. À partir de 1915, la situation s'est nettement améliorée et le conseil a pu consacrer de belles dotations à ses fonds d'amortissement ; ces dotations étaient d'ailleurs indispensables. À l'heure actuelle, la flotte de la Compagnie ne comporte qu'une seule unité ayant moins de vingt ans (c'est un paquebot de cinq ans), les six autres unités ont un âge qui varie entre vingt et un et trente-deux ans.

Si la Compagnie avait pu observer les règles habituelles d'amortissement, c'est-à-dire si elle avait pu amortir en vingt ans, seul le paquebot de cinq ans devrait figurer à l'inventaire. Or on est encore assez loin de compte, puisque, d'après le bilan au 31 décembre 1917, l'amortissement du matériel naval n'était que de 9 millions et demi, en

regard d'une valeur initiale de 19 millions et demi. Le montant du fonds d'amortissement, qui représente environ 50 % de la valeur initiale, correspond à un âge moyen de dix ans. D'après ce que nous avons dit plus haut de l'âge des unités, on constate qu'il y a encore une insuffisance d'amortissement ; malgré tout, la situation s'est nettement améliorée depuis deux ans.

Dans son dernier rapport, le conseil d'administration a consacré un long passage à la question des amortissements. Il a très justement fait ressortir que, dans les entreprises de transports maritimes, plus que dans toutes autres, la nécessité s'imposait d'amortir le plus rapidement possible, et il a rappelé que la convention financière passée avec l'État stipulait que, avant tout partage de bénéfices, le matériel naval serait amorti jusqu'au moment où la valeur de chaque unité serait réduite à -40 francs par tonneau de jauge brute. La convention précise en outre que cet amortissement s'effectuera à raison de 5 % de la valeur initiale pour les navires neufs et que, pour les navires usagés, l'amortissement serait pratiqué de façon qu'à leur vingtième année leur valeur initiale soit réduite à 40 fr. par tonne de jauge.

Ces stipulations sont très sages, et il n'ai pas dépendu de la Compagnie de s'y conformer dès le début. Seules, les conditions défectueuses dans lesquelles elle a dû composer sa flotte et l'insuffisance de ses bénéfices ne lui ont pas permis de suivre ces règles d'amortissement.

Aujourd'hui, la question est un peu différente, car les conventions avec l'État sont suspendues ; depuis le 6 février 1917, la Compagnie est dégagée de toute servitude à l'égard de l'État, de même qu'elle ne touche plus sa subvention postale. Elle a simplement conclu avec l'administration des postes un contrat commercial pour le transport des courriers sur les lignes du Brésil et de La Plata.

En outre, depuis le début de cette année, la Compagnie Sud-Atlantique vit sous le régime de la réquisition générale : ses navires ont été pris en location par l'État, qui se réserve le droit de la diriger et de les exploiter, et qui remet à l'armateur une série d'indemnités constituant un prix de location. On ne saurait encore se rendre un compte exact des résultats que donnera pour la Compagnie cette réquisition. Toutefois, une clause essentielle du système est l'engagement pris par l'État de remplacer en nature tout navire perdu ; or. c'est là un point capital, car le Conseil d'État a dernièrement fait connaître que, pour les réquisitions antérieures, la perte des unités réquisitionnées devait s'effectuer sur la base de la valeur de l'unité à la date de la réquisition. Par suite du renchérissement invraisemblable des navires, la valeur d'un navire réquisitionné il y a deux ou trois ans serait absolument insuffisante pour acquérir aujourd'hui un navire identique, et pour ne pas éprouver de pertes trop sérieuses, il faudrait attendre que le coût des constructions navales soit revenu au niveau de 1914 cela peut demander de très longues années.

Le bilan au 31 décembre 1917 de la Compagnie Sud-Atlantique fait ressortir une situation de trésorerie remarquable. L'ensemble des disponibilités s'élève, en effet, à près de 37 millions, alors que les exigibilités n'atteignent pas 10 millions. Cette ampleur de trésorerie tient à ce que la Compagnie, ayant eu plusieurs navires détruits par la guerre sous-marine, a reçu, soit de l'État, soit de ses assureurs, des indemnités correspondant à ces pertes.

En résumé, la situation de la Compagnie Sud-Atlantique s'est améliorée depuis trois ans d'une façon très satisfaisante, et, en particulier, l'amortissement de la flotte a pu être largement renforcé. Il importe toutefois que le conseil persiste dans la voie des gros amortissements, car il y a encore un arriéré à solder. D'autre part, la Société possède maintenant de puissantes disponibilités qui lui permettront de renforcer sa flotte par l'acquisition de bonnes unités, et l'aménagement prévu du port de Bordeaux tendra à faire de cette grande ville maritime une tête de ligne hors de pair pour les services de l'Atlantique méridional. Le développement du port de Bordeaux et l'extension que l'on peut prévoir pour nos relations économiques avec tous les pays de l'Amérique

permettent d'entrevoir pour la Sud-Atlantique un avenir de nature à dédommager les actionnaires des sacrifices passés.

LIGUE NAVALE FRANÇAISE
(*Le Sémaphore algérien*, 23 janvier 1919)

Comité de la Ligue

Les membres du comité directeur :

.....

Max Robert, de la Sud-Atlantique ;

.....

Nouvelles constructions
(*Le Sémaphore algérien*, 3 juillet 1919)

Compagnie Sud-Atlantique : 1 vapeur de 15.000 tonnes. Dimensions 175 x 19,50 x 12,44 en construction à La Seyne aux Forges et chantiers de la Méditerranée,

MARINE MARCHANDE
À la Sud-Atlantique.
(*L'Économiste parlementaire*, 3 juillet 1919)

À l'assemblée générale de la Sud-Atlantique, M. Denis Pérouse, président, a prononcé un important discours.

Après avoir rendu hommage aux membres du personnel navigant de la Compagnie, grâce au dévouement desquels les services ont pu être assurés en dépit de la guerre sous-marine, le président expose que quatre navires seulement de la Sud-Atlantique ont été détruits par l'ennemi.

Il se plaint des résistances rencontrées auprès de l'État pour obtenir la réparation du dommage causé par la perte de deux de ces navires et indique les commandes faites en Angleterre pour remplacer les unités disparues, ainsi que les travaux, exécutés sur la *Bretagne* pour en améliorer l'aménagement et sur la *Lutetia*, pour la remettre en état de service.

Il termine en déclarant que la situation actuelle réclame un régime nouveau pour l'établissement duquel l'État, à l'intervention duquel la compagnie est assujettie, ne doit s'inspirer que de vues larges et pratiques permettant à la Sud-Atlantique de subsister, de rétribuer ses capitaux et, ainsi, de servir la France à l'étranger.

Compagnie de navigation Sud-Atlantique

Assemblée générale du 25 juin 1919.
(*L'Information financière, économique et politique*, 23 juillet 1919)

DISCOURS DU PRESIDENT

Messieurs,

Depuis notre dernière réunion, des événements glorieux se sont produits. La Victoire du Droit a enfin couronné les efforts et la vaillance des armées alliées. Tout nous permet d'espérer que la paix imposée à notre agresseur inaugurera une longue période d'activité féconde favorable au développement de la civilisation.

Nous n'oublierons jamais que nous devons ce résultat à l'héroïsme et à l'esprit de sacrifice de nos soldats et de nos marins qui, pendant plus de quatre années, ont travaillé, ont lutté, ont souffert, sont morts pour le salut commun. Vous vous joindrez à nous pour rendre un hommage ému à ceux qui sont tombés pour la patrie.

Nous avons le devoir de vous signaler la conduite digne d'éloges des membres de notre personnel navigant et sédentaire qui ont eu l'honneur de porter les armes ou qui ont continué à assurer les services de navigation alors que les sous-marins ennemis s'attaquaient à tous les navires rencontrés près des côtes ou en haute mer.

Notre flotte n'a pas subi d'autres pertes que celles qui ont été mentionnées à la dernière assemblée. Au total, quatre navires ont été détruits par l'ennemi ; ce sont les paquebots *Gallia* et *Burdigala* et les vapeurs mixtes *Sequana* et *Alesia* (ex-*Prinz Adalbert*).

Aucun navire n'a été détruit alors qu'il se trouvait placé sous le régime de la réquisition générale. L'engagement pris par l'État de remplacer l'unité perdue par un vapeur équivalent ne s'applique pas à nos pertes.

Des quatre paquebots disparus, seule la valeur du *Sequana* nous a été entièrement remboursée par les assureurs. En vertu des conditions de l'assurance obligatoire des risques de guerre par l'État, nous n'avons recouvré que les trois quarts de la valeur agréée d'*Alésia*. Le dernier quart nous sera versé lorsque nous ferons franciser un navire similaire en remplacement. En ce qui concerne nos paquebots *Burdigala* et *Gallia*, qui ont été torpillés en cours de réquisition militaire, nous sommes au regret d'annoncer que nous n'avons pu obtenir de la marine nationale qu'elle se reconnaisse obligée à nous dédommager intégralement de leur perte.

L'indemnité qui nous a été offerte pour le *Gallia* ne représente guère que le tiers de la somme que nous aurions à déboursier actuellement pour acquérir un paquebot équivalent. Aussi l'avons-nous refusée et sommes-nous actuellement en instance devant les tribunaux pour nous faire rendre justice. Nous n'avons reçu aucune offre pour le *Burdigala*.

Nous ne vous cacherons pas que cette situation nous préoccupe vivement. Il est vrai qu'une jurisprudence récente basée sur la plus stricte équité, reconnaît que les armateurs doivent être remboursés de la valeur intégrale, estimée au jour de la perte de leurs navires détruits au service de la Défense Nationale ; mais le département de la marine s'obstine, avec une intransigeance dont les motifs nous échappent, à repousser ce principe et manifeste l'intention d'user de tous les recours que la loi met à sa disposition pour faire prévaloir sa thèse, aux termes de laquelle l'administration entend ne tenir compte que de la valeur du navire au moment où il a été réquisitionné. Cet état d'esprit est regrettable, car il peut en résulter des conséquences graves au moment où notre marine marchande a besoin de toutes ses forces, de toutes ses ressources financières et matérielles pour lutter contre les marines étrangères dont le développement rapide est une si redoutable menace pour les intérêts économiques de notre pays.

Plus convaincus que jamais de la nécessité d'accroître aussi rapidement que possible nos moyens d'action, nous avons poursuivi nos efforts en vue d'obtenir du gouvernement britannique l'autorisation de commencer la construction à Wallsend-on-Tyne de deux navires de fort tonnage dont nous vous avons annoncé la commande lors de notre dernière assemblée. Cette autorisation nous a été accordée et les vapeurs commandés, qui seront nommés *Meduana* et *Mosella*, seront prochainement mis sur cale. Nous ajouterons que, dès à présent, nous envisageons la construction d'une troisième unité du même type.

Afin de mettre notre matériel existant en état de fournir un service provisoire satisfaisant, nous avons entrepris, à bord de notre paquebot *La Bretagne* d'importants travaux qui auront pour effet de transformer notre ancien paquebot en une unité mieux aménagée et mieux appropriée à son exploitation. En raison de ces profondes modifications, nous avons jugé opportun de changer le nom de ce paquebot qui s'appellera désormais *Alesia*.

Notre paquebot rapide *Lutetia*, qui a été réquisitionné pendant presque toute la durée de la guerre, et qui a heureusement échappé à la destruction, nous a été restitué. Mais l'état de ses chaudières et de ses emménagements à passagers est tel que les réparations nécessaires pour pouvoir le remettre en ligne demanderont de longs mois. Nous espérons qu'il sera prêt vers la fin de l'année, à peu près au moment où notre paquebot neuf *Massilia*, de même type, sera achevé.

Les moyens dont nous disposons ou disposerons à courte échéance sont faibles pour la tâche qui s'impose à notre Société, car il n'est pas douteux que nous aurons à faire face à des demandes de plus en plus considérables.

Les épreuves qui ont brutalement assailli la France pacifique ont encore resserré les liens qui unissent si intimement, et depuis si longtemps, notre peuple à ceux de l'Amérique latine. Ceux qui ont dû limiter leur action à une neutralité amicale et compatissante pour les souffrances de notre pays et ceux qui, sous l'impulsion de leur générosité, ont, dès la première heure, protesté contre la violation de la Belgique et sont ensuite entrés dans la lutte à nos côtés, sans souci des conséquences de leur geste, seront de plus en plus attirés vers nous, comme nous vers eux, par une estime et une sympathie grandissantes. Aussi est-il bien certain que le courant d'affaires qui, avant la guerre, prenait chaque année plus d'importance, va rapidement grossir et s'étendre. Il exigera des entreprises de transports, des efforts énergiques, et notre Société a devant elle un champ d'activité vaste et fécond si elle est en mesure de l'exploiter. Mais il ne faut pas oublier que notre exploitation est assujettie à des interventions de l'État. Il faut donc que l'État, de son côté, comprenne les nécessités de l'heure et s'inspire dans ses rapports avec notre Compagnie de vues larges et pratiques. Nous osons dire que l'avenir de notre Société dépend avant tout de l'esprit avec lequel l'administration abordera les problèmes posés pour notre armement par la guerre et par ses conséquences, et envisagera leur solution en ce qui concerne notamment l'exécution des services postaux dont le fonctionnement avait été réglé par les conventions du 11 juillet 1911, actuellement suspendues.

Une situation nouvelle demande un régime nouveau et nous aurons à rechercher avec l'Administration les bases d'une entente qui, en permettant à notre société de subsister et de rétribuer les capitaux qui lui ont été confiés, servira les intérêts de notre pays à l'étranger.

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Messieurs,

Nous vous avons convoqués en assemblée générale ordinaire, conformément à l'article 38 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 1918, et vous proposer :

D'approuver le rapport du conseil et les comptes ;

De déterminer l'emploi du montant du solde créditeur du compte Profits et Pertes ;

De procéder à l'élection de deux administrateurs et de renouveler, en tant que besoin est, conformément à la loi du 24 juillet 1867, l'autorisation donnée à ceux des administrateurs qui ont des relations d'affaires avec la Compagnie de navigation Sud-Atlantique ;

De nommer les commissaires pour l'exercice 1919 et de fixer leurs émoluments.

Voici le résultat de nos opérations : il a été effectué, sous le régime des licences de navigation, 3 voyages sur le Brésil et La Plata.

Nous avons transporté :

2.593 passagers,

39.173 mètres cubes de marchandises,

parcours : 13.005 lieues marines (39.015 milles).

Nous avons, en outre, effectué :

10 voyages sous le régime de la réquisition générale (décret du 15 février 1918 et charte-partie type du 15 mars 1918) et, comme au cours des exercices précédents, un certain nombre d'opérations exécutées sous l'ancien régime de réquisition (loi de 1877) pour le compte des autorités militaires ou maritimes.

Les recettes de toute nature, effectuées pendant l'exercice, s'élèvent à fr.

20.796.196 97

Les dépenses de toute sorte, les prélèvements pour amortissements, réserve, assurances, etc., se sont élevés à 18.087.310 54

Plus :

Intérêts des obligations : 1.694.139 56 19.781.450 12

Soit un excédent de recettes de 1.013.746 85

Plus :

Reliquat de l'exercice 1917 124.851 31

Total 1.138.598 16

conformément au bilan que nous avons l'honneur de vous soumettre.

ACTIF (fr.)

Le premier compte, Matériel naval, présente le même chiffre que l'an dernier

19.460.443 89

Le deuxième compte, Navires en construction, qui indique le montant des versements effectués sur les prix de construction du vapeur *Massilia* et des deux nouveaux vapeurs *Méduana* et *Mosella* commandés pendant l'exercice, se monte à 9.644.800 02

Le troisième compte, Matériel naval auxiliaire, s'élève, après amortissement, à 2 00

Le quatrième compte, Approvisionnements, s'élève à 2.394.287 92

Le cinquième compte, Frais de premier établissement et de constitution, présente, au 31 décembre 1918, après amortissement, un chiffre de 217.385 26

Le sixième compte, Mobiliers et Immeubles, s'est diminué de l'amortissement que nous avons fait subir à nos immeubles et mobiliers.

Il s'élève, au 31 décembre 1918, à 294.063 08

Le septième compte, Valeurs disponibles, en caisse, portefeuille, et dans les banques, s'élève, au 31 décembre 1918, à 27.827.731 19

Le huitième compte, Valeurs mobilières, présente au 31 décembre 1918, après divers amortissements, un chiffre de 1.408.978 49

Le neuvième compte, Cautionnements, présente au 31 décembre 1918, un chiffre de 52.826 20

Le dixième compte, Débiteurs divers, qui se chiffre par 14.918.221 49

comprend divers comptes d'ordre, ainsi que diverses créances courantes, dont, le recouvrement s'opère régulièrement.

PASSIF

Le premier compte, Capital, présente le même chiffre que l'an dernier

10.000.000 00

Le deuxième compte, Obligations, s'élève au 31 décembre 1918, à 36.912.500 00

Soit :

1^{re} émission: 50.000 obligations émises 25.000.000

Moins: 7.076 obligations amorties 3.538.000 00
 42.924 obligations
 2^e émission: 30.000 obligations émises 15.000.000 00
 Moins: 3.099 obligations amorties 1.519.500
 26.301 obligations
 34.912.500

Le troisième compte, Réserve statutaire, s'est augmenté du prélèvement de 5 % effectué sur le bénéfice net de l'exercice 1917 conformément à l'article 44 des statuts.

Il s'élève, au 31 décembre 1918, à 282.254 72

Un quatrième compte, Provision pour reconstitution de la flotte, a été créé et immédiatement doté de 1.500.000 00

Le cinquième compte, Amortissement du Matériel naval, a été crédité d'un amortissement ordinaire de 5 % sur le coût primitif des vapeurs *Divona*, *Alésia* ex *la Bretagne* et *Lutetia*, soit 703.029 fr. 01 et d'un amortissement complémentaire de 2 millions 405.727 fr. 98

Il s'élève, au 31 décembre 1918, à 12.715.711 33

Le sixième compte, Fonds d'assurances, a été crédité dans l'exercice, des primes correspondant aux risques conservés par notre Société et débité, par contre, de la participation à diverses avaries.

Il présente, au 31 décembre 1918, un chiffre de 137.326 63

Le septième compte, Voyages en cours, indique le solde des voyages non liquidés et en cours au moment de la clôture de l'exercice, soit 4.544.822 48

Le huitième compte, Créanciers divers, indique les sommes dues à nos consignataires, à nos fournisseurs. etc., et divers comptes d'ordre.

Il s'élève, au 31 décembre 1918, à 10.982.616 22

Enfin, les deux derniers comptes du Passif représentent le reliquat du compte Profits et Pertes de l'exercice 1917 et le montant du bénéfice de l'exercice 1918.

Ils s'élèvent ensemble à 1.138.308 16

Conformément à l'article 44 de nos statuts, nous vous proposons de répartir cette somme de 1 million 138.598 fr. 16 de la façon suivante :

À la réserve statutaire	55.530 86
Aux actions de priorité (5 %)	250.000 00
Aux actions ordinaires (5 %)	250.000 00
Au compte Intérêts intercalaires des actions de priorité pour amortissement	76.969 10
Au conseil d'administration	52.631 60
Aux actionnaires	200.000 00
Aux parts bénéficiaires	98.245 60.
À reporter à nouveau	155.221 01
Total	<u>1.398.598 16</u>

En résumé, la répartition aux actions de priorité et ordinaires sera de 7 %, soit 17 fr. 50 brut par action et la répartition aux parts bénéficiaires de 2 fr. 45 brut par part.

RÉSOLUTIONS

1. L'assemblée approuve, dans toutes leurs parties, le rapport, les comptes et le bilan de l'exercice 1918, tels qu'ils viennent d'être détaillés.

2. La répartition du solde disponible fixée comme suit :

Dividende de l'exercice 1918 ; 17 fr. 50 brut par action de priorité ; 17 fr. 50 brut par action ordinaire ; 2 fr. 45 brut par part bénéficiaire, soit 80 % de 350.877 fr. 20 (art. 44 des statuts).

Le dividende sera payable à compter du 1^{er} juillet 1919.

Au conseil d'administration : 15 % de 850.877 fr. 20 (art 44 des statuts), soit 68.631 francs 60.

Le reliquat, soit 155.281 fr. 01, sera porté au crédit de l'exercice 1919.

3. L'assemblée réélit MM. Pérouse et Breton, administrateurs de la Compagnie pour une période de six années (conformément à l'article 20 des statuts). En conséquence, le conseil d'administration se trouve composé comme suit :

MM. Breton, Gaston ; de Billy, Edouard ; Chapon, Gustave ; de Clermont, Hermann ; Fould, André ; Giraud, Hubert ; Heurteau, Émile ; Loste, Joseph ; Pérouse, Denis ; Prom, Léon ; Robert, Max ; de Sayve, Jean.

4. L'assemblée renouvelle, en tant que de besoin, conformément à la loi du 24 juillet 1867, l'autorisation donnée à ceux de MM. les administrateurs qui ont des relations d'affaires avec la Compagnie de navigation Sud-Atlantique.

L'assemblée désigne MM. Alfred Savey et Charles Furiet, commissaires des comptes pour l'exercice 1919, 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 francs.

[Compagnie de navigation] Sud-Atlantique
(*Le Sémaphore algérien*, 9 septembre 1919)

À la dernière assemblée, le conseil d'administration a été composé comme suit : MM. Denis Pérouse et Breton administrateurs de la Cie pour une durée de six mois.

MM. Breton Gaston, de Billy Édouard, Chapon Gustave*, Clermont (Hermann de), Fould André, Giraud Hubert, Heurteau Émile, Loste Joseph, Pérouse Denis, Prom Léon, Robert Max, de Sayve Jean.

INFORMATIONS MARITIMES

Sud-Atlantique

(*Le Sémaphore algérien*, 20 février 1920)

La Compagnie Sud-Atlantique, gérée par les Chargeurs réunis, a en construction le paquebot à 4 hélices « Massilia » et deux steamers frigorifiques « Meduana » et « Mosella ».

DANS L'ARMEMENT

L'attribution des navires allemands aux compagnies françaises

(*Le Sémaphore algérien*, 7 mai 1920)

La Compagnie de navigation Sud-Atlantique reçoit deux navires d'un tonnage total de 15.262 tonnes : « Sierre-Ventana », 8.262 tonnes ; « Altenburg », 7.000 tonnes.

COMPAGNIE DE NAVIGATION SUD-ATLANTIQUE
(*L'Information financière, économique et politique*, 25 juin 1920)

L'assemblée générale ordinaire des actionnaires de cette société s'est tenue le 23 juin 1920.

Au cours de l'exercice 1919, il a été effectué, sous le régime des licences de navigation, 8 voyages sur le Brésil et La Plata et un voyage sur l'Algérie.

Il a été transporté 10.766 passagers, 101.090 mètres cubes de marchandises et parcouru 34.860 lieues marines.

La Compagnie a, en outre, effectué : 25 voyages sous le régime de la réquisition générale (décret du 15 février 1918 et charte-partie type du 15 mars 1918).

Les recettes ayant atteint la somme brute de 31.473.554 francs, les dépenses d'exploitation, les frais généraux, les charges financières, les amortissements et provisions se totalisent à 30.500.501 francs, les bénéfices de l'exercice ressortent à 973.062 francs.

Après adjonction du reliquat de l'exercice 1918, soit 155.221 francs, les disponibilités atteignent le chiffre de 1.128.283 francs.

L'assemblée a décidé de fixer le dividende de l'exercice à 17 fr. 50 brut par action de priorité, 17 fr. 50 brut par action ordinaire, 2 fr. 45 par part bénéficiaire, payable à partir du 28 juin 1920.

Elle a donné au conseil l'autorisation de contracter dans le délai de deux ans à compter du 1^{er} juillet 1920, un emprunt jusqu'à concurrence d'un capital nominal de 50 millions au moyen de l'émission de bons ou d'obligations, en une ou plusieurs fois.

MM. Chapon, Prom et Exbrayat ont été nommés administrateurs.

Annuaire Desfossés, 1920, p. 473 :

Compagnie de navigation Sud-Atlantique :

Conseil : Denis Pérouse ; Gaston Breton, Jules Exbrayat, Gustave Chapon ; Hermann de Clermont, André Fould, Émile Heurteau, Joseph Loste, Léon Prom, Max Robert, Jean de Sayve.

SUD-ATLANTIQUE
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 7 juillet 1920)

L'assemblée du 23 juin a donné son approbation aux comptes de l'exercice 1919, clos le 31 décembre tels qu'ils lui étaient présentés ces comptes font ressortir le solde distribuable, en tenant compte du reliquat de 1918, à 1.128.283 francs, somme pratiquement égale à celle qui figure au bilan de l'année précédente, comme le montre la comparaison des deux derniers comptes de Profits et Pertes qui suivent :

	1918	1919
CHARGES		
Exploitation et frais généraux	13.478.553	23.958.683
Provision pour reconstitution de la flotte	1.500.000	3.300.000
Amortissent, du mater, naval	3.108.757	1.589.676
Intérêt des obligations	1.694.140	1.652.143
Total des charges	<u>19.781.450</u>	<u>30.500.502</u>
PRODUITS		
Recettes de toute nature	20.795.197	31.473.564
Rappel des charges	<u>19.781.450</u>	<u>30.500.502</u>
Bénéfice de l'exercice	1.013.747	973.062
Report antérieur	124.851	155.221
Solde distribuable	1.138.598	1.128.283

Les dividendes de 1919 sont les mêmes que ceux de l'année antérieure, soit, sous déduction des impôts : 17 fr. 50 aux actions de priorité et ordinaires et 2 fr. 45 aux parts, payables depuis le 28 juin. Les recettes d'exploitation, comme on le voit, sont en sensible plus-value : 10.678.367 fr. ; mais l'accroissement des dépenses n'a laissé en excédent de recettes que 7.514.881 fr. contre 7.316.644 francs précédemment. Les amortissement et ré serve pour la reconstruction du matériel naval reçoivent ensemble 4.889.676 fr., somme qui dé passe de 280.000 fr. le chiffre correspondant de 1918. Le rapport du Conseil s'étend longuement sur les charges auxquelles nous venons de faire allusions et qui résultent des conditions difficiles dans lesquelles la Compagnie a dû évoluer du fait des réquisitions et de la perte de quatre navires dont deux se trouvaient sous ce régime. Les réparations dont elle a dû faire les frais, la lenteur des négociations avec l'État, la nécessité de maintenir la situation, alors qu'elle est dépossédée de plus de la moitié de sa flotte, exigent un effort qu'elle ne peut réaliser par ses seules ressources. Pour assumer actuellement une pareille tâche, l'aide financière de l'État lui est donc indispensable et les sacrifices qu'il peut être amené à accepter sont amplement justifiés par les grands intérêts nationaux engagés dans la question des relations maritimes entre la France, les colonies et le reste du monde. L'administration l'a d'ailleurs reconnu au cours des échanges de vues qui ont eu lieu récemment entre ses représentants et ceux de la Compagnie Sud-Atlantique. Mais en attendant que les navires actuellement en construction soient sortis des chantiers et que l'aide de l'État ait pris une forme concrète, elle doit, de toute nécessité, augmenter ses disponibilités. C'est pourquoi la Compagnie s'est fait autoriser à émettre, en deux ans, et au fur et à mesure de ses besoins, et en profitant des circonstances les plus favorables, un emprunt obligataire de 50 millions. Des modifications assez, importantes se sont produites d'une année à l'autre, comme le font ressortir les bilans reproduits ci-dessous :

	1917	1918
ACTIF		
Matériel naval	19.460.444	17.539.819
Navires en construction	9.644.860	11.705.897

Matériel naval auxiliaire	2	3
Approvisionnements	2.394.288	1.345.278
Premier établissement et frais de constitution	217.385	163.039
Mobilier et immeubles	294.093	270.437
Caisse, portefeuille, banquiers	27.827.831	27.442.993
Valeurs mobilières	1.403.979	6..711.362
Cautionnements	52.826	52.826
Débiteurs divers	14.918.221	20.140.661
Total	<u>76.213.829</u>	<u>85..392.315</u>
PASSIF		
Capital	10.000.000	10.000.000
Obligations	34.912.500	33.776.000
Réserve légale	282.256	337.785
Provision pour reconstitution de la flotte	1.500.000	4.800.000
Amortissement matériel naval	12.715.711	12.668.772
Fonds d'assurances	137.327	228.202
Voyages en cours	4.544.823	626.688
Créanciers divers	10.982.615	21.806.585
Profits et pertes	1.013.747	973.062
Report antérieur	124.851	155.221
Total	<u>76.213.829</u>	<u>85.372.315</u>

À l'Actif, le Matériel naval a diminué de 1 million 920.620 fr., prix d'un vapeur vendu en 1919. Le poste Construction s'augmente de 2.060.037 fr. payés pour trois vapeurs en chantier. Les débiteurs divers, parmi lesquels le Trésor, s'accroissent de 5.222.439 fr., somme qui représente pour une grande partie des indemnités à récupérer pour réparation de navires réquisitionnés. Au Passif, figure la réserve pour reconstitution de la flotte qui reçoit 3.340.000 fr. destinée à faire face aux charges imposées à la Compagnie Sud-Atlantique par l'état actuel des choses. Le poste Voyages en cours se rapporte à des voyages non liquidés au dernier jour de l'exercice ; il est en forte diminution de 3.918.134 fr. par suite de liquidations plus rapides en 1919. L'accroissement de 10.823.968 fr. du poste créanciers provient de réquisitions non encore réglées en fin d'exercice.

L'assemblée a ratifié le choix de M. Jules Exbrayat en remplacement de M. de Billy, mort des suites d'un accident. MM. G. Chapon et Léon Bon [Prom] ont été réélus en qualité d'administrateurs.

COMPAGNIE DE NAVIGATION SUD-ATLANTIQUE
(L'Information financière, économique et politique, 27 août 1920)

L'assemblée générale extraordinaire actionnaires de cette Société qui s'est tenue le 25 août 1910, sous la présidence de M. Denis Pérouse, a approuvé, à l'unanimité la résolution suivante :

« L'assemblée générale approuve et ratifie la convention conclue le 24 juin 1920 entre le sous-secrétaire d'État au ministre des Travaux publics chargé des ports de la Marine Marchande et des pêches, agissant au nom et pour le compte de l'État d'une part, et la Compagnie de navigation Sud-Atlantique d'autre part, pour l'exécution des services maritimes d'intérêt général entre la France le Brésil et La Plata, la dite convention annulant et remplaçant celle conclue le 11 juillet 1911 entre l'État et la Société d'études de navigation. »

Les articles 2, 25, 39, 44 et 47 des statuts ont été modifiés.

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.

COMPAGNIE DE NAVIGATION SUD-ATLANTIQUE

(L'Information financière, économique et politique, 18 mars 1921)

Les actionnaires de cette Société se sont réunis le 16 mars en assemblée générale extraordinaire, sous la présidence de M. Denis Pérouse.

L'assemblée a décidé que le capital social, lequel est actuellement de 10 millions de francs, divisé en 20 000 actions de priorité et 20.000 actions ordinaires de 250 francs, pourra être porté à la somme de 20 millions, au moyen de la création et de l'émission de 40.000 actions ordinaires nouvelles d'un nominal de 250 francs.

L'assemblée a donné tous pouvoirs et autorisations nécessaires au conseil d'administration à l'effet de réaliser cette augmentation de capital, de fixer les époques et les conditions de l'émission, le montant de la prime s'il y a lieu et d'arrêter les conditions dans lesquelles pourra s'exercer le droit de préférence réservé par l'article 8 des statuts au profit des actionnaires.

L'article 7 des statuts a été modifié en conséquence de l'autorisation d'augmentation du capital.

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.

NOTES SUR VALEURS

SUD-ATLANTIQUE

(L'Information financière, économique et politique, 6 août 1921)

La Compagnie Sud-Atlantique a été créée en janvier 1912 pour reprendre l'exploitation des services postaux sur l'Amérique du Sud à laquelle la Compagnie des Messageries Maritimes avait renoncé lors du renouvellement de sa propre concession. Parmi ses souscripteurs d'origine de la Compagnie Sud-Atlantique figuraient un certain nombre de nos grandes Compagnies de navigation. Les débuts de l'entreprise furent, comme on le sait, des plus difficiles, car les navires que la Société avait dû se procurer hâtivement ne répondaient pas tout à fait à l'objet auquel on les employait et les deux premiers exercices se soldèrent par des déficits importants. Une réorganisation financière fut jugée nécessaire et, d'autre part, la Sud-Atlantique passa sous le contrôle technique de la Compagnie Transatlantique. Elle n'y resta pas très longtemps, car, en 1916, à la suite du déplacement de la majorité des actions, le contrôle passa aux mains des Chargeurs réunis.

Pendant la guerre, la situation de l'entreprise se maintint à un niveau relativement modeste et, malgré une large augmentation des recettes, les bénéfices n'accusèrent pas une plus-value très considérable. Ils ont d'ailleurs sensiblement diminué pour l'exercice 1920.

En juin 1920, la Compagnie Sud-Atlantique passa un nouveau contrat avec l'État et reçut la concession de deux lignes reliant la France à l'Amérique du Sud ; l'une de ces lignes devant être desservie avec des paquebots à marche rapide et l'autre avec des navires mixtes de vitesse moyenne. C'est le 26 août 1920 que cette convention entra en vigueur et il n'apparaît pas que les premiers résultats obtenus aient été des plus satisfaisants. En effet, aux termes de renseignements officiels fournis par le ministre des Travaux publics, la ligne rapide a laissé un déficit d'environ 24 millions pour la période du 2 octobre 1920 au 26 mars 1921 et la ligne mixte a laissé un déficit de 7.800.000 fr. pour la période du 28 août 1921 au 8 janvier 1921. Toutefois, le ministre a fait observer très justement que cette période avait eu à supporter les dépenses de mise en train et que, d'autre part, elle avait coïncidé avec l'apparition de la crise commerciale mondiale. Le ministre a ajouté que la situation s'était améliorée en dernier lieu, car les recettes commençaient à progresser tandis que les dépenses marquaient une tendance à diminuer.

Aux termes du contrat passé avec l'État, les 9/10^e du compte de profits et pertes de la ligne rapide sont mis au compte de l'État et 1/10^e seulement incombe à la Compagnie ; celle-ci bénéficie par ailleurs d'une prime de gestion égale à 10 % de la différence entre les recettes et les dépenses de chaque voyage. L'exploitation de la ligne mixte ne comprend aucune prime de gestion et les résultats se partagent entre l'État et la Compagnie à raison de 20 % pour l'État et 30 % pour la Compagnie.

Examinons les résultats depuis l'origine :

	Recettes	Produits bruts	Bénéf. bruts	Amortissement	Bénéf. nets	Divid. distribués	Divid. par act.	Divid. par part
	(En 1.000 francs)					(En francs)		
1913	27.245	- 2 658	- 6.633	872	- 7.455	—	—	—
1914	16.379	- 4 521	- 7.416	545	- 7.964	—	—	—
1915	31.076	5.388	3.188	806	2.382	—	—	—

1916	32.406	5.406	3.415	3.333	82	—	—	—
1917	37.648	7.739	5.917	5.092	825	500	12 50	—
1918	20.793	7.31	5.622	4.009	1.013	928	17 50	2 45
1919	31.474	7.515	5.863	4.890	973	1.013	17 50	2 45
1920	49.874	2.492	1.459	535	923	927	17 50	2 45

Ainsi que nous l'avons indiqué plus haut les deux premiers exercices se sont soldés par des déficits importants, mais des 1915, l'accroissement des frets faisait apparaître une plus-value de recettes et de bénéfices. Il ne semble pas toutefois que la compagnie Sud-Atlantique ait bénéficié de la hausse des frets dans la même proportion que ses congénères et, en tous cas, il est symptomatique de constater que, pour l'exercice 1920, les produits bruts de l'exploitation accusent une diminution considérable par rapport aux précédents, alors que le phénomène inverse s'est produit pour la plupart des autres compagnies de navigation. Il faut ajouter que ce résultat est dû, ainsi que nous l'expliquons plus haut, à la mise en train des nouveaux services prévus par la convention de juin 1920. Malgré tout, il est indéniable que ces résultats ne sont pas extrêmement encourageants. Le conseil d'administration n'a pas cru devoir réduire les dividendes de cet exercice 1920 et, pour ce faire, il a ramené à 386.000 francs la dotation du fonds d'amortissement du matériel naval. Comme ce matériel figurait au bilan pour 50 millions et que l'amortissement minimum de 5 % aurait dû absorber 2 1/2 millions, on constate que le dividende n'a pu être maintenu que grâce à une réduction exagérée du prélèvement d'amortissement.

Pour assurer les services dont elle est chargée, la compagnie a commandé deux nouveaux vapeurs et reçu un ancien vapeur allemand. Il s'agit là de dépenses importantes et le chiffre des navires en construction figurait déjà au bilan de 1920 pour plus de 26 millions.

D'autre part, l'ensemble de l'actif réalisable atteignait 11 1/2 millions, en regard de 54 1/2 millions de créiteurs, la trésorerie était donc déjà fort à l'étroit et cette situation a dû encore s'aggraver en raison de nouveaux paiements d'acomptes sur les navires en construction. C'est ce qui explique que le conseil d'administration ait dû porter son capital de 10 à 20 millions et émettre 35 millions de bons décennaux 6 1/2 % net. Étant donné l'accroissement des charges financières et l'augmentation du nombre des actions à rémunérer, il est permis de se demander si la compagnie Sud-Atlantique pourra maintenir cette année le dividende qui avait été réparti l'an dernier.

Un convoi de cent orphelins russes est arrivé hier soir
(*L'Information financière, économique et politique*, 1^{er} novembre 1921)

Un premier groupe de cent orphelins russes de 3 à 12 ans est arrivé, hier, à Paris.

Ils ont été hospitalisés par les soins du « Comité exécutif de la conférence juive de secours » au centre d'émigration, 16, rue Lamarck, en attendant leur départ pour Buenos-Ayres.

Ces petits orphelins partiront vendredi pour Bordeaux, où ils embarqueront à bord du *Massilia*, de la Compagnie Sud-Atlantique. Arrivés à destination, ils seront répartis, par les soins du gouvernement argentin, dans les familles israélites qui ont demandé à les adopter.

Chargeurs réunis
(*L'Information financière, économique et politique*, 30 décembre 1921)

.....
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.

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.

Compagnie de Navigation Sud-Atlantique
(*La Journée industrielle*, 22 juin 1922)

L'assemblée ordinaire a eu lieu hier, au siège social, 3, boulevard Malesherbes, à Paris.

Au cours de l'exercice écoulé, les recettes se sont élevées à 75.660.614 fr. Les dépenses de toute nature, prélèvements pour amortissements, réserve, assurances, etc., ont été de 71.958.537 fr. En y ajoutant les intérêts des obligations 5 % et des bons 6 1/2 %, on obtient un total de 75.009.989 fr. qui laisse un excédent de recettes de 50.625 francs.

Ce résultat indique que la crise a persisté au cours de l'exercice et qu'elle s'est même encore accrue, atteignant aussi de puissantes sociétés étrangères rivales.

Néanmoins, certains indices permettent d'envisager une amélioration de la situation aussitôt que l'horizon politique viendra à s'éclaircir.

Actuellement, c'est l'armement français qui se trouve le plus affecté par la dépression des affaires, en raison surtout des charges considérables que fait peser sur lui une législation insuffisamment réalisée.

Le rapport s'élève contre l'extension à l'industrie française des armements de la loi de huit heures, contrairement à ce qui se fait dans les autres pays. Cette application a imposé à l'armement français un surcroît de dépenses considérable.

Malgré ces circonstances défavorables, le succès des services rapides de la société s'est accentué pendant l'exercice 1921. Le service des passagers de l'Amérique du Sud a notamment pris une place prépondérante. Cette importance sera plus grande encore lors de l'application complète du service définitif prévu par cahier des charges, comprenant 26 voyages par an au lieu de 12 effectués actuellement et lorsque l'aménagement du port de Bordeaux aura reçu les améliorations nécessaires.

En ce qui concerne le service mixte, le nombre des départs a été réduit à sept, sur les instances du gouvernement, par suite de l'insuffisance du trafic passant par le port de Bordeaux. La mesure prise n'est, du reste, pas une exception, plusieurs armements ayant été contraints également à dépanner certains de leurs navires. Afin de réduire autant que possible l'immobilisation des navires de la société, le *Liège* a été affrété aux Chargeurs réunis pour un voyage sur la côte d'Afrique à des conditions avantageuses pour les deux sociétés.

Les vapeurs *Meduana* et *Mosella* n'ont pu encore être livrés à la société qui en espère cependant une prochaine mise en service. Le vapeur ex-allemand *Sierra-Ventana* a été acquis par la société et a reçu le nom d'*Alba*. En ce qui concerne les paquebots *Gallia* et *Burdigala*, détruits sous le régime de la réquisition militaire, les compensations dues n'ont pas encore été obtenues, mais tout fait prévoir une solution prochaine du litige de la société et de l'État au sujet de ces deux paquebots.

Le rapport du conseil fournit, sur l'activité sociale au cours de l'exercice écoulé, les renseignements suivants :

Il a été effectué dix voyages de paquebots rapides et sept de paquebots mixtes. Il a été transporté 15.686 passagers, 58.235 mètres cubes de marchandises, et parcouru 211.815 milles.

Conformément à l'autorisation qui lui en avait été donnée le 23 juin 1920, la société a émis, en 1921, 70.000 bons de 500 francs 6 1/2 %. Ayant encore besoin de fonds supplémentaires, tant pour achever le paiement des paquebots *Meduana* et *Mosella*, que pour l'achat d'un remorqueur et la construction d'une gare maritime provisoire à Bordeaux, le conseil a demandé à l'assemblée une autorisation d'emprunt supplémentaire pour une somme pouvant aller jusqu'à 10 millions.

L'assemblée a accordé cette autorisation au conseil et a approuvé à l'unanimité les comptes et les rapports de l'exercice 1921.

Elle a ensuite donné *quitus* de leur gestion à MM. Hubert Giraud et Léon Prom.

MM. Émile Heurteau et Max Robert, administrateurs sortants, ont été réélus.

LE BRÉSIL

DESCRIPTION GÉNÉRALE

(L'Information financière, économique et politique, 16 septembre 1922)

La République fédérale des États-Unis du Brésil fête à l'heure présente le centenaire de son indépendance.

À cette occasion, une Exposition universelle a été organisée à Rio de Janeiro, la capitale fédérale, au milieu d'un cadre incomparable formé par la baie merveilleuse qu'entoure une ceinture de montagnes et de collines au profil extraordinairement accidenté.

Le luxueux paquebot « Massilia », de la Compagnie Sud-Atlantique, vient d'effectuer la traversée de Bordeaux à Rio de Janeiro en 11 jours 1/2, ce qui constitue un record, la plupart des paquebots effectuant la traversée de *Lisbonne* à Rio de Janeiro en 11 et 12 jours. Les passagers auront admiré la splendeur du paysage et l'heureuse situation de la capitale brésilienne disséminée en trente quartiers différents sur les bords de la baie

célébré. Leur séjour au Brésil leur permettra de se rendre compte du développement économique de cette nation progressiste dont le pavillon national porte la devise « Ordern e progres », c'est-à-dire « Ordre et progrès ».

.....

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.

Annuaire Desfossés, 1923, p. 511 :

Compagnie de navigation Sud-Atlantique :

Conseil : Denis Pérouse ; Gaston Breton, Jules Exbrayat, Gustave Chapon ; Carl Didelot, André Fould, Émile Heurteau, Joseph Loste, Max Robert, Jean de Sayve.

COMPAGNIE DE NAVIGATION SUD-ATLANTIQUE (*L'Information financière, économique et politique*, 22 juin 1923)

Les actionnaires de cette Compagnie se sont réunis le 20 juin en assemblée ordinaire, sous la présidence de M. Pérouse, président du conseil d'administration. Les rapports et les comptes de l'exercice 1922 ont été approuvés par l'assemblée. L'excédent des recettes sur les dépenses de 1922 a atteint 47.717 fr. 35. Le reliquat de l'exercice 1921 étant de 111.807 fr., l'excédent de recettes total atteint au total 159.524 francs. Cette somme a été reportée à nouveau, après affectation de 2.385 francs à la réserve légale.

Le rapport du conseil résume ainsi qu'il suit, le résultat des opérations sociales pendant l'exercice écoulé :

Il a été effectué pendant l'exercice : 13 voyages de paquebots rapides et 6 voyages de paquebots mixtes.

Il a été transporté : 18.723 passagers ; 68 808 mètres cubes de marchandises et parcouru 79.293 lieues marines (237.879 milles).

Les recettes de toute nature, effectuées pendant l'exercice ont atteint 60.802.450 95

Les dépenses de toute sorte, les prélèvements pour amortissements, réserve, assurances, etc., se sont élevés à : 57.107.253 80

Plus :

Intérêts des obligations-5 % : 1.471.053 13

Intérêts de bons 6 1/2 % : 2.176.416 67 60.754.723 60

Soit un excédent de recettes de 47.717 35

Plus :

Reliquat de l'exercice 1921 111.807 60

Total 159.524 95

Compagnie de Navigation Sud-Atlantique

(*La Journée industrielle*, 12 juillet 1923)

Le rapport, lu au cours de l'assemblée ordinaire du 20 juin, dont nous avons déjà donné un compte rendu succinct, donne sur l'activité de cette société pendant l'exercice 1922, les renseignements suivants :

Les opérations sociales ont consisté, pour l'exercice écoulé, en treize voyages de paquebots rapides et six voyages de paquebots mixtes. Il a été transporté : 18.723 passagers, 68.808 mètres cubes de marchandises. Le total parcouru s'élève à 79.293 lieues marines (237.879 milles).

Dans son allocution, le président a donné les indications suivantes sur l'activité de la société :

Le trafic des passagers et des marchandises à destination ou en provenance de l'Amérique du Sud ne s'est pas développé comme on eût pu l'espérer et, par contre, l'importance des moyens de transport s'accroît sans cesse par suite de l'entrée en service de nouvelles unités dont la plupart battent pavillon allemand.

Grâce à une active campagne, une amélioration sensible a pu être obtenue en 1923 en ce qui concerne les frets.

En raison de l'insuffisance du trafic, la société a dû supprimer sur la ligne mixte, à la demande du sous-secrétaire d'État à la Marine marchande, quelques-uns des voyages prévus pour 1922.

Dans les deux derniers mois de cette année, la société a pris possession des deux navires *Meduana* et *Mosella*, dont les essais ont donné des résultats entièrement satisfaisants.

Équipés pour porter des passagers de toutes classes et surtout un grand nombre de passagers d'entrepont, munis d'installations frigorifiques leur permettant de prendre chacun 1.500 tonnes environ de viandes frigorifiées, ces navires constituent deux excellents outils, mais leur prix de revient a atteint un chiffre beaucoup plus élevé que celui qui avait été prévu.

Comme conséquence de l'entrée en ligne de ces deux nouvelles unités qui, avec le vapeur *Alba*, suffisent pour le moment aux besoins de la ligne commerciale contractuelle, les anciens vapeurs *Liger*, *Garonna* et *Samara* sont devenus sans emploi.

La gare maritime provisoire que la société a fait construire à Bordeaux avec l'aide financière de la chambre de commerce a été ouverte dans le courant de l'année.

Aucune solution définitive n'est encore intervenue en ce qui concerne les indemnités de perte dues à la société pour le *Gallia* et le *Burdigala* détruits en 1916, par l'ennemi, en cours de réquisition militaire. En ce qui concerne le premier de ces paquebots, la marine nationale a déféré à la Cour de Cassation l'arrêt de la Cour d'Aix qui la condamnait à payer à la société une indemnité de 20 millions de francs. De même, elle s'est pourvue en appel contre le jugement du Tribunal de Bordeaux qui condamnait

l'État à payer pour le *Burdigala* une indemnité de 13 millions de francs. Les instances sont actuellement en cours.

Compagnie de Navigation Sud-Atlantique
(*La Journée industrielle*, 5 et 21 juin 1923)
(*Revue générale du froid*, août-septembre 1923)

Les comptes de l'exercice 1922, présentés à l'assemblée ordinaire du 20 juin, font apparaître un chiffre de recettes de 60.802.440 francs, au lieu de 75.060.614 fr. en 1921. Les dépenses ayant atteint 60.754.723 fr. contre 75.009.989 francs, le bénéfice de l'exercice ressort à 47.717 francs au lieu de 50.625 francs en 1921. Addition faite du report antérieur, le solde disponible atteint 159.524 francs.

L'assemblée a réélu M. Jean de Sayve, administrateur sortant, et a élu M. Albert Dormoy, administrateur, en remplacement de M. H[ermann] de Clermont, décédé.

COMPTES RENDUS FINANCIERS
Compagnie de Navigation Sud-Atlantique
(*La Journée industrielle*, 19 juin 1924)
(*Revue générale du froid*, juin-juillet 1924)

L'assemblée ordinaire du 18 juin, que présidait M. Denis Pérouse, président du conseil d'administration, a approuvé les comptes et le bilan de l'exercice 1923, faisant ressortir un solde débiteur de 546.448 fr. 59, ramené, après déduction du reliquat des recettes de l'exercice 1922, à 389.309 fr. 50.

Les opérations de l'exercice écoulé ont consisté en dix voyages de paquebots rapides et onze voyages de paquebots mixtes. Il a été transporté 26.965 passagers, 112.182 mètres cubes de marchandises et parcouru 88.211 lieues marines (264.633 milles).

La perte enregistrée pour 1923 aurait pu être entièrement effacée par le bénéfice réalisé sur la vente des anciennes unités *Alésia*, *Garonna*, *Liger*, *Samara*, mais, par ailleurs, le conseil s'est trouvé dans la nécessité de faire subir au portefeuille, une dépréciation de 762.049 fr. 60.

Le rapport du conseil met en parallèle les efforts importants accomplis par les pays concurrents : Hollande, Angleterre, Allemagne, Espagne, Italie, et la situation faite aux compagnies maritimes françaises. C'est ainsi que la Compagnie de Navigation Sud-Atlantique assure toujours le service provisoire prévu au contrat qu'elle a passé en 1920 avec l'État pour les relations entre la France et l'Amérique du Sud au départ de Bordeaux. L'État a été dans l'impossibilité de remplacer les paquebots *Gallia* et *Burdigala*, détruits par l'ennemi en cours de réquisition militaire, et la compagnie n'a pas les moyens d'en assurer le remplacement car, jusqu'à ce jour, elle n'a reçu, pour le préjudice causé, qu'une indemnité correspondant à peine au septième de la valeur d'achat de pareilles unités.

Sur la demande de l'administration et. pour réduire les charges incombant à l'État en vertu de la convention du 24 juin 1920, la Compagnie a dû consentir à se défaire de son paquebot en réserve *Alésia*, ex-*La-Bretagne*, qui a été vendu dans des conditions satisfaisantes. Par suite des circonstances, la Compagnie n'avait pas eu l'occasion, depuis la mise en vigueur du contrat, d'utiliser ce navire qui devait, en raison de son âge et aux termes d'accords, sortir de la flotte contractuelle en 1923.

Par suite d'une réélection d'administrateurs, et d'une élection nouvelle, le conseil d'administration se trouve ainsi composé : MM. Gaston Breton, Gustave Chapon, Carl

Didelot, Albert Dormoy, Jules Exbrayat, André Fould, Hubert Giraud, Émile Heurteau, Joseph Lose, Denis Pérouse, Max Robert et Jean de Sayve.

Annuaire Desfossés, 1925, p. 559-560 :

Compagnie de navigation Sud-Atlantique :

Conseil : Denis Pérouse ; Gaston Breton, Jules Exbrayat, Gustave Chapon ; Carl Didelot, André Fould, Émile Heurteau, Joseph Lose, Jean de Sayve, Albert Dormoy, Hubert Giraud, Max Robert [et non R. Max].

COMPAGNIE DE NAVIGATION SUD-ATLANTIQUE
(*L'Information financière, économique et politique*, 19 juin 1925)

L'assemblée ordinaire s'est tenue le 17 juin, sous la présidence de M. Denis Pérouse. Elle a approuvé les comptes de l'exercice 1924, qui se sol dent par une perte de 2.622.156 francs, qui vient s'ajouter aux pertes antérieures.

MM. Denis Pérouse et Gaston Breton ont été réélus administrateurs. M. Lucien Maurel ¹⁹ a été élu en remplacement de M. André Fould, démissionnaire.

L'activité de la Société, en 1924, est demeurée sensiblement la même qu'en 1923. Elle a effectué douze voyages de paquebots rapides, soit deux de plus que l'année précédente, et onze voyages de paquebots mixtes, c'est-à-dire le même nombre. Ses navires ont parcouru 96.746 lieues marines contre 88.211 l'an dernier et transporté 115.529 mètres cubes de marchandises contre 112.132. Par contre, le contingent de passagers transporté n'a atteint en 1924 que le chiffre de 20.263 alors qu'il s'était élevé en 1923 à 26 965.

Si les résultats de l'exercice sont aussi peu satisfaisants, la cause doit en être recherchée dans les circonstances précédemment indiquées et notamment dans ce fait que, n'ayant pu obtenir du gouvernement l'autorisation de constituer, avant la hausse de la devise anglaise, les provisions de sterling nécessaires pour se couvrir vis-à-vis des constructeur anglais de ses paquebots mixtes *Meduana* et *Mosella*, la Société a eu, par la suite, à déboursier pour se procurer le change dont elle avait besoin en vue d'assurer le paiement de ces navires, une somme supérieure de 40 millions de francs environ à celle qui avait été prévue lors de la commande. Une telle surélévation du prix de revient grève d'une façon constante l'exploitation. Si le coût initial du *Meduana* et du *Mosella* se trouvait diminué de ce supplément anormal, l'économie de charges pour le seul exercice 1924 serait de l'ordre de 4.225.000 francs, ce qui réduirait de plus de 50 % la perle finale de l'exercice.

Les indemnités relatives à la destruction des paquebots *Gallia* et *Burdigala*, pendant la guerre, ne sont pas encore réglées.

(*Le Temps*, 13 décembre 1925)

Au cours de sa séance du 10 du courant, le conseil d'administration de la Compagnie de navigation Sud-Atlantique a nommé M. Jean Boissonas administrateur et président, en remplacement du regretté M. Denis Pérouse.

¹⁹ Lucien Maurel (1867-1938) : président de la maison [Maurel et Prom](#).

Efficace intervention de M. Mario Roustan
(*Les Annales coloniales*, 15 avril 1926)

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.

Jean BOISSONNAS, président

COMPAGNIE DE NAVIGATION SUD-ATLANTIQUE
(*L'Information financière, économique et politique*, 12 juin 1926)

L'assemblée ordinaire a eu lieu, le 10 juin, sous la présidence de M. Boissonnas. Elle a approuvé les rapports et les comptes de l'exercice 1925, faisant apparaître un excédent de dépenses sur les recettes de 1.313.150 francs, formant avec le reliquat de l'exercice 1924 un total de 4.320.615 francs.

L'assemblée a ratifié la nomination en qualité d'administrateur de M. Jean Boissonnas. et réélu MM. Gaston Chapon et le vice-amiral baron Carl Didelot.

Le rapport indique que pendant l'exercice, il a été effectué douze voyages de paquebots rapides et neuf voyages de paquebots mixtes. Il a été transporté 18.602 passagers, 111.300 mètres cubes de marchandises et parcouru 83.864 lieues marines.

Le déficit de l'exercice 1923, dit le rapport, est imputable à deux faits : 1° Surcoût des deux paquebots *Meduana* et *Mosella* et 2° dépréciation continue de la rente française souscrite pendant la guerre par la société, dans un but de solidarité nationale. À part ce fardeau anormal, les résultats de l'exploitation commerciale ont tendance à s'améliorer.

Un remaniement de la convention avec l'État, dit le rapport, s'impose d'autant plus que l'activité de la concurrence se développe plus rapidement.

La Compagnie espère arriver à régler en 1926 son différend avec l'administration des finances au sujet de l'application de la loi sur les bénéfices de guerre.

Compagnie de navigation Sud-Atlantique
(*La Journée industrielle*, 19 juin 1926)
(*Revue générale du froid*, juin-juillet 1926)

L'assemblée ordinaire, tenue le 10 juin, a approuvé les comptes de l'exercice 1925, clos le 31 décembre.

Le rapport du conseil explique que le déficit accusé par les résultats de l'exploitation pendant l'exercice 1925 est imputable à deux faits : 1° surcoût des paquebots mixtes et frigorifiques *Meduana* et *Mosella*, construits en Angleterre, et pour le règlement desquels l'administration des finances a refusé à la société, en 1918, lorsque les circonstances étaient favorables, l'autorisation d'approvisionner le change nécessaire ; 2° dépréciation continue de la rente française souscrite pendant la guerre par la société, dans un but de solidarité nationale.

La charge financière résultant de ces deux seuls facteurs, s'élève pour l'exercice 1925 à plus-de 1.400.000 fr.

Le différend de la société avec l'administration des finances au sujet de l'application de la loi du 1^{er} juillet 1916, qui a établi un impôt exceptionnel sur les bénéfices supplémentaires réalisés pendant la guerre, n'a pas encore reçu de solution.

Pendant l'exercice, la société a effectué 12 voyages de paquebots rapides et 9 voyages de paquebots mixtes. Elle a transporté 18.602 passagers et 111.309 m³ de marchandises.

L'assemblée a donné à M. André Fould, administrateur démissionnaire, *quitus* définitif de sa gestion. Elle a réélu MM. Gustave Chapon et le vice-amiral Carl Didelot, administrateurs de la société, et élu M. Jean Boissonnas, administrateur, en remplacement de M. Denis Pérouse, décédé. En conséquence, le conseil d'administration se trouve composé comme suit : MM. Jean Boissonnas, Gaston Breton, Gustave Chapon, Carl Didelot, Albert Dormoy, Jules Exbrayat, Hubert Giraud, Émile Heurteau, Joseph Loste, Lucien Maurel, Max Robert, Jean de Sayve.

1927 (janvier) : prise de contrôle des Chargeurs réunis
par le groupe marseillais Cyprien-Fabre

Gaston PAITEL, président

COMPAGNIE DE NAVIGATION SUD-ATLANTIQUE
(*L'Information financière, économique et politique*, 26 juin 1927)

L'assemblée ordinaire, tenue le 23 juin, sous la présidence de M. Gaston Paitel, a approuvé les rapports et les comptes de l'exercice 1926, se soldant par un bénéfice de 4.385.661 francs. Compte tenu du reliquat débiteur précédent, le solde créditeur, reporté à nouveau, ressort à 59.045 francs.

L'assemblée a ratifié la nomination en qualité d'administrateurs de MM. Paul Cyprien-Fabre, Alexis Baptifaut, Gaston Paitel et Daniel-Dreyfus. Elle a réélu M. Albert Dormoy, administrateur sortant.

Le rapport indique que les navires de la Société ont effectué 12 voyages de paquebots rapides et 8 voyages de paquebots mixtes. Ces navires ont transporté 22.072 passagers, 116.095 mètres cubes de marchandises et parcouru 250.956 milles, soit 83.652 lieues marines.

Soulignant l'amélioration de résultats qui a caractérisé l'exercice écoulé, le rapport du conseil indique que la situation financière de la société est aujourd'hui assainie et permet d'envisager l'avenir avec une plus grande sécurité.

COMPTES RENDUS FINANCIERS
Compagnie de navigation Sud-Atlantique
(*La Journée industrielle*, 26 juin 1927)
(*La Revue générale du froid*, juin-juillet 1927)

L'assemblée ordinaire, tenue le 23 juin, a approuvé les comptes de l'exercice 1926, clos le 31 décembre dernier. Les produits de toute nature, réalisés pendant cet exercice, s'élèvent à 124.325.763 fr. Les dépenses, prélèvements pour amortissements, réserve, assurances, intérêts des obligations et des bons, se sont élevés à 119.940.102 fr., soit un excédent de recettes de 4.385.661 fr., qui, diminué du reliquat de dépenses des exercices antérieurs, soit 4.326.615 fr., s'élève à 59.045 fr.

Après déduction de la somme versée à la réserve légale, soit 2.952 fr., il reste un solde de 56.093 fr qui a été reporté à nouveau.

Le rapport du conseil signale qu'il a été effectué pendant l'exercice 12 voyages de paquebots rapides et 8 voyages de paquebots mixtes.

.....
L'assemblée ordinaire du 23 juin a réélu administrateur M. Albert Dormoy. Elle a élu comme tels : MM. Paul Cyprien-Fabre, en remplacement de M. Jean Boissonnas) démissionnaire; Léon Cyprien-Fabre, en remplacement de M. Émile Heurteau, démissionnaire ; Alexis Baptifaut, en remplacement de M. Jean de Sayve, démissionnaire; Gaston Paitel, Daniel Dreyfus.

En conséquence, le conseil d'administration se trouve composé comme suit : MM. Alexis Baptifaut, Gaston Breton, Gustave Chapon, Paul Cyprien-Fabre, Léon

Cyprien-Fabre, Carl Didelot, Albert Dormoy, Daniel-Dreyfus, Hubert Giraud, Joseph Lose, Lucien Maurel, Gaston Paitel, Max Robert.

Compagnie de navigation Sud-Atlantique
(*La Journée industrielle*, 22 juin 1928)
(*Le Courrier maritime nord-africain*, 10 juillet 1928)

L'assemblée ordinaire a approuvé les comptes de l'exercice 1927 clos le 31 décembre. Les recettes d'exploitation et les recettes accessoires de cet exercice se montent à 96.109.046 fr. 25. Les dépenses d'exploitation proprement dites, les frais généraux, les charges financières, les divers amortissements et la part de provision pour grosses réparations s'élèvent à 96.040.251 fr. 79.

L'excédent des recettes sur les dépenses est donc de 68.754 fr. 46 qui, avec le reliquat créditeur de l'exercice 1926, soit 56.093 fr. 09, se monte à 124.887 fr. 55.

L'assemblée a décidé que ce solde disponible serait réparti de la façon suivante : à la réserve légale, 5 % de 68.794 fr. 46 (solde créditeur de l'exercice 1927), 3.439 fr. 72 ; à reporter à nouveau, 121.447 fr. 83.

L'assemblée a réélu administrateurs MM. Léon-Cyprien Fabre et Max Robert. Le conseil se trouve, en conséquence, composé comme suit : MM. Alexis Baptifaut, Gustave Chapon, Léon Cyprien-Fabre, Paul Cyprien-Fabre, Carl Didelot, Albert Dormoy, Daniel Dreyfus, Hubert Giraud, Joseph Lose, Lucien Maurel, Gaston Paitel, Max Robert.

L'assemblée a donné *quitus* de leur gestion à MM. Jean Boissonnas, Jules Exbrayat et Jean de Sayve, et donné aux héritiers de M. Heurteau *quitus* de la gestion de ce dernier.

Elle a approuvé et ratifié la convention conclue le 31 janvier 1928 entre le ministre des Travaux publics agissant au nom et pour le compte de l'État, d'une part, et la Compagnie de Navigation Sud-Atlantique, d'autre part, pour l'exécution des services maritimes . postaux et. d'intérêt général entre la France, le Brésil et la Plata, ladite convention annulant, et remplaçant celle du 24 juin 1920.

Enfin, l'assemblée a autorisé le conseil à contracter, sous forme d'obligations ou sous toute autre forme, un emprunt jusqu'à concurrence de 275 millions de francs ou d'une somme en monnaie étrangère équivalente au montant de l'émission. Elle a donné au conseil tous pouvoirs à l'effet de réaliser cet emprunt en une ou plusieurs fois aux époques et dans les conditions qu'il jugera convenables et aux charges, clauses et conditions qu'il déterminera.

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 des Transports maritimes ; [...] M. Paitel, président de la Sud-Atlantique [...]

Malgré l'effort de l'armement français,
notre pavillon est encore insuffisamment défendu

(*La Journée industrielle*, 21 octobre 1928)

la Compagnie Sud-Atlantique a commandé un paquebot de luxe aux Ateliers et Chantiers de Saint-Nazaire (Penhoët).

Chargeurs réunis
(*Le Courrier maritime nord-africain*, 25 décembre 1928)

.....
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.

CHANTIERS DE SAINT-NAZAIRE* ET SUD-ATLANTIQUE
(*L'Information financière, économique et politique*, 21 février 1929)

Par décret du 16 février, sont admissibles en exemption totale des droits de douane, les fournitures importées d'Allemagne au titre des prestations en nature par les Chantiers et ateliers de Saint-Nazaire et la Compagnie de navigation Sud-Atlantique, pour la construction du paquebot prévu par la convention du 31 janvier 1928.

Compagnie de navigation Sud-Atlantique
(*La Journée industrielle*, 28 juin 1929)

L'assemblée ordinaire, tenue hier, a approuvé les comptes de l'exercice 1928, clos le 31 décembre. Par suite de l'entrée en vigueur, au cours de cet exercice, de la nouvelle convention du 31 juillet 1928 avec l'État, l'exploitation de l'exercice a été soumise à deux régimes contractuels et l'application dans les comptes des opérations relevant tant de la convention du 24 juin 1920 que de celle actuellement en exécution a été effectuée.

Les recettes d'exploitation et les recettes accessoires se montent à 101.689.445 fr. 53. Les dépenses d'exploitation proprement dites, les frais généraux, les charges financières, les divers amortissements et provisions s'élèvent à 101.585.567 fr. 26. L'excédent des recettes sur les dépenses est donc de 103.878 fr. 27, qui, avec le reliquat créditeur de l'exercice 1927, soit 121.447 fr. 83, se monte à 225.326 fr. 10, qui a été reporté à nouveau, après le prélèvement de 5 % pour la réserve, soit 5.193 francs.

L'assemblée a réélu M. Alexis Baptifaut, administrateur. Elle a donné quitus de sa gestion à M. Gaston Breton, administrateur démissionnaire.

(*Le Petit Parisien*, 15 avril 1930)

Puis MM. Mathivet, préfet de la Loire-Inférieure

Paitel, président du conseil d'administration de la Compagnie Sud-Atlantique de Souza-Dantas et Rio, dégagèrent le sens de cette manifestation nationale

FRANCE

(*L'Information financière, économique et politique*, 17 avril 1930)

CHANTIERS DE SAINT-NAZAIRE* ET SUD-ATLANTIQUE. — Le paquebot « Atlantique », construit par cette Société dans ses chantiers de Penhoët, pour la Compagnie Sud-Atlantique, a été lancé hier, après un léger retard causé par le mauvais temps. Ses principales caractéristiques sont les suivantes : longueur. 225 m. ; largeur, 28 m. : déplacement, 39 000 tonnes. Il pourra transporter 1.217 passagers.

La puissance a été calculée pour donner au navire une vitesse comparable à celle des meilleurs paquebots concurrents qui se trouvent actuellement en service sur l'Amérique du Sud. Les chaudières emploieront exclusivement le mazout.

Lettre de Bordeaux

(*Les Annales coloniales*, 19 avril 1930)

Ligne du Maroc

Le vapeur *Capitaine-Couton* a quitté Bordeaux le 11 pour le Maroc. Le paquebot *Meknès* (C.G.T.) ayant embarqué 150 passagers de toutes classes et 275 tonnes de chargement a quitté la rade le 15 à destination de Casablanca. Parmi les passagers de cabine, citons M. G. Paitel, président de la Compagnie Sud Atlantique. Prochains départs *Marrakech* (C.G.T.) 22 avril, *Meknès* (C.G.T.) 29 avril.

Compagnie de navigation Sud-Atlantique

(*La Journée industrielle*, 13 juin 1930)

L'assemblée ordinaire tenue hier a approuvé les comptes et le compte de profits et pertes concernant l'exercice 1929. Elle a décidé que le solde bénéficiaire de l'exercice s'élevant à 935.203 fr. 13 auquel il y a lieu d'ajouter le report à nouveau de l'exercice précédent (220.132 francs 19), soit ensemble 1.155.335 fr. 32, sera réparti de la façon suivante : à la réserve légale :

5 % de 935.203 fr. 13 (solde créditeur de l'exercice 1929), 46.760 fr. 15 ; aux actions de priorité et aux actions ordinaires anciennes et nouvelles, 12 fr. 50 par action, soit un million. Le reliquat, soit 108.575 fr. 17, a été reporté à nouveau.

Le dividende sera payable, à compter du 1^{er} juillet 1930, sous déduction des impôts avancés par la société.

L'assemblée a réélu MM. Hubert Giraud et Lucien Maurel, administrateurs.

L'assemblée a donné à la succession de M. Joseph Loste, administrateur, décédé, *quitus* de la gestion de ce dernier.

NAVIGATION SUD-ATLANTIQUE

(*L'Information financière, économique et politique*, 14 juin 1930)

L'assemblée ordinaire tenue le 12 juin a approuvé les comptes de l'exercice 1929, faisant ressortir un solde bénéficiaire net de 935.203 francs auquel vient s'ajouter le report précédent de 220.132 fr., ce qui porte le total distribuable à 155.335 francs.

Le dividende a été fixé à 18 fr. 50 par priorité (coupon n° 8) et par action ordinaire (coupon n° 5) ancienne et nouvelle, payable à partir du 1^{er} juillet prochain, sous déduction des Impôts.

MM. Hubert Giraud et Lucien Maurel, administrateurs sortants, ont été réélus.

Par suite de ces réélections, le Conseil d'administration se trouve ainsi composé : MM. Alexis Baptifaut, Gustave Chapon, Léon Cyprien-Fabre, Paul Cyprien-Fabre, Carl Didelot, Albert Dormoy, Daniel-Dreyfus, Hubert Giraud, Lucien Maurel, Gaston Paitel et Max Robert.

Le conseil indique dans son rapport qu'il a appelé à la direction de la Compagnie, pour succéder à M. Achille Tournier, décédé, M. Pierre Cornut-Gentile, alors sous-directeur des Chargeurs réunis.

Pendant l'exercice écoulé, il a été effectué, sous le régime de la convention du 31 janvier 1928, 14 voyages par les paquebots *Massilia* et *Lutetia*. Il a été transporté 15.010 passagers, 8.426 mètres cubes de marchandises ; il a été parcouru 57.894 lieues marines (173,682 malles).

Les produits de toutes nature réalisés pendant l'exercice s'élèvent à 524.815 francs. Les dépenses de toute sorte, les prélèvements pour amortissements, réserve, assurances, etc. se sont élevés à 82.191.475 francs, et les intérêts des emprunts à 10.398.137 francs, ce qui représente un excédent de recettes de 935.203 francs.

Compagnie de navigation Sud-Atlantique
(*La Journée industrielle*, 18 octobre 1930)

Une assemblée extraordinaire est convoquée pour le 27 octobre, en vue d'autoriser le conseil à émettre un emprunt obligataire, en une ou plusieurs tranches, à concurrence de cinquante millions.

Compagnie de navigation Sud-Atlantique
(*La Journée industrielle*, 28 octobre 1930)

Une assemblée ordinaire, tenue hier extraordinairement, agissant conformément à l'article 29 des statuts, a autorisé le conseil à contracter, sous forme d'obligations ou sous toute autre forme, un emprunt jusqu'à concurrence de 50 millions de francs ou d'une somme en monnaie étrangère équivalente au moment de l'émission.

Cette autorisation vient en addition à celle donnée le 21 juin 1928.

L'assemblée a donné au conseil tout pouvoir à l'effet de réaliser cet emprunt en une ou plusieurs fois, aux époques et dans les conditions qu'il jugera convenables et aux charges, clauses et conditions qu'il déterminera.

Le banquet de la navigation et du tourisme
(*Le Journal des débats*, 6 mars 1931)

Hier soir, à l'hôtel George-V, les Compagnies françaises de navigation recevaient les représentants de toutes les organisations de tourisme, des grandes Compagnies de

chemins de fer, des Compagnies étrangères installées en France, de l'Automobile-Club, etc.

Le but de cette réunion, qui est classique dans les autres pays, était de rapprocher les personnalités qui s'occupent de voyage et de tourisme, des armateurs opérant en liaison avec eux.

M. Georges Philippar, président de la Compagnie des Messageries maritimes et président du Comité des armateurs de France, présidait ce banquet, qui avait été organisé notamment par MM. Vidal et Nicol, des Chargeurs réunis, et Sagot, de la Compagnie Transatlantique. MM. Maurice Tillier, Léon-Cyprien Fabre, Paitel, Baptifaut, Hubert Giraud, Cornu-Gentille, de Saboulin, de Rousiers, Marchegay recevaient leurs invités aux côtés de M. Georges Philippar. [...]

Compagnie de navigation Sud-Atlantique (*La Journée industrielle*, 29 mai 1931)

Les recettes de l'exercice écoulé sont de 88.139.880 fr. au lieu de 93.524.815 fr. en 1929. Les dépenses ont été de 82 millions 191.475 fr. contre 77.096.671 fr. et les intérêts des emprunts de 10.398.137 fr. contre 9.954. 301 fr. L'excédent des recettes sur les dépenses s'établit ainsi à 1.088.908 fr. contre 925.203 fr. Avec le report antérieur. Le solde disponible se monte à 1 197.483 fr. contre 1.155.335 fr.

Le matériel naval n'accuse à 71.553.855 francs qu'une augmentation de 431.689 francs représentant le coût complémentaire des travaux de transformation des paquebots. En revanche, le poste « paquebot en construction » est passé à 195.384.530 fr., soit une augmentation sur 1929 de 88.448.581 fr. représentant le montant des acomptes payés sur le prix de l'*Atlantique*. Les débiteurs divers ont été ramenés de 105.917.482 fr. à 46.236.606 francs, cette différence représentant particulièrement l'utilisation complète du reliquat du premier des emprunts émis pour la construction de l'*Atlantique*.

Au passif, les créiteurs divers se sont accrus de 35.839.810 fr. et figurent pour 81.444.328 fr. Cette augmentation provient des avances faites par la société, avances dont le remboursement s'effectuera soit par le jeu de la convention avec l'État, soit par la réalisation du deuxième emprunt contracté pour la construction de l'*Atlantique*, d'un montant de 140 millions. Le fonds de grosses réparations et de renouvellement des chaudières s'élève à 8.218.964 francs et l'amortissement du matériel naval à 28.703.870 francs.

La répartition n'est pas encore connue ; l'an dernier, le dividende avait été de 12 fr. 50 par action.

COMPAGNIE DE NAVIGATION SUD-ATLANTIQUE (*L'Information financière, économique et politique*, 13 juin 1931)

L'assemblée ordinaire, tenue le 12 juin, a approuvé les comptes de l'exercice 1930 faisant apparaître un solde bénéficiaire de 1.088.908 francs 17, formant avec le report de l'exercice antérieur de 108.575 fr. 17, un total disponible de 1.197.483 fr. 34.

Le dividende brut a été fixé à 12 fr. 60, payable, sous déduction des impôts, à partir du 1^{er} juillet. Il a été reporté à nouveau 143.037 francs 94.

L'assemblée a ratifié la nomination en qualité d'administrateurs de MM. Marcel Bloch et J.-H. Ricard et réélu M. Paul Cyprien-Fabre, administrateur sortant.

Le rapport du conseil indique qu'il a été effectué pendant l'exercice sous le régime de la convention du 31 janvier 1928, treize voyages par les paquebots *Massilia* et *Lutetia*. Il a été transporté 11.764 passagers, 6.621 mètres cubes de marchandises, et il a été parcouru 53.759 lieues marines (161.278 milles).

L'INAUGURATION DE L'« ATLANTIQUE »
(*L'Information financière, économique et politique*, 26 septembre 1931)

Avant l'entrée effective en service mardi prochain, 29 septembre, sur la ligne de l'Amérique du Sud, de son nouveau paquebot de grand luxe, l'*Atlantique*, la Compagnie de navigation Sud-Atlantique avait convié un certain nombre de personnalités du monde artistique, littéraire, de la presse et de la finance, venues de Paris, pour faire une excursion du Havre à Bordeaux, le port d'attache. Nous avons eu ainsi l'occasion d'admirer l'une des plus remarquables réalisations de construction navale — et surtout l'effort le plus frappant de l'industrie française, car l'« Atlantique » a été conçu en France et construit entièrement en France avec des matières premières exclusivement fournies par la métropole et ses colonies.

L'« Atlantique » n'est pas le plus grand paquebot qui existe, même dans notre pays ; mais, avec ses 40.000 tonnes de jauge (l'« Île-de-France » en a 44.000), c'est le plus grand qui ait jamais été lancé par quelque nation que ce soit, ailleurs que sur la ligne de New-York et, en particulier, dans la direction de Rio-de-Janeiro, Montevideo et Buenos-Aires.

Construit sous la direction expérimentée de l'ingénieur du génie maritime H. Deloncle, par les Chantiers et ateliers de Saint-Nazaire (Penhoët), l'*Atlantique* se classe par ses caractéristiques au nombre des plus grands paquebots mis en ligne depuis la guerre : longueur 227 M. 10, largeur 30 M. La propulsion est assurée par des turbines Parsons à engrenage alimentées par des chaudières chauffant au mazout.

L'armement du navire comprend les appareils les plus modernes : compas gyroscopique et répétiteurs, sondeur ultra-sons. Le gouvernail compensé est à commandes hydroélectriques. Une puissante station de T. S. F. assure les communications au départ de France à destination de l'Amérique du Sud et vice-versa. En outre, un poste de téléphonie sans fil a une portée de 1.000 à 1.500 milles.

Les aménagements intérieurs de l'*Atlantique* ont été exécutés sous la haute direction du maître Albert Besnard, en vue de procurer aux passagers le maximum de luxe et de confort.

Les vastes salons, unis par un escalier monumental à la salle à manger, immense pièce de 35 mètres de longueur, 20 mètres de largeur, 9 M. 50 de hauteur, forment un ensemble d'une tenue artistique remarquable. La variété de leur décoration où dominent les marbres, les bois précieux et les laques se retrouvent dans les appartements de luxe et les chambres de 1^{re} classe qui diffèrent toutes par leur décoration.

Ces chambres s'ouvrent non plus sur deux coursives longitudinales séparées par les tambours des cheminées, des chaufferies, une « Rue Centrale » qui traverse tous les aménagements sur une longueur de 140 mètres.

Cette rue qui sera bordée de nombreux magasins (magasins de nouveautés, de modes, fleuriste, librairie, magasin de vente d'automobiles, etc.) exercera, sans aucun doute, un attrait tout particulier auprès des passagers qui pourront y admirer une sélection des dernières créations du commerce français de luxe.

Rien n'a été épargné, enfin, pour distraire les passagers pendant la traversée ; ceux-ci trouveront à bord : piscine, salle d'armes, salle de mécanothérapie, tir, tennis, golf, cinéma sonore et parlant, etc.

L'*Atlantique*, par son luxe, par son confort, sera donc un merveilleux ambassadeur du goût et du génie français.

D.B.

Compagnie de navigation Sud-Atlantique
(*La Journée industrielle*, 28 janvier 1932)

Le paquebot *Atlantique* a quitté Bordeaux pour le Havre, où il demeurera jusqu'au mois de mars, époque à laquelle il reprendra son service sur l'Amérique du Sud. On profitera de ce désarmement pour modifier notamment le pas de ses hélices.

Le voyage du Zeppelin
(*Le Journal des débats*, 28 mars 1932)

La Compagnie des Chargeurs réunis annonce qu'elle a reçu un radiogramme signalant que le Graf Zeppelin avait survolé le paquebot *Atlantique*.
Il se trouvait, à ce moment, à quatre jours de Lisbonne.

Compagnie de Navigation Sud-Atlantique
(*La Journée industrielle*, 31 mai 1932)

Les recettes d'exploitation de l'exercice 1931 sont de 87.714.522 fr. contre 88.139.880 fr. Les dépenses et les intérêts des emprunts se sont élevés à 86 millions 799.931 fr. contre 87.050.972 fr. Dans ces chiffres, l'amortissement du matériel naval entre pour 2.865.249 fr. au lieu de 2.849.721 fr. L'exercice fait ainsi apparaître un excédent des recettes sur les dépenses de 914.592 fr. contre 1 million 088.908 fr. en 1930. Avec le report antérieur, le solde disponible atteint un million 57.629 fr. Le conseil l'assemblée ordinaire du 14 juin de distribuer le même dividende 12 fr. 50 par action.

Compagnie de Navigation Sud-Atlantique
(*La Journée industrielle*, 15 juin 1932)

L'assemblée ordinaire, tenue hier, a approuvé les comptes de l'exercice 1931, clos le 31 décembre. Elle a décidé que le solde bénéficiaire de l'exercice s'élevant à 914.591 fr. 71 auquel il y a lieu d'ajouter le report à nouveau de l'exercice précédent de 143.037 fr. 94 serait réparti de la façon suivante : 1° à la réserve légale : 5 % de 914.691 fr. 71 (solde créditeur de l'exercice 1931), 46.729 fr. 60 ; 2° aux actions de priorité (coupon n° 10) ; 2° aux actions de priorité et aux actions ordinaires (coupon n° 7). 12 fr. 50 par action. Le reliquat, soit : 11.900 fr. 05 sera reporté.

Le dividende sera payable à partir du 1^{er} juillet, sous déduction de» impôts avancés par la société.

L'assemblée a réélu administrateurs : M. Gustave Chapon et le vice-amiral baron Carl Didelot. Le conseil d'administration se trouve, en conséquence, composé comme suit : MM Alexis Baptifaut ; Gustave Chapon ; Léon C. Fabre ; Paul Cyprien-Fabre ; Carl

Didelot; Albert Dormoy ; Daniel Dreyfus; Hubert Giraud ; Lucien Maurel ; Gaston Paitel; Joseph-Honoré Ricard ; Max Robert.

Le rapport du conseil signale que l'exercice 1931 s'est déroulé tout entier sous l'empire de la crise qui affecte les transactions mondiales et, spécialement, les échanges maritimes dans tous les pays. Une amélioration certaine de cette situation a paru à la société devoir être recherchée dans l'extension des accords internationaux. Elle s'est intéressée particulièrement aux pourparlers engagés dans ce but et espère que ses efforts aboutiront à d'heureux résultats.

Pendant l'exercice, il a été effectué 12 voyages, dont 11 voyages par les paquebots *Massilia* et *Lutetia* et 1 voyage par l'*Atlantique*, 9.449 passagers et 7.308 m³ de marchandises ont été transportés.

L'INCENDIE DE L' « ATLANTIQUE » (*Le Journal des débats*, 7 janvier 1933)

L'épave remorquée est attendue au Havre

Malgré les averses qui n'ont cessé de tomber toute la nuit et de rendre difficiles les opérations de sauvetage, le paquebot *Atlantique* a pu être pris en remorque. Il est à remarquer que plusieurs des membres de l'équipage réchappés ont tenu à reprendre la mer avec le commandant Schoofs pour tenter de ravir à la mer l'épave fumante de leur bateau. Pendant toute la journée d'hier, un navire de guerre français suivait cette épave avec l'ordre de couder le paquebot dans le cas où celui-ci menacerait de s'échouer à l'entrée d'un port ou d'une passe britannique et d'entraver la navigation.

L'épave prise en remorque

Le mouilleur de mines *Pollux* annonçait dans l'après-midi que, l'incendie s'étant ralenti à bord du paquebot *Atlantique*, le navire avait pu être pris en remorque. L'*Atlantique* se trouvait à proximité de la côte anglaise dans l'ouest de Portland.

Les embarcations de quatre remorqueurs se sont mises à la mer : des hommes ont réussi, non sans peine, à passer des remorques à l'arrière du bâtiment, et, aussitôt, les remorqueurs *Iroise*, *Minotaure*, de la Compagnie générale transatlantique, et deux remorqueurs *Abeille*, 22 et 24, ont amené, très lentement, le paquebot vers le large.

Des remorqueurs hollandais qui se tenaient à proximité ont bien essayé de participer à l'opération, mais le commandant du *Pollux* leur a donné l'ordre de s'écarter, puisqu'ils n'étaient pas les premiers sur l'épave.

L'opération de remorquage est infiniment compliquée et difficile : il s'agit de traîner un bâtiment de 40.000 tonnes, qui ne gouverne pas et qui est plus au moins à la merci des coups de vent et des courants.

On estime que les quatre puissants remorqueurs ne pourront pas marcher à une vitesse supérieure à trois nœuds ; la distance de Portland au Havre étant d'environ cent milles, il faut compter que le convoi n'arrivera pas en baie de Seine avant trente heures.

Si, toutefois, le temps se gâtait, il est possible que les remorqueurs se dirigent alors vers Cherbourg, qui n'est distant de Portland que de 55 milles. C'est le capitaine d'armement Pichard, de la Compagnie des Abeilles, qui a mis pied le premier à bord de l'*Atlantique*.

Les blessés et les disparus

Hier après-midi, M. Léon Meyer, ministre de la marine marchande, est allé à l'hôpital Pasteur en compagnie du directeur de la Compagnie Sud-Atlantique et de diverses autorités pour aller saluer des malades hospitalisés depuis hier soir. L'état de ces

malades est, d'ailleurs, pleinement satisfaisant. On pense que, dans quelques jours, ils pourront regagner leurs domiciles respectifs.

D'autre part, il y a lieu d'ajouter, à la liste des disparus que nous avons publiée hier, le nom de l'officier mécanicien inspecteur de la Compagnie, Pierre Kerjolis, qui me faisait pas partie de l'équipage, mais avait été embarqué en supplément à Bordeaux.

Le récit du médecin du bord

Le docteur Jullemier, qui, au cours du sauvetage, a été frappé de congestion et est actuellement rétabli, a raconté ses impressions à un rédacteur de l'agence Radio :

Lorsque je me suis rendu compte de ce qui se passait, a-t-il dit, j'ai voulu monter sur le pont supérieur et emprunter la rue de l'*Atlantique* ; malheureusement, celle-ci était déjà envahie par une fumée irrespirable. Je dus faire demi-tour et monter par les coursives.

Sous la conduite du capitaine Gaston, je suis allé, à diverses reprises, de l'avant à l'arrière du bâtiment, quand on me signalait un malade qui avait besoin de mes soins. Mais, bientôt, ce trajet devint impossible, car toute la partie centrale du paquebot était la proie des flammes. Pour échapper à un encerclement, nous avons dû nous livrer à une gymnastique dont je ne me serais pas cru capable à mon âge.

Pendant que l'équipage s'employait à combattre l'incendie, le capitaine Gaston, officier en second, pensa que l'ingénieur de la Compagnie, M. de Saint-Cyr, qui se trouvait sur l'*Atlantique* comme passager, n'avait peut-être pas été averti. Aussitôt, il décida de se rendre à sa cabine pour le réveiller, mais déjà les couloirs étaient remplis de fumée l'officier n'en avançait pas moins, malheureusement, il étouffa et tomba asphyxié.

Quelques instants plus tard, la sonnerie d'alarme réveillait l'ingénieur, qui sortit bientôt de sa cabine ; à peine avait-il fait quelques pas qu'il trouvait l'officier inanimé ; il le releva, le porta dans sa cabine, lui prodigua les soins les plus énergiques et parvint à le ranimer mais, pendant ce temps, l'incendie avait fait de rapides progrès. Comment sortir d'une pièce environnée de flammes ? M. de Saint-Cyr ouvrit son hublot et demanda du secours. Du pont supérieur, on lui envoya une échelle de corde ; l'ascension n'était pas facile, d'autant plus que le capitaine Gaston, encore à demi asphyxié, était incapable du moindre effort. Cependant, soutenue, ou, plus exactement, porté par l'ingénieur de Saint-Cyr, il fut bientôt hors de danger. Un peu plus tard, il allait participer aux travaux de sauvetage avec une incomparable ardeur.

Les déclarations de M. Léon Meyer

M. Léon Meyer, ministre de la marine marchande, accompagné de MM. Bremond, chef de son cabinet ; Haarbleicher ²⁰, directeur de la flotte commerciale ; Paitel, directeur de la Compagnie Sud-Atlantique, est arrivé à Paris, à 23 heures 30, revenant de Cherbourg.

À sa descente du train, le ministre de la marine marchande a fait aux membres de la presse une courte déclaration :

L'enquête, dit M. Léon Meyer, se poursuit lentement et dans des conditions assez pénibles. D'ores et déjà, on doit écarter toute idée de tentative criminelle. L'incendie de l'*Atlantique* paraît être dû à d'imprudence d'un fumeur.

J'ai vécu des scènes véritablement émouvantes, notamment celle de ma rencontre avec le commandant Schoofs et son premier lieutenant. Ces hommes forts et robustes pleuraient comme des enfants.

²⁰ André Haarbleicher (1873-1944) : polytechnicien, ingénieur du génie maritime, ancien sous-directeur de l'arsenal de Saïgon (1898-1900)(voir [encadré](#)), jeté d'un train Drancy-Auschwitz.

Tous les matelots et les hommes de l'équipage qui ont pu être sauvés étaient dans une situation pitoyable. Beaucoup portaient des vêtements qui leur avaient été prêtés et certains étaient sans chaussures.

Comme vous devez le savoir, l'épave, qui a pu être prise en remorque, se dirige actuellement sur Le Havre, où elle arrivera vraisemblablement, demain, dans la soirée.

Voyez-vous, a ajouté M. Meyer, les enquêtes sur des faits d'une telle gravité ne doivent plus être conduites comme cela s'est fait jusqu'ici, par un administrateur de la marine, qui ne me paraît pas désigné pour procéder à l'examen de circonstances aussi délicates.

Dès demain, j'aurai une conférence avec mon collègue de la justice, et je compte que, pour cette enquête ainsi que pour celles de l'avenir, que j'espère, fort lointain à côté des hommes de l'administration se trouveront des magistrats opérant les uns au point de vue administratif, les autres au point de vue judiciaire.

Il ne me reste plus maintenant qu'à travailler avec mes collaborateurs afin d'élaborer les mesures qui écarteront, à l'avenir, tout danger d'incendie à bord des bateaux. Je m'y emploierai de mon mieux et je ferai connaître, d'ici peu, mes décisions pour éviter le retour de pareilles catastrophes.

— Monsieur le ministre, lui demandons-nous, croyez-vous que l'épave pourra être utilisée après réparations ?

Il m'est assez difficile de me prononcer en toute connaissance de cause. Lorsque j'ai quitté Cherbourg, le commandant Schoofs n'était pas encore retourné à bord de son bateau.

Pourtant, en raison de la violence de l'incendie, il y a lieu de craindre que non seulement les superstructures, mais aussi les œuvres vives du navire aient été atteintes. Peut-être aurons-nous la chance de sauver les moteurs. Ce serait déjà une récupération appréciable. ».

Des remorqueurs étrangers participent au sauvetage

Contrairement à ce qui avait pu être annoncé, deux remorqueurs étrangers, le *Rootez* (hollandais) et le *Simson* (Anglais), remorquent aussi l'*Atlantique* vers le Havre.

Les condoléances

Le gouvernement allemand a fait exprimer, par l'entremise de son ambassade à Paris, ses condoléances au gouvernement français.

Le comte Pignatti Morano di Custozza, ambassadeur d'Italie à Paris, et M. Guani, ministre d'Uruguay à Paris, ont manifesté à M. Paul-Boncour, président du Conseil, ministre des affaires étrangères, leur sympathie.

La Confédération nationale fasciste des entreprises de transports maritimes et aériens a adressé au comité central des armateurs de France un télégramme de sympathie.

M. André Bouffard, préfet de la Gironde, après avoir exprimé ses condoléances aux représentants de la Compagnie Sud-Atlantique, a fait mettre en berne le drapeau de la préfecture.

LES INTERPELLATIONS À LA CHAMBRE

Nous avons annoncé que deux interpellations avaient été déposées à la Chambre par MM. René Richard et Philibert Besson. Une troisième interpellation vient s'y joindre. Celle de M. Cayrel, député S. F. I. O., de Bordeaux, qui va également interpellier sur l'incendie de l'*Atlantique* qui prive notre marine marchande d'une mort de plusieurs hommes ; il demandera au ministre les dispositions et les mesures qu'il compte prendre pour fixer les responsabilités et l'origine de ce sinistre et assurer sur les lignes de navigation la sécurité nécessaire au bon renom de notre flotte commerciale.

DERNIERE HEURE

L'incendie de l' « Atlantique »
(*Le Journal des débats*, 7 janvier 1933)

UNE HYPOTHÈSE SUR L'INCENDIE

Après l'incendie du *Georges-Philippart* où l'enquête qui, dit-on, doit rester secrète, a mis en vedette le rôle des nouvelles peintures nitrocellulosiques, au moins dans la rapidité de la propagation du feu, l'incendie de l'*Atlantique* semble confirmer une hypothèse qui permet à nos dirigeants d'écarter toute idée de malveillance. Et cependant l'aptitude des vernis nitrocellulosiques à l'inflammabilité spontanée par un accroissement brusque de température est fonction de la pureté de l'acide nitrique qui servit à leur préparation .et en particulier de toute absence de chlore. Alors, quel sabotage scientifique ceux qui auraient intérêt à voir disparaître des unités pacifiques ou belliqueuses de notre flotte pourraient-ils organiser .avec de la simple peinture, et qu'une trace, infinitésimale de ce gaz rendrait un effroyable danger public »

Les marins du remorqueur *Abeille* ont hissé le drapeau français sur l'*Atlantique*, marquant ainsi la prise de possession de l'épave. À 9 heures, ce matin, le bateau se trouvait à 70 milles du Havre. On prévoyait son arrivée dans le courant de la nuit. Il ne pourrait donc faire son entrée dans le port que demain matin au jour.

Un autre remorqueur appareille

Ce matin, la Compagnie « Les Abeilles » avait envoyé son remorqueur *Abeille 11* vers l'épave de l'*Atlantique*, mais ce remorqueur, ayant une avarie, a dû rentrer à 10 h. 15 au port du Havre, d'où il était parti à huit heures. Cet après-midi, l'*Abeille 16*, qui était désarmée, va partir vers l'Atlantique avec l'équipage de l'*Abeille 11*.

Les difficultés du remorquage

Le remorqueur *Ramier* vient de rentrer à Cherbourg. L'officier des équipages qui le conduit dit que le commandant Schoofs a été extrêmement affecté quand il a vu ce qui restait de son beau navire, d'où les flammes s'échappaient encore. L'accostage du remorqueur *Ramier* a été très pénible. Il a été marqué par un pénible accident : un des officiers réchappés de l'*Atlantique*, qui accompagnait le commandant Schoofs, a eu les jambes brisées. D'autre part, le *Ramier* et l'*iroise*, au cours de l'accostage, se sont abordés et se sont fait des avaries.

Le convoi qui conduit l'*Atlantique* au Havre lutte contre un fort courant. Il n'a pas pu avancer depuis ce matin 8 heures.

Les paquebots français récemment incendiés

Le 31 décembre 1928, le *Paul-Lecat*, des Messageries Maritimes est détruit par le feu dans le port de Marseille.

Le 21 mai 1930, l'*Asia* (ex-*Alice*), de la Compagnie française de navigation à vapeur [Cyprien Fabre], flambe dans la mer Rouge en faisant de nombreuses victimes parmi les pèlerins musulmans qui se rendaient à La Mecque.

Le 10 mai 1932, c'est le *Georges-Philippart*, des Messageries Maritimes, qui brûle sur la côte des Somalis, en faisant 53 victimes.

Après l'incendie de l' « Atlantique »
(*Le Journal des débats*, 11 janvier 1933)

La découverte de nouveaux cadavres

Sous la conduite du capitaine Lahillonne, les pompiers de la marine ont, dans la journée d'hier, procédé au noyage des derniers foyers, tandis que les hommes d'équipage, sous la conduite du capitaine Schoofs, poursuivaient leurs recherches.

Trois nouveaux corps ont été trouvés, d'eux ont été identifiés : ceux du second-maître charpentier Beyot et ,du. magasinier Madic. Ces deux cadavres ont été transportés, comme ceux trouvés la veille, à l'hôpital Pasteur. À l'occasion de ce transfert, la Préfecture maritime a mis son pavillon en berne.

L'« Atlantique » n'ira pas aujourd'hui en cale sèche

Contrairement à la décision prise hier. par l'amiral Le Do, l'*Atlantique* n'entrera pas en cale sèche aujourd'hui. L'opération est ajournée. Il faut, avant tout, que les assureurs anglais et français arrivés à Cherbourg se soient mis d'accord sur l'utilisation possible du bâtiment. Est-il possible de réparer l'*Atlantique* ? Si le navire devait être abandonné après avoir retiré les machines, et livré à la vieille ferraille, il n'y aurait alors qu'à le conduire dans un chantier de démolition.

Les canots de sauvetage retrouvés en mer

Le vapeur *Gabriel* a découvert au large des Casquets l'embarcation n° 21 provenant du paquebot incendié. Cette embarcation était vide.

D'autre part, le vapeur italien *Schiaffino* recueillit une embarcation provenant de l'*Atlantique*. Le même navire a essayé de recueillir une seconde embarcation sans y parvenir. Elle portait le n° 2. Il n'y avait pas de cadavre dans ces deux embarcations.

Le rapport de mer du commandant

Le commandant Schoofs a donné au greffe de la chambre de commerce son rapport de mer. Le rapport apporte peu de chose qu'on ne sache déjà. C'est un exposé laconique des faits et des ordres donnés. Pourtant, il convient de retenir une phrase qui est la condamnation implacable des vernis :

Au moment où je sortis du couloir menant aux cabines, je vis d'un coup la porte et les cloisons autour de nous s'enflammer.

Déclaration d'un expert

Dans la journée d'hier, les membres du comité d'experts ont terminé leurs investigations sur l'*Atlantique*. On sait que leur mission se bornait à la recherche des causes du sinistre. M. Haarbleicher a déclaré :

Nous avons déterminé d'une façon absolument certaine l'endroit où s'est déclaré l'incendie : la cabine 232 ; le fait ne peut être contesté, toutes nos observations l'établissent.

Nous avons su également qu'un ronde effectuée le 4, à quatre heures du matin, n'avait constaté aucun commencement d'incendie. Or, à 4 h. 10, l'alerte était donnée. À 4 h. 1/2. le capitaine Gaston était sur les lieux et commençait à combattre le sinistre.

Faut-il en conclure que le feu, ayant couvé pendant plusieurs heures — certains ont dit plusieurs jours — a éclaté ensuite tout d'un coup ? Dans la cabine 232, des matelas étaient entassés. Il paraît que le feu couve longtemps dans la laine.

Les membres de la commission ont quitté Cherbourg dans la soirée.

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. Brémont, directeur du cabinet du ministre de la marine marchande ;
M. Peyriga, directeur des services des travaux maritimes et de la comptabilité ;
M. Marie, ingénieur en chef du génie maritime et adjoint au directeur de la flotte commerciale au ministère;
M. Cangardel, administrateur délégué à la Compagnie générale transatlantique;
M. L. Cyprien-Fabre, administrateur délégué des Chargeurs Réunis;
M. de Saboulin-Bollena, directeur général des Messageries Maritimes
M. Romano, ingénieur en chef de la Compagnie transatlantique;
M. [André Jacques] Lévy [1977-1946][Polytechnique 1894], directeur des Chantiers de Saint-Nazaire-Penhoët
M. Otto, ingénieur-électricien, docteur ès sciences.

Une proposition de résolution de M. Dommange

M. René Dommange, député de Paris, a déposé aujourd'hui la proposition de résolution suivante :

La Chambre des députés, profondément émue par les sinistres répétés qui viennent de frapper les plus belles unités de la marine marchande, invite le gouvernement à publier sans délai le rapport de la commission d'enquête chargée d'établir les causes de l'incendie et de la perte du *Georges-Philippar* et à publier également, dès qu'elles auront été remises, les constatations et les conclusions de ta commission chargée d'enquêter sur l'incendie de M

Dans son exposé des motifs le député de Paris énumère les différents incendies qui, depuis 1928, ont détruit des paquebots français.

Après avoir déclaré que, d'une interview récemment publiée, il résultait que le ministre de la marine marchande refuserait de publier le rapport de la commission d'enquête chargée de rechercher les causes de l'incendie du *Georges-Philippar*, M. Dommange craint qu'il n'en soit de même à la suite du sinistre de l'*Atlantique* et il souligne que cet inexplicable silence des plus hautes autorités maritimes est de nature à inquiéter la clientèle des lignes françaises de navigation.

Les remerciements

M. Léon Meyer a chargé M. Brémont, chef de son cabinet et membre de la commission d'enquête sur l'incendie de l'*Atlantique*, de porter au vice-amiral Le Do, préfet maritime de Cherbourg, ses remerciements sur les services de toutes sortes que la marine militaire a rendus à la marine marchande à l'occasion du remorquage du bâtiment et pour tous les témoignages de sympathie que le préfet maritime a manifestés, à diverses reprises, au commandant, à l'état-major et à l'équipage de l'*Atlantique*.

Les départs de paquebots pour l'Amérique du Sud

C'est le *Massilia* qui remplacera l'*Atlantique* aux prochains voyages sur le Brésil et La Plata.

Il partira de Bordeaux le 4 février, le 8 mars, le 29 avril et le 11 juin, faisant les escales habituelles.

Le procès de l' « Atlantique »
(*La Journée industrielle*, 29 mars 1933)

Le procès intenté par la Compagnie de Navigation Sud-Atlantique aux soixante-neuf compagnies d'assurances de Paris et de Bordeaux en paiement de 170 millions a été appelé, hier, pour fixation, devant la première chambre du tribunal de commerce de la Seine, présidée par M. Hamonic.

Conformément à la demande de M^e Leopold Dor, avocat de la compagnie, le tribunal a fixé l'affaire pour plaidoiries au fond au 2 avril.

L'affaire de l' « Atlantique »
devant le tribunal de commerce de la Seine
(*La Journée industrielle*, 4 avril 1933)

Devant la 1^{re} chambre du tribunal de commerce de la Seine s'est plaidée hier le procès intenté par la Compagnie de navigation Sud-Atlantique aux assureurs, pour obtenir le règlement de la valeur assurée de l'*Atlantique*.

La question essentielle à trancher par le tribunal était celle de savoir si le délaissement du navire, fait par les armateurs aux assureurs, doit être ou non déclaré valable.

L'*Atlantique* était, on le sait, assuré à tous les risques, pour 100 millions, auprès de compagnies d'assurances, en grande partie anglaises. Il était couvert, en outre, à concurrence d'une somme de 70 millions, « pour bonne arrivée » : cette clause signifie que l'assurance n'est due qu'autant qu'il y a perte totale ou délaissement du navire.

Après un exposé de M^e Tor, avocat de la compagnie, et de M^e Prodromidès, représentant les compagnies d'assurances, le tribunal a décidé de renvoyer son jugement à une date ultérieure.

Compagnie de Navigation Sud-Atlantique
(*La Journée industrielle*, 14 juin 1933)

L'assemblée ordinaire tenue hier a approuvé les comptes de l'exercice 1932. Elle a décidé que le solde bénéficiaire de l'exercice s'élevant à 43.624 francs 24, auquel il y a lieu d'ajouter le report à nouveau de l'exercice précédent, de 11.900 fr. 05, soit au total 55.524 fr. 29, sera réparti de la façon suivante : à la réserve légale, 2.181 francs 20, et le reliquat, soit 53.343 francs 09, reporté à nouveau.

L'assemblée a réélu administrateurs MM. Albert Dormoy, Daniel-Dreyfus et Gaston Paitel. Elle a donné à la succession de M. Marcel Bloch, administrateur décédé, quitus de la gestion de ce dernier.

Le rapport du conseil indique que, durant l'exercice, l'exploitation proprement dite n'a été marquée par aucune circonstance exceptionnelle. Toutefois, les circonstances générales ont continué à être nettement défavorables. L'atténuation de la crise ne s'est pas produite. Tout au contraire, dans la plupart des pays avec lesquels la société commerce, des mesures restrictives sur le transfert des capitaux sont venues apporter de nouvelles gênes au mouvement des passagers et à l'activité des échanges.

La société a transporté en 1932 : 11.510 passagers, 6.076 mètres cubes de marchandises et parcouru 49.216 lieues marines (147.648 milles).

Parlant de l'incendie de l'*Atlantique* le rapport indique que ce douloureux événement a placé la société dans la nécessité de résoudre bien des problèmes d'ordre général et particulier. Au jour le jour, elle s'y applique avec toute la vigilance dont elle est capable. En conformité de la convention avec l'État et en plein accord avec les pouvoirs publics, la ligne sud-Atlantique retrouvera son activité normale.

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...

Compagnie de Navigation Sud-Atlantique
(*La Journée industrielle*, 29 mai 1934)
(*L'Information financière, économique et politique*, 29 mai 1934)

Les recettes de toute nature réalisées au cours de l'exercice 1933 ont été de 68.434.771 fr. au lieu de 112.919.300 fr. en 1932. Les dépenses d'exploitation ont été de 49.961.869 fr. contre 93.819.484 fr. L'amortissement du matériel naval exige, comme l'année dernière, un prélèvement de 2.865.249 fr. ; les frais généraux ont été de 433.104 fr. contre 490.795 francs. Les intérêts des emprunts ont diminué de 15.700.238 fr. à 15.705 532 fr. L'excédent des recettes sur les dépenses s'établit ainsi à 69.016 fr. contre 43.624 fr. Il s'y ajoute 53.343 fr. de report antérieur.

Compagnie de Navigation Sud-Atlantique
(*La Journée industrielle*, 13 juin 1934)

L'assemblée ordinaire, tenue hier, a approuvé les comptes de l'exercice 1933, clos le 31 décembre. Le compte de profits et pertes de cet exercice fait ressortir un bénéfice net de 69.016 fr. qui, avec le report créditeur de l'exercice précédent, soit 53.343 tr., donne un total de 122 359 francs.

Une somme de 3.451 fr. a été affectée à la réserve légale et le solde, soit 118.909 fr., a été reporté à nouveau.

L'assemblée a réélu M. Léon C. Fabre et M. Max Robert administrateurs et élu le vice-amiral Marcel Basire en remplacement du vice-amiral Carl Didelot, administrateur décédé.

L'assemblée a donné aux successions du vice-amiral Carl Didelot et de M. Gustave Chapon, administrateurs décédés, *quitus* de la gestion de ces derniers.

Le rapport du conseil, lu à l'assemblée, indique que, à la suite du sinistre qui a détruit l'*Atlantique*, la société a assuré l'exploitation de la ligne de l'Amérique du Sud avec le seul navire *Massilia*. Ce navire a effectué d'une manière régulière et satisfaisante un excellent service. Néanmoins, cette situation, supportable en raison de la crise mondiale, ne saurait, dans l'avenir, se prolonger sans danger.

Aussi, en complet accord avec les départements de la Marine marchande et des Finances, la société a-t-elle poussé activement l'étude du nouveau paquebot qui sera appelé à remplacer l'*Atlantique*. Elle espère que la mise au point de cette étude sera bientôt terminée.

Durant ce temps, le litige soulevé par les assureurs de l'*Atlantique*, à l'occasion du sinistre qui a réduit cette unité à l'état d'épave, a continué à suivre son cours et à se développer. Au résultat d'un premier examen de la coque effectué par des experts judiciaires, la société avait obtenu du tribunal de commerce de Cherbourg un jugement reconnaissant l'innavigabilité du navire et prononcé sa condamnation. Comme conséquence, elle en avait notifié le délaissement aux assureurs. Ceux-ci ne se sont pas inclinés devant cette condamnation. Sur leur refus de régler le sinistre en perte totale, la société a dû, en validité de son délaissement, les assigner, cette fois, devant le tribunal de commerce de la Seine, seul habilité par les polices souscrites à connaître du fond du débat.

Une nouvelle expertise a été prescrite. Elle a abouti devant cette juridiction à la reconnaissance pleine et entière du bon droit de la société.

En dépit de ce jugement, les assureurs ont cru devoir persister dans leur latitude. Ils ont interjeté appel devant la Cour de Paris. Celle-ci aura à se prononcer définitivement sur la question.

Sortie de ces épreuves, la société pourra consacrer ses soins à rendre à la ligne de l'Amérique du Sud son activité et, dans les compétitions internationales dont cette ligne est l'objet, elle s'attachera à reprendre la place que justifie l'importance des intérêts matériels et moraux que la France possède dans les grands pays de l'Amérique latine.

Le rapport signale qu'au cours de l'exercice, la société a transporté 4.676 passagers, 3.148 mètres cubes de marchandises et parcouru 28.964 lieues marines (86.892 milles).

L'INCENDIE DE L'ATLANTIQUE DEVANT LA COUR D'APPEL (*L'Information financière, économique et politique*, 3 novembre 1934)

Le tribunal de commerce de la Seine ayant condamné les assureurs de « L'Atlantique » à payer à la Compagnie Sud-Atlantique 170 millions, montant total de la somme assurée, l'affaire est venue aujourd'hui devant la première chambre de la cour d'appel de Paris.

Les assureurs soutiennent maintenant non seulement que le navire est réparable et qu'il peut être réparé pour moins de 100 millions, ce qui était leur thèse de première instance, mais aussi qu'ils ne sont en rien responsables. Ils prétendent démontrer que l'incendie est dû à des malfaçons commises dans l'installation électrique lors de la construction du navire à Saint-Nazaire.

La suite des débats a été renvoyée au 9 novembre, la plaidoirie de M^e Chresteil ayant occupé toute l'audience et n'étant pas terminée.

AU PALAIS

COMPAGNIE SUD-ATLANTIQUE (*L'Information financière, économique et politique*, 15 décembre 1934)

Devant la 1^{re} chambre de la cour, présidée par M. Eugène Dreyfus, M. l'avocat général Rolland a conclu à la confirmation du jugement rendu le 22 janvier dernier par le tribunal de commerce de la Seine, condamnant les assureurs à payer à la Cie Sud-Atlantique les 170 millions de francs prévus au contrat en cap de délaissement de l'épave. Cette décision de justice avait proclamé la validité de ce délaissement inséré dans la police relative à l'*Atlantique*.

ÉCHOS

(*L'Information financière, économique et politique*, 1^{er} février 1935)

On sait que le procès engagé entre la Compagnie Sud-Atlantique et les compagnies d'assurances au sujet de la destination de l'*Atlantique*, s'est terminé à l'avantage de la Compagnie Sud-Atlantique.

Les assureurs sont condamnés à payer à la Compagnie Sud-Atlantique la totalité de la somme de 170.000.000 de francs qui leur était réclamée. Ils devront verser, en outre, environ 15.000.000 de francs d'intérêts. De plus, les compagnies d'assurances sont condamnées aux dépens.

Le bateau a été jugé irréparable par les experts ; d'ailleurs, la remise en état aurait coûté au minimum 100 millions, et les garanties de sécurité eussent été insuffisantes.

Compagnie de Navigation Sud-Atlantique

(*L'Information financière, économique et politique*, 30 mars 1935)

Les assureurs ont payé la somme de 170 millions qui leur était réclamée. L'avocat de la Sud-Atlantique, M^e Léopold Dor. a attiré l'attention de M. d'Uhalt, juge d'instruction, sur la nécessité de faire aboutir le plus rapidement les vérifications réclamées par les assureurs, ce qui exige le maintien de l'épave en cale sèche et entraîne une dépense journalière de 7.500 francs.

La compagnie a l'intention de faire construire un nouveau paquebot, de manière à ce que le pavillon français reprenne sa place dans le trafic Bordeaux-Amérique du Sud.

Compagnie de navigation Sud-Atlantique

(*L'Information financière, économique et politique*, 4 juin 1935)

Les produits de l'exercice 1934 se chiffrent à 63.590.93 fr. contre 68.434.771 fr. pour l'exercice précédent. Après déduction de 2 millions 865.249 fr. d'amortissements du matériel naval, montant égal à celui de l'an dernier, ainsi que des dépenses et charges financières (60.716.975 fr. contre 65.500.506 fr.), le bénéfice ressort à 8.708 fr. au lieu de 69.016 fr. Compte tenu du report antérieur (118.909 fr. contre 53 343 fr.), le bénéfice disponible s'élève à 127.617 fr. contre 122.359 fr.

Les assureurs de l'*Atlantique* ont été condamnés à payer à la Compagnie 170 millions, plus 15 millions d'intérêts. On s'explique ainsi l'augmentation considérable des débiteurs qui atteignent 239.589.701 francs contre 45.911.911 francs fin 1933. En revanche, le matériel naval se trouve réduit de 368.027.953 francs à 356.682.241 francs. À cette réduction fait face, au passif, une augmentation du poste amortissement du matériel naval, inscrit pour 40.203.684 francs contre 37.338.435 francs. Un amortissement notable de la dette obligataire a été réalisé : cette dette se trouve ramenée de 291.558.000 francs à 278.816.000 francs.

Compagnie de Navigation Sud-Atlantique

(*La Journée industrielle*, 19 juin 1935)

L'assemblée ordinaire tenue hier approuvé les comptes de l'exercice 1934 se soldant, après amortissements, par un bénéfice de 8.708 fr. Compte tenu du report antérieur, le disponible s'élève à 127.617 francs.

Après affectation à la réserve légale, le solde a été reporté à nouveau.

Chantiers de Saint-Nazaire*

(*L'Information financière, économique et politique*, 26 septembre 1935)

Depuis que les paquebots *Normandie* et *Ville-d'Alger* ont été lancés, les chantiers n'ont plus comme gros ouvrage qu'à procéder à l'achèvement du croiseur *Georges-Leygues*, qui ne saurait maintenant tarder plus de trois mois, et à la construction du bâtiment de ligne *Strasbourg*

De la sorte, le chômage menace de se développer. Les spécialités d'armement de paquebot sont en sommeil et les bureaux d'études inemployés, les plans des navires de guerre en chantier ayant été établis directement par les soins des services compétents du ministère intéressé. À leur tour, les ouvriers spécialisés vont avoir à souffrir du manque de travail au fur et à mesure que l'exécution des commandes en cours se rapprochera de son achèvement.

C'est pourquoi, devant l'urgence et la gravité du problème, la Société multiplie ses efforts pour obtenir que soit mis en chantier l'*Atlantique* n° 2 dont la construction lui a été promise. Mais la Compagnie Sud-Atlantique ne peut de son propre chef prendre semblable initiative. Il lui faut l'approbation du ministère de la Marine marchande et nous croyons savoir que cette approbation ne serait, pas donnée avant que la Cour de Cassation ait définitivement statué sur le conflit opposant la Compagnie Sud-Atlantique et les Compagnies d'assurances.

INFORMATIONS FINANCIÈRES

(*L'Information financière, économique et politique*, 13 décembre 1935)

SUD-ATLANTIQUE. — La Chambre des requêtes de la Cour de cassation vient de rejeter le pourvoi formé par les 88 compagnies d'assurances qui avaient assuré le navire l'« Atlantique ». de la Compagnie, détruit par un incendie, pour une somme totale de 170.900.000 fr.

La Compagnie Sud-Atlantique avait assigné les compagnies d'assurances devant le tribunal de commerce de la Seine, en vue d'obtenir le délaissement du navire en raison de l'importance des dégâts le rendant inutilisable et la condamnation des compagnies au paiement des indemnités prévues. Le tribunal, puis la cour de Paris lui donnèrent gain de cause. Mais les compagnies d'assurances formèrent un pourvoi devant la cour suprême, notamment parce qu'avaient été repoussées leurs conclusions tendant à faire ordonner le sursis à statuer, en raison d'une instruction ouverte à Bordeaux pour rechercher les causes de l'incendie.

Sur le rapport du conseiller Bondoux. après observations présentées par M^e Labbé et Christian Talamon, et sur les conclusions conformes de l'avocat général Rateau, la cour a rejeté, après un long délibéré en chambre du conseil, le pourvoi des compagnies, estimant que les motifs déduits par la cour de Paris pour rejeter l'exception de sursis étaient juridiquement fondés.

Les préparatifs de la mise en chantier de l' « Atlantique-II »
[futur « Pasteur »]
(*La Journée industrielle*, 29 février 1936)

Ainsi que nous l'avons annoncé, le ministre de la Marine marchande vient de signer la mise en chantier du paquebot destiné à remplacer, sur la ligne de l'Amérique du Sud, le paquebot *Atlantique*.

Le nouveau paquebot sera construit à Penhoët par les Chantiers et ateliers de Saint-Nazaire (Penhoët). La société a déjà commencé les préparatifs de la mise sur cale et les travaux préparatoires vont être exécutés prochainement dans les salles de traçage. Les commandes en tôles et en matières premières demanderont plusieurs semaines. On pense donc que la mise sur cale effective n'aura pas lieu avant la fin du mois de mai.

Le paquebot a reçu, aux chantiers, le nom provisoire de *Sud-Atlantique*, en attendant l'appellation définitive. Ses caractéristiques seront les suivantes : tonnage, 28.500 tonnes (rappelons que le premier *Atlantique* jaugeait 40.000 tonnes) ; longueur, 200 m. ; largeur, 26 M. 80 : creux, 20 mètres.

La vitesse devra dépasser 25 nœuds.

Le paquebot pourra emporter plus de 700 passagers.

Compagnie de navigation Sud-Atlantique
(*L'Information financière, économique et politique*, 25 juin 1936)

Les comptes de l'exercice au 31 décembre 1935, qui ont été approuvés par l'assemblée ordinaire des actionnaires du 23 juin, se soldent par un bénéfice net de 956.756 fr. auquel il y a lieu d'ajouter le reliquat de l'exercice 1934, soit 127.181 francs, ce qui forme un solde disponible de 1.032.988 francs.

Le dividende a été fixé à 12.50 par action de priorité et ordinaire, payable le 17 juillet, sous déduction des impôts.

Il a été reporté à nouveau 96.100 fr. après dotation de la réserve légale de 47.837 francs.

Il est mentionné dans le rapport du conseil d'administration que le *Massilia* a assuré seul, comme en 1933 et 1934, le service de la ligne. Le nombre des passagers circulant entre l'Europe et l'Amérique du Sud ne s'est pas encore senti de l'incontestable amélioration de la situation économique survenue dans l'Amérique latine. Le conseil exprime l'espoir que cette évolution favorable fera sentir ses effets au moment où la nouvelle unité appelée à remplacer l'*Atlantique* entrera en service.

Par ailleurs, le conseil souligne que la société est parvenue au terme des litiges qui ont suivi la destruction de l'*Atlantique* : la Société a reçu l'intégralité des sommes qui lui étaient dues. Elles serviront, sans nouveaux débours ni charges supplémentaires pour l'État, à remplacer ce paquebot par un navire commandé le 2 mars dernier aux Chantiers et ateliers de Saint-Nazaire, et dont la construction exigera environ deux ans. Moins grand que son devancier, il sera néanmoins plus rapide et répondra ainsi à la tendance qui entraîne tous les modes de transports vers une vitesse sans cesse accrue.

Toutefois, ajoute le rapport, l'exploitation rationnelle d'une ligne commerciale au moyen de deux navires inégaux restera malaisée. Les pouvoirs publics comprendront la nécessité de remplacer à bref délai le *Massilia*, en conformité avec la loi qui constitue la Charte de la Compagnie.

(*L'Information financière, économique et politique*, 8 juin 1937)

Les produits de toute nature réalisés pendant l'exercice 1936 ont été de 59 millions 407.578 fr. contre 58.779.819 fr. en 1935. Au débit du compte d'exploitation, les dépenses sont de 43.221.470 fr. contre 41.373.134 fr., les frais généraux de 388.602 fr. contre 406.413 fr. et l'amortissement du matériel naval de 2.865.249 francs, chiffre identique au précédent. Dans ces conditions, le produit de l'exploitation ressort à 12.932.177 fr. contre 14 135.023 fr. En 1936, les intérêts des emprunts ont absorbé 11.842.268 fr., au lieu de 13.178.267 fr. en 1935. Finalement, le solde en profits de 1936 est de 1 million 89.909 fr. au lieu de 956 757 fr. en 1935.

Le bilan comporte d'assez profondes modifications, provenant, d'une part, des versements effectués par les assureurs sur l'*Atlantique*, versements qui sont portés simultanément, aux débiteurs et aux créditeurs ou aux provisions ; d'autre part, du fait, que le matériel naval n'est plus inscrit à l'actif que pour 71.771.292 fr. au lieu de 344.748.385 fr. en 1935, la différence ayant été portée aux « Comptes à amortir », ces derniers passent de 16 519.670 fr. à 284.897.829 fr.

Les débiteurs sont revenus de 235 millions 510.091 fr. à 188 486.609 fr. et les créditeurs de 254 872.380 fr. à 66 134.833 francs. Les provisions et comptes d'ordre passent de 4.882.514 fr. à 207 388.593 fr. Ces gros mouvements du passif du bilan résultent du règlement de l'affaire de l'*Atlantique*. Il faut attendre les rapports pour en comprendre le mécanisme exact. Pendant l'exercice, la Compagnie a réduit sa dette obligataire de 144 millions 451 000 fr. à 138.589.000

Le paquebot « Lutetia » va être démoli
(*La Journée industrielle*, 28 novembre 1937)

Le grand paquebot *Lutetia*, de la Compagnie de navigation Sud-Atlantique, qui était désarmé à Bordeaux, vient d'être vendu pour la démolition.

Ce paquebot, qui assurait la ligne de l'Amérique du Sud, avait été lancé en 1913 à Saint-Nazaire.

La Compagnie de navigation sud-Atlantique.
Augustin HAMON,
Les Maîtres de la France, tome III,
Éditions sociales, février 1938, 354 pages

Cette compagnie a son siège à la même adresse que les Chargeurs réunis. Elle a, avec ceux-ci, des administrateurs communs qui sont : MM. Daniel Dreyfus, Alexis Baptifaut, Paul et Léon Cyprien-Fabre. Nous venons de les voir. Nous avons vu aussi M. Max Robert, qui sera retrouvé dans ce chapitre même. À ces administrateurs déjà cités, il faut ajouter les suivants dont les noms apparaissent pour la première fois sous notre plume : M. Lucien Maurel, un capitaliste bordelais, administrateur des Établissements Maurel & Prom (huiles et savons, importations d'arachides), de la Banque d'Afrique occidentale, etc., proche parent de Paul Maurel, dont nous avons parlé comme administrateur du Chemin de fer du Midi ; M. Gaston Paitel, qui sera revu à Bordeaux-Bassens et aux Ports coloniaux ; M. Joseph-Honoré Ricard, ancien ministre, ingénieur agronome, membre de l'Académie d'agriculture, administrateur de Bordeaux-Bassens, de la Navigation mixte, etc., aussi son nom sera encore cité dans les pages

suivantes de ce volume. Il y a dans le conseil quatre autres personnages dont le nom est sans importance.

Cette compagnie du Sud-Atlantique où sont en coparticipation des groupes de capitalistes marseillais et bordelais, et les groupes bancaires Daniel Dreyfus-Mirabaud-Rothschild, est au capital actions de 20 millions. Elle a émis pour 300 millions d'obligations garantis par l'État.

Julien (*Pierre* Alphonse)(1883-1942) :

Homme de Pierre Laval.

Directeur honoraire de la Sûreté.

Officier de la Légion de février 1939 (min. Colonies) :

administrateur Banque de l'Indochine (1933-1942) ;

Banque de l'Afrique Occidentale ;

[Soc. de navigation Sud-Atlantique](#) ;

Nation-Vie et Nation-Capitalisation ;

Moniteur du Puy-de-Dôme et des Imprimeries G. Mont-Louis (1934-1939) ;

Crédit commercial de publicité ;

Eaux minérales de Chateldon ;

Cafés Celtica ;

[Sucrieries marseillaises de Madagascar](#) ;

Radio Lyon Émissions.

INFORMATIONS FINANCIÈRES

Chantiers de Saint-Nazaire

(*L'Information financière, économique et politique*, 17 février 1938)

.....
La société a lancé hier le paquebot « Pasteur », construit pour la Compagnie Sud-Atlantique.

ÉCHOS

(*La Journée industrielle*, 2 mars 1938)

À l'occasion du lancement du Pasteur, la Compagnie de navigation Sud-Atlantique avait convié hier, en un déjeuner intime, les représentants de la presse maritime, qui avaient répondu en grand nombre à cette invitation. M. Colmet d'Aage, représentant la Compagnie, présidait le banquet. Il le fit avec son habituelle courtoisie.

Compagnie de navigation Sud-Atlantique

(*La Journée industrielle*, 8 juin 1938)

Les comptes de l'exercice 1937 seront présentés à l'assemblée ordinaire du 21 juin, font ressortir un solde créditeur de 1.166.318 fr., contre 1 million 89.999 fr. pour l'exercice 1936.

Le conseil proposera de maintenir la répartition de l'intérêt statutaire, soit 12 fr. 50 par action.

Compagnie de navigation Sud-Atlantique
(*L'Information financière, économique et politique*, 8 juin 1938)

Les produits de toute nature réalisés pendant l'exercice 1937 ont atteint 62 millions 480.329 fr. au lieu de 59.407.577 francs en 1936. Déduction faite des dépenses d'exploitation qui se sont élevées à 46.890.468 fr. contre 43.221.469 fr., de 2.824.197 fr. d'amortissement de matériel naval contre 2.865.248 fr. et de 413.131 fr. de frais généraux, il reste un solde créditeur de 1.106.318 fr. contre 1.089.909 fr.

Voici, résumées en 1.000 fr., les situations financières au 31 décembre 1936 et 1937 :

	1936	1937
ACTIF		
Matériel naval	71.771	41.618
Paquebot en construction	54.600	120.900
Disponible	95	20.000
Portefeuille	5.169	5.078
Débiteurs divers	188.486	146.934
Comptes à amortir	284.897	271.099
PASSIF		
Capital	20.000	20.000
Obligations en circul.	251.370	236.621
Fonds grosses réparations	15.546	16.016
Amort. Matériel naval	45.934	25.216
Provision et comptes d'ordre	207.388	207.664
Créditeurs	66.134	102.344

INCIDENT AUX CHANTIERS DE PENHOËT*
(*L'Information financière, économique et politique*, 10 mars 1939)

La Compagnie Sud-Atlantique nous communique :

Au cours de la nuit dernière, quelques échafaudages ont pris feu à proximité de la cheminée du paquebot *Pasteur*, en construction aux chantiers de Saint-Nazaire Penhoët. Le feu, décelé immédiatement par le service de sécurité des chantiers, a été

rapidement éteint. Les dégâts sont sans importance et l'achèvement du navire ne subira aucun retard.

Chargeurs réunis-Sud-Atlantique
(*L'Information financière, économique et politique*, 25 mars 1939)

Le nouveau paquebot *Pasteur*, de la Compagnie de navigation Sud-Atlantique, quittera Bordeaux le 14 septembre 1939 pour effectuer son premier voyage à destination de Lisbonne, Rio de Janeiro, Santos. Montevideo, Buenos-Ayres.

Le deuxième départ du *Pasteur* a été fixé au 28 octobre 1939.

Navigation Sud-Atlantique
(*L'Information financière, économique et politique*, 6 juin 1939)

Les recettes d'exploitation de l'exercice 1938 sont ressorties à 20.592.967 fr., la participation de l'État et les recettes diverses ont fourni 46.241.273 francs, à quoi s'ajoutent 1.343.046 francs, produit du placement des fonds de construction, et 418.320 francs d'intérêts divers. L'année dernière, les recettes étaient présentées en bloc, pour 62 480.330 francs. Les dépenses d'exploitation ont pu être ramenées de 46.890.468 à 33.876.330 fr. Les frais généraux d'administration et les amortissements absorbent 2.887.410 francs, mais les intérêts et amortissements des emprunts manifestent une très forte augmentation à 30.767.211 contre 11.246.214 francs, ce qui fait que les charges totales sont finalement plus élevées, ressortant à 67.530.952 francs, au lieu de 61.374.011 francs. L'excédent des recettes sur les dépenses s'établit à 1 million 64.054 au lieu de 1.106.318 francs, non compris le report antérieur de 122.516 francs.

Il est vraisemblable que le dividende sera maintenu à 5 %, soit 12 fr. 50 par action ordinaire ou de priorité.

Ci-contre les deux derniers bilans, résumés en 1.000 francs :

31 décembre	1937	1938
ACTIF		
Matériel naval	41.619	41.619
Paquebots en construction	120.900	162.303
Approvisionnements	1.051	1.230
Disponible	19.938	18.486
Valeurs mobilières	5.078	5.434
Comptes à amortir	271.099	256.115
Voyages en cours	2.128	2.882
Débiteurs	146.935	96.703
PASSIF		
Capital	20.000	20.000

Obligations 5 1/2 %	132.404	125.879
Pens 4 1/2 %	104.217	98.144
Réserve statutaire	741 796	
Fonds de répartitions	25.217	26.892
Comptes d'ordre	207.664	210.855
Créditeurs	102.345	86.700

L'augmentation des immobilisations se réfère aux dépenses engagées sur le « Pasteur » qui doit faire son premier voyage sur l'Amérique du Sud au mois de septembre prochain.

(L'Information financière, économique et politique, 14 juin 1939)

LE PAQUEBOT « PASTEUR », de la Compagnie Sud-Atlantique, a été remorqué en cale sèche pour y recevoir ses hélices. C'est le 3 juillet qu'il effectuera au large de Saint-Nazaire ses essais de vitesse qui dureront trois Jours. Vers le milieu de l'été, le *Pasteur* rejoindra à Bordeaux son port d'attache. Son premier voyage vers l'Amérique du Sud est prévu pour le 14 septembre.

Compagnie de Navigation Sud-Atlantique
(La Journée industrielle, 22 juin 1939)

L'assemblée ordinaire tenue le 20 juin a approuvé les comptes de l'exercice 1938 faisant ressortir un solde créditeur de 1.064.654 fr. auquel s'ajoute le report antérieur s'élevant à 122.516 francs.

Le dividende a été fixé à 5 %, soit 12 fr. 50 brut par action, il sera mis en paiement sous déduction des impôts, à partir du 1er juillet prochain, à raison de, net : 10 fr. 25 et 9 fr. 125 au nominatif pour les actions de priorité et ordinaires et, au porteur, 8 fr. 579) (action de priorité) et 8 fr. 642 (ordinaire);

MM. Daniel Dreyfus, Albert Dormoy et Gaston Paitel, administrateurs sortants, ont été réélus.

Le rapport du conseil indique que, au cours de l'exercice 1938, et depuis 1935, le paquebot *Massilia* a dû assurer seul l'exploitation de la ligne maritime et postale et d'intérêt général qui unit la France à l'Amérique latine. Au cours de l'exercice 1938, cet excellent navire a encore effectué, brins les mêmes conditions, cet important service. Aujourd'hui, cependant, cette situation exceptionnelle est sur le point de prendre fin. Bientôt, le nouveau paquebot *Pasteur* sera prêt à entrer en service et le conseil est fondé à en attendre une sérieuse amélioration de l'exploitation de la compagnie. Le rapport donne ensuite des renseignements sur le redressement économique des différents pays de l'Amérique latine desservis par le pavillon de la compagnie. Il termine en renouvelant le vœu déjà formulé à maintes reprises tendant à obtenir qu'un deuxième navire aux caractéristiques similaires à celles du *Pasteur* soit prévu dans un prochain avenir. « Ce n'est qu'à ce prix qu'il sera possible de disposer d'un service bien équilibré et approprié. »

LE « PASTEUR » A FAIT SA CROISIÈRE D'ESSAI
(*Le Petit Parisien*, 27 août 1939)

De notre envoyé spécial René LA BRUYÈRE ²¹

À bord, en mer.

Quelle sera la destinée du *Pasteur* ? En arrivant à bord pour participer à la deuxième croisière d'essai du *Pasteur*, on nous remet une magnifique brochure illustrée en couleurs où se trouve reproduite cette pensée du grand savant, qui emprunte dans les circonstances actuelles une tragique actualité : « Deux lois contraires semblent aujourd'hui en lutte : une loi de sang et de mort qui, en imaginant chaque jour de nouveaux moyens de combat, oblige les peuples à être toujours prêts pour les champs de bataille, et une loi de paix, de travail, de salut, qui ne songe qu'à délivrer l'homme des fléaux qui l'assiègent. L'une ne cherche que les conquêtes violentes, l'autre que le soulagement de l'humanité. Celle-ci met une vie humaine au-dessus de toutes les victoires, celle-là sacrifierait des centaines de milliers d'existences à l'ambition d'un seul ! »

Qui l'emportera de ces deux tendances ? Quelle sera la destinée du *Pasteur* ? Sera-t-il, conformément aux desseins de ses armateurs, qui ont voulu le placer sous les auspices de l'œuvre immortelle du généreux fils de Dôle, un paquebot pacifique reliant la France à l'Amérique du Sud ou sera-t-il, sous l'odieuse servitude de la loi de sang et de mort, un transport de troupes, voué à la défense de la patrie ?

Quoi qu'il en soit, le *Pasteur*, nous pouvons l'affirmer, est préparé à l'une comme à l'autre de ces missions. Cependant, nous nous refusons à croire, malgré l'ambiance politique troublée dans laquelle nous nous embarquons, que ce beau navire, conçu avec tous les raffinements de l'art et du confort français, sera autre chose que ce pour quoi il a été construit, c'est-à-dire pour servir « au rapprochement des continents et des peuples dans les multiples et féconds aspects de l'action », a dit le docteur C.-G. Gutierrez, ministre de l'Uruguay en France ; « pour représenter l'esprit immortel de la France », a déclaré S. E. M. Carcano, ambassadeur de la République argentine en France ; pour devenir « l'ambassadeur magnifique de la gloire et de la beauté de la France, nation sœur du Brésil », affirme enfin S.E.M. de Souza Dantas, ambassadeur du Brésil en France.

Nous sommes partis de Paris par train spécial avec l'aimable M. Paitel, président de la Compagnie Sud-Atlantique, dans une atmosphère d'inquiétude mais la vue du *Pasteur*, avec cette silhouette très spéciale que lui donne son énorme cheminée, unique, fièrement campée sur l'avant, dissipe nos angoisses.

Nous sommes accueillis à la coupée dans un style impeccable et aussitôt conduits à notre cabine. Il suffit de le parcourir pour se rendre compte des principes qui ont présidé à la construction du navire : ils tiennent dans cette formule de la Compagnie : « Vitesse, sécurité, confort. Nous ajouterons : « Simplicité, bon goût, harmonie. » La cabine dans laquelle nous sommes est vaste, aérée par deux larges hublots, ventilée par trois thermo-tanks ; elle est pourvue de tout le confort moderne, avec une salle de bain qui est un modèle ; ses aménagements ont été étudiés spécialement pour les aises du passager ; son ameublement est gai, clair, lumineux, fait de bois rares, sans surcharge, sans fausse prétention, avec des lignes sobres, que ne gâte aucunement une canalisation électrique soignée.

Nous sommes fixés. Nous pouvons maintenant parcourir le *Pasteur* : la bonne impression que nous avons éprouvée en entrant dans notre cabine ne se dissipera pas.

²¹ René-Julien LABRUYÈRE, puis René JULIEN-LABRUYÈRE (1875-1951) : ancien officier de marine, rédacteur au *Journal des débats*, administrateur des Services contractuels des Messageries maritimes (1921) et de diverses sociétés. Voir [Qui êtes-vous ?](#)

La conception moderne du « Pasteur »

Ce qui nous frappe dans ce navire (nous qui en avons tant visité et tant habité!), c'est, d'une part, nous venons de le dire, sa simplicité d'autre part, les dispositions minutieuses de sa sécurité.

Le *Pasteur* représente certainement une réaction contre l'abus qu'on a fait de la décoration sur les paquebots où ce ne furent souvent que « festons et astragales » ; on eût dit, depuis quelques années, qu'on ne pouvait concevoir un « hôtel flottant » sans complication d'architecture, sans styles hétérogènes. Il semblait qu'un paquebot n'eût été conçu qu'en fonction des idées plus ou moins compliquées des nombreux décorateurs appelés à l'enjoliver : on perdait, bord, la notion du navire.

Nous félicitons vivement les armateurs, et en particulier MM. Léon Fabre et Baptifaut, administrateurs de la compagnie gérante des Chargeurs réunis, ainsi que M. Nizery, chef du service technique de cette compagnie, d'avoir su profiter des magnifiques qualités techniques des chantiers de Penhoët pour nous donner un navire parfait sous tous les rapports et qui est la démonstration éclatante qu'on peut s'en tenir à des plans classiques sans diminuer ni l'art, ni le confort, tout en augmentant les aises du passager et tout en développant la sécurité du navire.

Le *Pasteur* est un navire sympathique, où l'on se retrouve facilement. Il est parfaitement dégagé dans toutes ses parties avec un pont très vaste, des salons où se groupent les passagers, des salles de sports. etc.

La visite du navire

Commençons la visite par les cimes à l'ombre de la monumentale cheminée qui émerge de 19 mètres au-dessus du pont le plus élevé, celui des sports.

Ce pont à ciel ouvert est un des carrefours les plus animés du bateau : au centre, le tennis ; à l'arrière, deux plages destinées aux bains de soleil ; à l'avant, le club des jeux. C'est dans cette partie lumineuse du navire que se tiendront surtout les hôtes du *Pasteur* au cours de leur longue traversée tropicale, et la nuit, c'est là, sous le ciel constellé des étoiles du Sud, qu'ils viendront rêver et danser.

Au-dessous du pont supérieur, un des locaux les mieux réussis du navire, est sans contredit la salle à manger. Au lieu de la loger à fond de cale, elle est placée sur le pont. Par des baies vitrées on aperçoit la mer des deux côtés. La lumière qui inonde cette salle se joue à travers la résille dorée en bronze, jetée sur les glaces comme un voile d'or. La salle à manger est d'ailleurs entièrement réalisée en cuivre oxydé martelé et insonorisé.

Il faudrait parier du salon, de proportions si agréables, soutenu par quatre grandes colonnes épontelles [sic] et communiquant avec le pont-promenade par dix grandes portes dorées. Il faudrait vanter les salles de correspondances, habillées de parchemin ; les colonnades de laque de Chine naturelle tout cela si élégant, si harmonieux, si intime.

Quant au fumoir, situé à l'arrière, nous dirons de ses fauteuils qu'ils sont si confortables qu'on a peine à s'en arracher pour aller prendre un bain dans la piscine toute proche, ou pour aller boire un excellent cocktail au bar qui ne dresse au fond de la pièce.

La sécurité

La place nous manque pour décrire ce ravissant navire, qui répond — nous devons le dire — entièrement aux idées que nous nous faisons d'un paquebot moderne et réalise la conception de nos rêves. Sur le *Pasteur*, nous irions sans ennui au bout du monde.

Et aussi, ce qui est essentiel, sans l'ombre d'une appréhension car les soucis de la sécurité ont été poussés à l'extrême, et ceci, bien souvent, même aux dépens de l'économie. Les Installations électriques, notamment, constituent le record de la précaution. Elles ont fait l'admiration de tous les experts français et étrangers. Ajoutons que le compartimentage a été multiplié, qu'il existe des cloisons d'incendie destinées à

délimiter le fléau s'il naissait. Partout des armoires ont été équipées avec du matériel de lutte contre le feu : téléphone, avertisseurs, tuyaux, lances, extincteurs, etc. Des appareils automatiques de fermeture et d'avertissement sont commandés de la passerelle.

Le sécurité du *Pasteur* a coûté cher : peut-être les services administratifs de surveillance ont-ils été trop sévères sur ce point, mais les résultats obtenus sont remarquables.

Le *Pasteur* appareillera le 27 pour le Verdon et le 14 septembre pour l'Amérique du Sud ; nous lui souhaitons une heureuse traversée. Nous allions oublier de dire qu'il déplace 30.000 tonnes, est long de 212 M. hors tout, qu'il est haut de 22 M. 85 et compte neuf ponts.

Ajoutons, ainsi que nous avons eu l'occasion de l'écrire dans le *Petit Parisien*, que le *Pasteur* constituerait, en cas de guerre — ce qu'à Dieu ne plaise ! — l'idéal des transports de troupes, le meilleur que nous possédions, non seulement en raison de son tonnage, de son déplacement, qui lui permettrait d'embarquer de gros effectifs, mais aussi son rayon d'action. Car le *Pasteur*, qui est obligé de faire 4.225 milles sans escale, a dû prévoir d'énormes approvisionnements de combustible.

Pour cette raison, et aussi pour obéir aux exigences du service commercial du temps de paix, nous devons construire un second *Pasteur*. C'est le premier paquebot à mettre sur cale.

La première croisière du paquebot « Pasteur »
(*L'Information financière, économique et politique*, 29 août 1939)

M. de Chappedelaine, ministre de la Marine marchande, a adressé à M. Baptifaut, administrateur de la Compagnie de navigation Sud-Atlantique, le télégramme suivant :

« Très touché votre télégramme, je vous remercie de vos vœux et vous félicite de la parfaite réussite de la première croisière « Pasteur ». Nombreux témoignages enthousiastes me parviennent de vos invités sur la forte et belle réalisation que constitue ce paquebot et sur parfait fonctionnement de tous services. Je vous prie de transmettre mes félicitations à un équipage digne d'un aussi moderne bâtiment et de recevoir plus vifs compliments pour ceux qui en ont la direction et font du « Pasteur » un prestigieux ambassadeur de l'organisation du goût et du genté français. »

DE CHAPPEDELAINE

Annuaire Desfossés, 1940, p. 596 :

Compagnie de navigation Sud-Atlantique :

Conseil : G. Paitel, pdt ; L.-C. Fabre, v.-pdt ; P. Cyprien-Fabre ; A. Baptifaut ; Daniel-Dreyfus ; A. Dormoy ; M. Robert ; J.-H. Ricard ; M. Basire ; G. Lamaignère ; P. Julien ; R. Chapon.

Commissaires des comptes : MM. C. Furiet ; H. Léon.

Navigation Sud-Atlantique
(*L'Information financière, économique et politique*, 27 mars 1940)

L'emprunt auquel procède actuellement la Compagnie est destiné à couvrir le solde du prix de construction du paquebot rapide *Pasteur*, qui remplace l'*Atlantique*. Cet emprunt a été autorisé par les ministres des Finances et de la Marine marchande. L'Etat

s'engage à supporter les charges des emprunts contractés par la Compagnie en vertu de la convention et restant en circulation à l'expiration de celle-ci.

Les obligations de 2.000 fr. nominal sont offertes à 15 mars 1940. 5 1/2 %, dont le premier coupon semestriel sera mis en paiement le 15 septembre prochain, s'entend net de tous impôts présents et futurs, à l'exception de ceux que la loi met obligatoirement à la charge des porteurs. Ces obligations sont amortissables en trente ans au maximum, soit au pair, par tirages au sort, soit par voie de rachats en Bourse au-dessous du pair.

Compagnie de Navigation Sud-Atlantique
(*Le Journal*, 8 septembre 1941)

Une assemblée extraordinaire, tenue le 3 septembre, a autorisé le conseil à prendre toute mesure pour décider de l'opportunité d'une conversion éventuelle de ses emprunts obligataires.

Cie de Navigation Sud-Atlantique
(*Le Journal*, 24 janvier 1944)

Les comptes relatifs à l'exercice 1940, qui seront soumis à l'assemblée du 27 janvier, font état d'un solde créditeur de 1 million 841.512 fr. (contre 946.411 fr. pour 1939) formant avec le report antérieur un solde créditeur total de 2.921.862 fr.

Annuaire Desfossés, 1945, p. 611 :
Compagnie de navigation Sud-Atlantique :
Conseil : G. Paitel, pdt ; L.C. Fabre, v.-pdt ; J.-H. Ricard, G. Lamaignère, R. Chapon, H. Ponsot, Société générale des transports maritimes à vapeur, Chargeurs réunis.
Commissaires des comptes : MM. C. Furiet ; H. Léon.

Gabriel LAMAINÈRE, président

Annuaire Desfossés, 1948, p. 646 :
Compagnie de navigation Sud-Atlantique :
Conseil : G. Lamaignère, pdt ; J.-H. Ricard, R. Chapon, H. Ponsot, Société générale des transports maritimes à vapeur, Chargeurs réunis, A. Fortoul, F. Raux, Cie française de navigation à vapeur [Cyprien-Fabre].
Commissaires aux comptes : MM. C. Furiet ; H. Léon.

Chargeurs réunis
Exercice 1950-1951
(*L'Information financière, économique et politique*, 20 décembre 1951)

.....

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 tonnes de la série des « Savants ».

Annuaire Desfossés, 1953, p. 467 :

Compagnie de navigation Sud-Atlantique :

Conseil : G. Lamaignère, pdt ; R. Chapon, A.-C. Fabre, Société générale des transports maritimes à vapeur, Chargeurs réunis, A. Fortoul, F. Raux, Ch. Richon, H. Zaffreya.

Directeur général : M. Louis Pommery.

Commissaires aux comptes : MM. C. Furiet ; H. Léon.

COMPAGNIE DE NAVIGATION SUD-ATLANTIQUE

[Desfossés 1956/439]

CONSEIL :

Lamaignère (Gabriel), 436 (v.-pdt Chargeurs réunis), 438 (Cie mme Chargeurs réunis), 439 (pdt Navigation Sud-Atlantique), 440 (Transp. océaniques).

Chapon (R.), 439 (Navigation Sud-Atlantique).

Fabre (Alfred C.), 438 (Cie Mme Chargeurs réunis), 439 (Navigation Sud-Atlantique).

SGTM (Soc. gén. de transports maritimes à vapeur), 439 (Navigation Sud-Atlantique).

Chargeurs réunis, 439 (Navigation Sud-Atlantique).

A. Fortoul,

Richon (Charles), 439 (Navigation Sud-Atlantique).

Roussellier (A.)[x /], 310 (Financ. de l'armement), 427 (Gén. Transp. départementaux), 439 (Navigation Sud-Atlantique).

Zaffreya (H.), 439 (Navigation Sud-Atlantique).

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 Navigation Sud-Atlantique), 441 (Messageries maritimes).

Léon (Henri), 55 (comM. cptes Union-lard), 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 Repusseau), 1280 (comM. cptes Holophane), 2070 (comM. cptes suppl. Docks du Centre, Angoulême), 2080 (comM. cptes Dautreville et Lebas), 2118 (comM. cptes BHV), 2126 (Au Bon Marché) 2218 (comM. cptes Havas), 221 (comM. cptes Avenir publicité).

Saint-Picq (P.), 439 (comM. cptes suppl. Navig. Sud-Atlantique), 1280 (comM. cptes suppl. Holophane), 1424 (comM. cptes Procédés indus. et charbons actifs), 1581 (comM. cptes Tuileries Gilardoni)1856 (comM. cptes suppl. Parisienne des sciures), 2080 (comM. cptes suppl. Dautreville et Lebas).

SIÈGE SOCIAL : Paris, 3, boulevard Malesherbes. Tel. : ANJ. 07-36.

CONSTITUTION : Société anonyme française, constituée le 26 janvier 1912, pour une durée de 60 ans.

OBJET : L'organisation. l'exploitation de tous services de navigation, notamment avec l'Amérique du Sud.

CAPITAL SOCIAL : 200 millions de fr., divisé en 40.000 actions de 5.000 fr. À l'origine, 15 millions, en 60.000 actions de 250 fr. Réduit en 1914 à 5 millions par l'échange de 3 actions anciennes contre 1 nouvelle. Porté en 1914 à 10 millions (émission de 20.000 actions de priorité). Porte en 1921 à 20 millions. Regroupement en titres de 2.500 fr. à partir du 4 août 1952 et unification des actions. Porté en 1952 à 200 millions par : a) élévation du nominal à 5.000 fr. ; b) création de 32.000 actions de 5.000 fr. attribuées gratuitement (4 pour 1).

PARTS BÉNÉFICIAIRES: Il a été créé, en outre, 10.000 parts bénéficiaires. La possession des parts ne confère aucun droit de priorité sur le fonds social ni sur les réserves et amortissements. Les parts ont droit à une fraction des bénéfices annuels, soit 30 % du reliquat après les prélèvements statutaires. Cette part de 30 % est calculée pour un capital de 15 millions. En cas d'augmentation du capital, ce droit n'est exercé que dans la proportion du chiffre de 15 millions, par rapport au capital augmenté. Cependant, l'assemblée générale extraordinaire du 26 juin 1952, chargée d'approuver l'augmentation du capital de 20 à 200 millions, a décidé que ce droit resterait le même que celui existant avant cette dernière augmentation, soit 22,5 % des bénéfices.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE : En juin.

RÉPARTITION DES BÉNÉFICES : 5 % à la réserve légale, 5 % d'intérêt aux actions. Sur le solde : prélèvements facultatifs pour réserves, amortissements, etc. Sur le surplus : 10 % au Conseil, 67,50 % aux actions, 22,50 % aux parts.

LIQUIDATION : Apurement du passif, remboursement du capital. Le solde aux actions.

SERVICE FINANCIER : Actions : Siège social, Demachy et Cie, B.N.C.I., Crédit Lyonnais, Société Générale.

TRANSFERTS : Siège social.

COTATION : Parquet « Cote Desfossés » : actions 13. Notice SEF: TR 25.

COUPONS NETS AU PORTEUR : Actions ordinaires : n° 18 (2 juillet 1951), 35 fr. ; 19 (7 juillet 1952) 70 fr. ; 1 (18 mai 1953), 205 fr. plus 4 actions gratuites (actions de 5.000 fr.).

Actions de priorité : n° 21 (2 juillet 1951), 35 fr. ; 22 (7 juillet 1952), 70 fr.

Parts : n° 4 (2 juillet 1951) 11 fr. ; 5 (7 juillet 1952) 39 fr.

	Amort.	Prov.	Bénéf. net	Réserves	iv. et tanième	Divid. act.	Divid. parts
	(En 1.000 francs)					(En francs)	
1945	3.819	—	1.347	—	1.000	12 50	—
1946	4.585	11.055	1.809	—	1.000	12 50	—
1947	4.718	11.230	1.050	—	1.000	12 50	—
1948	—	—	2.768	—	1.000	12 50	—
1949	—	100.000	2.166	—	1.000	12 50	—
1950	—	55.496	5.261	7.000	4.577	42 68	20 12
1951	—	8.000	10.290	—	9.636	85 36	48 57
1952	106.397	38.253	—	—	10.000	250 00 (1)	—
1953	—	—	- 21.752	—	—	—	—
1954	—	—	- 44.401	—	—	—	—

(1) Répartition en sus de 4 actions de 5.000 fr.

BILANS AU 21 DECEMBRE (En 1.000 francs)

	1950	1951	1952	1953	1954
ACTIF					
Immobilisations (nettes)	90.250	1.129.772	2.354.875	2.436.791	2.436.541

Autres valeurs immobilisées	13.610	31.052	30.710	29.665	25.500
Réalisable :					
Valeurs d'exploitation	5.626	6.538	45.074	66.553	62.264
Débiteurs	164.721	812.363	209.709	137.558	102.861
Titres de placement	19.060	18.866	39.926	22.725	23.272
Disponible	207.230	197.268	166.608	81.641	69.625
Résultats	—	—	—	21.192	66.153
	<u>500.497</u>	<u>1.695.859</u>	<u>2.848.902</u>	<u>2.796.685</u>	<u>2.786.216</u>
PASSIF					
Capital	20.000	20.000	200.000	200.000	200.000
Réserves	31.452	1.011.237	1.930.405	1920,404	1.920.404
Fonds de renouvellement et provisions	214.495	221.220	52.950	27.804	32.835
Dette à long terme	75.250	85.325	450.100	493.424	540.435
Dette à court terme	154.039	847.787	213.447	155.053	52.542
Bénéfices	5.261	10.290	—	—	—
	<u>500.497</u>	<u>1.695.859</u>	<u>2.848.902</u>	<u>2.796.685</u>	<u>2.786.216</u>