

Mise en ligne : 8 décembre 2023.  
Dernière modification : 29 janvier 2024.  
[www.entreprises-coloniales.fr](http://www.entreprises-coloniales.fr)

# COMPAGNIE COMMERCIALE DE TRANSPORTS À VAPEUR FRANÇAIS (1881-1897), Paris-Le Havre

Ligne de la Nouvelle-Orléans  
et autres ports de l'Atlantique.  
Voyages ponctuels vers l'Indochine et le Pacifique

S.A., 2 mars 1881.

SOCIÉTÉ NOUVELLE <sup>1</sup>  
(*Le Journal des débats*, 10 mars 1881)

La SOCIÉTÉ NOUVELLE avait fixé aux 16 et 17 courant la souscription aux 30.000 actions de la

COMPAGNIE COMMERCIALE DE  
TRANSPORTS À VAPEUR FRANÇAIS

qu'elle met en ce moment en vente.

La souscription à l'EMPRUNT AMORTISSABLE a été fixée depuis au 17 courant.

Afin d'éviter la coïncidence, la SOCIÉTÉ NOUVELLE a résolu de remettre aux mercredi 30 et jeudi 31 courant les jours où seront reçues à ses guichets et dans ses succursales les demandes d'actions de la COMPAGNIE COMMERCIALE DE TRANSPORTS À VAPEUR FRANÇAIS.

---

Compagnie commerciale de transports à vapeur français.  
(*Le Messenger de Paris*, 23 mars 1881)

La Société susdésignée a pour objet toutes opérations de transports maritimes, principalement par vapeur ; l'achat, la construction, l'armement et l'affrètement des navires ; l'acquisition par voie d'achat, de fusion ou de toute autre manière, de tous matériels appartenant à d'autres sociétés, et généralement toutes opérations se rattachant à l'objet principal.

Elle s'est constituée pour une durée de 60 années, suivant acte sous signatures privées, en date à Paris du 19 février dernier, déposé pour minute à M<sup>e</sup> Massion, notaire.

Le siège social est provisoirement établi à Paris, rue Drouot, n° 28, et pourra être transféré partout ailleurs, à Paris ou au Havre, par décision du conseil d'administration. La Société peut établir des agences partout où le conseil en reconnaît l'utilité.

Il a été fait apport à la Société, par MM. E. Blanchard et E. Debove, fondateurs, de :

1° un traité de construction passé avec la Compagnie des Forges et Chantiers de la Méditerranée, assurant à la Société la construction et la livraison des navires dans des

---

<sup>1</sup> Société nouvelle de banque et de crédit, pour laquelle MM. Blanchard et Debove auront affaire à la justice (*Le Messenger de Paris*, 15 janvier 1884).

conditions déterminées et qui lui permettront de jouir des avantages accordés par la loi sur la marine marchande promulguée le 29 janvier dernier ;

2° de traités de fret passés avec divers négociants commissionnaires de Paris, de Bordeaux, du Havre et de l'étranger, assurant à la Société un trafic important.

Le capital social, qui pourra être augmenté, est de 12.000.000 fr., divisés en 24.000 actions de 500 fr. chacune, dont 2.000 libérées, sont attribuées aux fondateurs, en représentation de leurs apports. Les 22.000 actions émises contre espèces sont libérées immédiatement de 1/4 ; avec faculté pour les souscripteurs de les libérer intégralement. Un droit de souscription aux actions nouvelles qui pourraient être émises ultérieurement est réservé pour 3/4 aux actionnaires primitifs, pour 1/4 aux fondateurs.

L'administration de la Société est confiée à un conseil composé de 6 membres au moins, 12 au plus, élus pour six années, renouvelables par sixième chaque année, et propriétaires chacun de 50 actions inaliénables. Par dérogation, les statuts ont désigné comme administrateurs pour 3 ans MM. Thomas Breckenridge, Cherpin, Couvert, Debove, Denayrouse, J. Duprat, Fred. Fœrster, Maudrot et Robert Vidal.

Le conseil d'administration ne peut délibérer valablement que si 4 membres au moins sont présents ou représentés. Il est investi, entre autres pouvoirs, de celui de contracter tous emprunts, conférer toutes hypothèques et autres garanties sur les biens mobiliers et immobiliers de la Société. Il pourra déléguer un ou plusieurs de ses membres pour l'ex. édition courante des affaires de la Société : il peut nommer un directeur chargé de l'exécution de ses décisions.

L'assemblée générale des actionnaires se réunit tous les ans, avant la fin du mois de juin. Elle se compose de tous les propriétaires d'au moins 10 actions, avec 1 voix par 10 actions, sans pouvoir réunir plus de 10 voix.

L'année sociale suit l'année ordinaire, le premier exercice prendra fin le 31 décembre 1881.

Sur les bénéfices nets, il est prélevé 5 % pour la réserve légale jusqu'à 1/10 du capital social, sans préjudice du droit du conseil d'administration de proposer toutes autres réserves à l'agrément de l'assemblée. Il est prélevé ensuite somme suffisante pour servir aux actions un intérêt de 5 % des sommes versées, puis une somme affectée à l'amortissement du matériel, laquelle devra représenter au moins 1/20 de la valeur de ce matériel. Le surplus est attribué, 15 % au conseil d'administration, et 85 % aux actionnaires, à titre de dividende.

Pendant la période de construction, laquelle ne pourra excéder les deux premiers exercices, les sommes dont les actions seront libérées recevront un intérêt annuel de 5 %, qui sera, en cas d'insuffisance des bénéfices, prélevé sur le capital.

Deux assemblées générales des actionnaires, tenues les 9 février dernier et 2 mars courant, ont définitivement constitué la Société. La durée des pouvoirs des administrateurs désignés par les statuts a été portée à six années.

MM. Pecoud et Élie Blanchard ont été nommés commissaires pour le premier exercice.

Le conseil d'administration a nommé M. Cherpin son président et MM. Joannès Couvert et J. Duprat comme administrateurs-délégués.

Les statuts ont été déposés à Paris le 17 mars courant.

---

Compagnie commerciale de transports à vapeur français.  
(*Le Messager de Paris*, 26 mars 1881)

Nous avons publié, lundi dernier, un aperçu général des conditions dans lesquelles a été constituée, par actes passés le 19 février 1881, la Compagnie commerciale de transports à vapeur français.

Nous avons passé en revue les traits principaux de l'organisation de la société : capital de 12 millions divisé en 24.000 actions de 500 fr. ; traité passé avec la Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée pour la construction de sept grands navires à vapeur de 3.000 tonnes de jauge, coûtant chacun 1.640.000 fr., soit pour les sept, 11.480.000 fr.; ces navires devant desservir deux lignes, l'une du Havre-Bordeaux à Colon Panama, [par les Antilles](#) ; l'autre du Havre à la Nouvelle-Orléans ; le fret assuré par des conventions de transports passés avec vingt-cinq maisons d'armement et de commerce ou du commission de Paris, Bordeaux et Le Havre.

Il nous reste, disions-nous, à examiner comment vivra l'entreprise, et quelles seront les sources de produits.

Il nous faut placer en première ligne la subvention de l'État. On sait que la loi du 30 janvier 1881 sur la marine marchande assure à celle-ci le concours de l'Etat, dont elle était jusqu'ici privée, et l'appelle à jouir du système subventions qui est en vigueur pour toutes les autres en reprises d'intérêt général.

Voici à cet égard le texte même de l'article 9 de la loi :

À titre de compensation des charges imposées à la marine marchande pour le recrutement et le service de la marine militaire, il est accordé pour une période de dix années, à partir de la promulgation de la présente loi, une prime de navigation aux navires français à voiles et à vapeur.

Cette prime s'applique exclusivement à la navigation au long cours.

Elle est fixée par tonneau de jauge nette et 1.000 milles parcourus, à 1 fr. 50 pour les navires de construction française sortant de chantier, et décroît par année de : 0 fr. 075 pour les navires en bois ; 0 fr. 075 pour les navires composites ; 0 fr. 05 pour les navires en fer. La prime est réduite à moitié de celle déterminée ci-dessus pour les navires de construction étrangère.

Les navires francisés avant la promulgation de la présente loi sont assimilés, pour la prime, aux navires de construction française.

La prime est augmentée de 15 % pour les navires à vapeur construits sur des plans préalablement approuvés par le département de la marine.

Le nombre des milles parcourus est calculé d'après la distance comprise entre le point de départ et celui d'arrivée, mesurée sur la ligne directe maritime.

En cas de guerre, les navires de commerce peuvent être réquisitionnés par l'État.

Sont exceptés de la prime les navires affectés à la grande et à la petite pêche, aux lignes subventionnées et à la navigation de plaisance.

Il résulte de cet article : 1° que l'État donne aux navires français, de construction française, une subvention dont le montant sera réglé à raison de 1 fr. 50 par tonneau de jauge nette et par 1.000 milles parcourus ; 2° que, pour les navires à vapeur construits sur plans approuvés au préalable par le département de la marine, la subvention sera réglée dans les mêmes conditions, mais avec une majoration de 15 %, c'est-à-dire qu'au lieu d'être de 1 fr. 50, elle sera de 1 fr. 72 1/2.

La moyenne du parcours annuel des grands navires à vapeur de 2.700 tonneaux de jauge nette, comme ceux que la Société fait construire, est au moins de 40.000 milles. Un de ces navires recevra donc de l'État pour 1.000 milles parcourus, à raison de 1 50 par tonne, 2.700 fois 1 50, soit 4.050 fr.

S'il parcourt 40 fois cette distance ou 40.000 milles, il recevra 40 fois plus, soit 162.000 fr.

Le même navire, s'il a été construit sur plans approuvés par le département de la marine, verra le chiffre de sa subvention pour le même parcours porté à 186.300 fr.

Or la Société a projeté sur les deux lignes que la flotte doit desservir et que nous avons précédemment décrites, 12 voyages par an pour la première, et 18 pour la seconde.

La distance à parcourir est d'environ 11.000 milles, aller et retour, sur la première ligne, et de 8.600 milles, aller et retour également, sur la seconde ligne.

Étant donné le tonnage de ses navires (2.650 à 2.700 tonneaux de jauge nette), le montant de la subvention annuelle que la Compagnie recevra de l'État, ressort, au minimum, à 1,1 ou 1.200.000 fr., soit 9 à 10 % de son capital.

L'approbation des plans de construction des navires demandée au département de la marine, en élevant le montant de la prime de 1 fr. 50 à 1 fr. 72 1/2, élèverait en même temps à plus de 1.300.000 francs pour le même parcours la subvention à recevoir de l'État.

Provisoirement donc, et en admettant qu'au moyen du produit de ses transports, la Compagnie n'arrive qu'à couvrir seulement ses frais et ses dépenses d'assurances, ses bénéfiques nets et disponibles se composeraient du montant de la subvention, représentant, dans l'un ou l'autre cas indiqué ci-dessus, 9 ou 10 % du capital, soit 45 à 50 fr. par action, tant qu'il n'aura été fait aucune émission d'obligations.

Il est vrai que les chiffres de la subvention sont ceux de la première année d'exploitation, et, qu'aux termes de la loi, ils décroîtront dans les années suivantes, et que la subvention elle-même n'est accordée que pour une durée de, dix années.

Il importe de constater que la diminution n'est que de 0,05 centimes par année ; la prime de 1 fr. 50 sera, par conséquent, réduite progressivement à 1 fr. pour la dixième année.

Cette prime, majorée de 15 %, c'est-à-dire la prime de 1 72 1/2 sera réduite, à la même époque, à 1 fr. 22 1/2.

N'est-il pas certain que l'augmentation constante du mouvement commercial viendra largement compenser cette légère diminution de la prime à la navigation, et que si le mouvement maritime a doublé d'ici dix ans comme il a doublé dans les dix années de 1860 à 1869 et dans les suivantes, la Compagnie n'aura besoin de subvention d'aucune sorte pour prospérer et donner des dividendes à ses actions ?

Tout récemment, le rapporteur de la commission du Sénat chargée d'examiner la proposition de loi sur la marine marchande, s'exprimait ainsi :

Quant aux avantages que notre commerce peut retirer de l'établissement de relations fréquentes, sous pavillon français, avec les pays lointains, il peut ne pas être inutile de rappeler, à titre d'exemple, le résultat de l'établissement de la ligne postale subventionnée qui relie Bordeaux avec le Brésil, le Rio de la Plata et l'Uruguay.

La moyenne du commerce général de la France avec ces trois pays avait été, dans les quatre années qui ont précédé l'ouverture de la ligne (1860), pour les importations et les exportations réunies, de 200 millions de francs. En 1869, le mouvement s'était élevé de 137 %, il atteignait 475 millions de francs.

Le tonnage représentant le mouvement de Bordeaux avec le Brésil, le Rio de la Plata et l'Uruguay avait plus que quintuplé, déduction faite du tonnage postal ; il était de 69.000 tonnes au lieu de 16.000.

Dans les annexes aux comptes rendus des travaux de la chambre de commerce du Havre pour 1879, nous trouvons pour les entrées et sorties, au Havre, des navires à vapeur exclusivement affectés au long cours, les chiffres suivants : en 1879, le nombre des navires à vapeur entrés ou sortis a été de 3.479 et le tonnage correspondant de 2.486.500 tonnes ; en 1871, il n'était entré ou sorti que 2.357 navires jaugeant seulement 1.236.690 tonnes ; soit 1.112 navires de moins qu'en 1879, avec un tonnage inférieur de plus de moitié.

Ce n'est pas le trafic qui manque dans nos ports, ce sont les navires français qui sont insuffisants. M. Dupuy de Lôme, intervenant dans la discussion de la loi, a fait connaître ces données intéressantes :

« Actuellement, sur les 15.500.000 tonnes transportées, a dit l'honorable sénateur, il y en a 11.500.000 portées par l'étranger, et la France paye, pour ces transports, au moins 345 millions par an aux étrangers. Sur le reste, c'est-à-dire 3.900.000 tonnes, portées par les bâtiments français, à peine 120 millions de francs sont payés à la marine française.

« Eh bien, ce n'est pas notre part légitime ; c'est sur ces 345.000.000 de francs qu'il s'agit de reprendre ce qu'il est rationnel de récupérer. »

Et M. Dupuy de Lôme ajoutait un peu plus loin que, quant à lui, il ne voyait rien d'impraticable à ce que, sur ces 345 millions, notre marine en conquît au moins 100.

Tout permet donc de prévoir pour la nouvelle société de navigation un sort aussi prospère que celui d'autres compagnies, comme les Transports maritimes de Marseille, qui, sans subvention, ont donné pour 1879 un dividende de 50 fr. à leurs actionnaires.

La composition du conseil assure à la Compagnie une direction compétente et éclairée. En dehors de M. Cherpin, sénateur, qui préside le conseil, nous voyons que celui-ci se compose de MM. Th. Breckenridge, négociant-armateur au Havre de M. J. Couvert, négociant-armateur, membre de la chambre et du tribunal de commerce du Havre ; Fr. Fœrster, L. Maudrot, R. Vidal, tous trois armateurs au Havre, le second ancien juge au tribunal de commerce du Havre, le troisième juge au même tribunal ; Debove, A. Denayrouse, ancien armateur, Duprat, de la maison Duprat, Allard et Cie, de Paris et Costa-Rica.

On voit que la plus grande partie des membres du conseil sont des négociants armateurs du Havre, connaissant à fond les intérêts et les besoins du commerce.

Disons, en terminant, que la Compagnie est essentiellement commerciale, que son objet consiste exclusivement dans le transport des marchandises, et qu'elle n'aura par conséquent besoin ni des installations coûteuses ni du personnel nombreux que nécessite le service des voyageurs.

Nous rappelons que 20.000 actions, libérées de 250 francs, seront mises en vente les mercredi 30 et jeudi 31 courant, au prix de 300 francs nets à payer, par la Société Nouvelle de Banque et de Crédit, ce prix de 300 francs étant payable à raison de 100 francs en souscrivant et de 200 francs à la répartition.

FRANÇOIS GÉRAUD.

---

*(Le Journal des débats, 20 février 1882)*

Par arrêté en date du février, la Compagnie commerciale de transports à vapeur français, ayant son siège à Paris, 14, rue de la Victoire, et son siège d'exploitation au Havre, 31, rue de la Bourse, a été autorisée à entreprendre les opérations d'engagement et le transport des émigrans.

---

*Annuaire de la Cie des agents de change 1883/1884, p. 1322-1324 :*

Compagnie commerciale de transports à vapeur français

Cherpin, pdt ; J. Couvert, J. Duprat, Breckenridge, A. Debove, Em. Blanchard.

---

NOUVELLES DU JOUR  
*(Le Soir, 20 septembre 1883)*

L'adjudication du service de transport du personnel, du matériel et des vivres, pour compte de la marine, entre la Métropole et les colonies de la Nouvelle-Calédonie et de Taïti, avec escale au Gabon, a eu lieu aujourd'hui au ministère de la marine, sous la présidence du contre-amiral Layrle.

L'adjudication a été prononcée en faveur de la Compagnie commerciale de transports à vapeur français.

Ce service était primitivement fait par la maison [J.-H. Tandonnet et frères](#), armateurs à Bordeaux.

---

1886 : Emprunt auprès de la [Banque maritime](#)

---

Compagnie commerciale de transports à vapeur français.  
(*Le Messager de Paris*, 7 janvier 1886)

L'assemblée annuelle des actionnaires de la Compagnie commerciale de transports à vapeur français a eu lieu le 22 juillet 1885.

Les comptes de l'exercice 1884 qui lui étaient soumis et qu'elle a approuvés, se sort soldés par une perte de 192.428 fr., sans tenir compte d'aucun amortissement.

La principale cause de ce fâcheux résultat est l'avitaillement des frets. La crise qui sévit depuis trois années sur l'industrie maritime n'a pas épargné, comme on le voit, la Compagnie commerciale de Transports.

Le trafic total pendant l'exercice 1894 comprend 18 voyages accomplis, dont 15 sur la ligne de la Nouvelle-Orléans. Les chiffres bruts correspondant à ces 18 voyages, sont les suivants : marchandises transportées 89.364 tonnes, passagers transportés 2.510, distances parcourues donnant droit à la prime à la navigation 185,583 milles.

Ces chiffres indiquent une sérieuse diminution sur le trafic de l'exercice précédent, et la baisse persistante dans le taux des frets explique la différence entre les produits de l'exploitation de l'exercice 1883 et ceux qui figurent aux comptes de l'exercice 1884. Pendant l'exercice 1883, en effet, il avait pu être réalisé 38 voyages complets dont 18 sur la ligne de la Nouvelle-Orléans et transporté plus de 129.000 tonnes.

D'autre part, la Compagnie a eu à subir de nombreuses et importantes avaries dues pour la plupart à des cas fortuits.

Voici le bilan au 31 décembre 1884 :

ACTIF	
Matériel naval	12.602.961 51
Matériel d'exploitation	4.133 05
Mobilier	29.914 30
Apports	1.000.000
Frais de premier établissement	1.046.631 10
Approvisionnements	10.785 45
Caisse et valeurs	125.464 72

Débiteurs divers	885.360 43
Trésor public	418.511 03
Actions. Versements à effectuer	3.325.558 00
Voyages en cours	436.998 20
Profits et pertes	192.428 08
	<u>20.078.645 87</u>
PASSIF	
Capital	12.000.000 00
Banque maritime. Compte hypothécaire	5.483.061 02
Créanciers divers	2.332.783 11
Amortissements	186.594 86
Réserves :	
Statutaires	22.547 19
Grosses réparations	23.000
Fonds d'assurances	18 969 09
	<u>20.078.645 87</u>

Depuis la fin de l'exercice 1884, la Compagnie a participé aux transports faits pour le compte de l'État sur le Tonkin. Deux de ses steamers ont été affrétés par le département de la marine.

De plus, elle a été déclarée adjudicataire d'une partie du service régulier organisé par le service de la marine entre Toulon, la Cochinchine et le Tonkin. La participation de la Compagnie dans ce service mensuel est de quatre départs par an.

En résumé, le conseil étudie et met en pratique actuellement toutes les améliorations qui lui paraissent utiles. .

L'assemblée, après avoir approuvé les comptes de l'exercice 1884, a réélu MM. Amiet et Pecoud commissaires pour 1885.

ÉLIE BÉLOU.

### CIE NATIONALE DE NAVIGATION

Société anonyme au capital de 15 millions  
Siège social à Marseille,  
(*Le Temps*, 1<sup>er</sup> avril 1885)

### SERVICE MENSUEL POUR LA COCHINCHINE ET LE TONKIN

Avec splendides emménagements *[sic]* pour passagers  
Le vapeur *Hindoustan*, cap. Coste, partira de TOULON le 5 avril prochain, touchant à Saïgon et Haïphong.

Pour passages et renseignements, s'adresser :

À Marseille, au siège social de la Compagnie, 18, rue de la République

À Paris, à MM. H. Laurette et Cie, 36, Faubourg-Poissonnière, et au siège de la Cie commerciale de transports à vapeur français, 20, rue Lepeltier [*sic* : *Le-Peletier*];  
À Lyon, à M. R. Moirond, 31, rue de l'Hôtel-de-Ville ;  
À Bordeaux, à M. A. Veillet, rue Ségalier, 13 ;  
Au Havre, au siège de la Cie commerciale de transports à vapeur français.

---

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

Le rapport que nous analysons mentionne que des accords sont intervenus entre les Chargeurs réunis et la Compagnie commerciale de Transports à vapeur français, en vertu desquels la Compagnie qui nous occupe est devenue consignataire de la Compagnie commerciale.

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

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

---

### Chargeurs réunis Assemblée générale ordinaire du 15 novembre 1886 (*Le Messager de Paris*, 6 février 1887)

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

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

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

---

### TRANSPORTS A VAPEUR FRANÇAIS (*Le Journal des finances*, 24 septembre 1887)

Les actionnaires de cette Compagnie se sont réunis en assemblée générale ordinaire et extraordinaire le 23 juin dernier.

Le rapport présenté sur les résultats de 1886 constate que le compte de profits et pertes se solde par une insuffisance de 550,193 fr. Toutefois, le fonds d'assurances, c'est-à-dire la réserve destinée à faire face aux sinistres éventuels, s'est accrue de 157,670 fr., ce qui ramène la perte réelle à 394.523 fr.

Ces résultats constituent une amélioration sensible par rapport aux exercices précédents ; le bénéfice brut de 1886 ressort en effet à 154.934 fr., contre 68.360 fr. seulement en 1885.

L'amélioration aurait été beaucoup plus considérable sans les [pertes occasionnées par deux voyages à Nouméa, qui ont grevé le compte d'exploitation de 427.000 fr.](#)

Les frais généraux ont diminué d'environ 50.000 fr. par suite d'un traité conclu avec la Société des Chargeurs réunis ; mais, par contre, les dépenses d'exploitation ont été augmentées de la commission de 1 % stipulée au contrat au profit de la compagnie consignataire.

En assemblée générale extraordinaire, les actionnaires ont adopté les résolutions suivantes :

I. — L'assemblée générale, confirmant en tant que de besoin les résolutions adoptées par l'assemblée générale du 26 février

dernier, et après avoir entendu le rapport sur les diverses opérations :

1° Approuve et ratifie les échanges d'actions opérées en vue desdites résolutions, l'exécution des actions qui n'ont été ni libérées ni échangées, et le rachat, pour le compte de la Société, des actions exécutées ;

2° Elle approuve également et rend définitif l'achat à option de 2.624 actions présentées à l'échange au prix total de 6.300 fr. ;

3° Elle fixe, en raison et suite de ces diverses opérations, la réduction du capital à 5.300.000 fr., et arrête à 6.700.000 fr. le chiffre définitif du capital nouveau.

II. — L'assemblée approuve les modifications aux statuts.

III. — La somme de 2.287.438 fr. 35, formant le bénéfice de la réduction du capital, sera répartie comme suit :

1° Extinction de la créance sur la Société nouvelle	17.034 54
2° Au crédit du compte timbre et droits de transmission	39.481 62
3° A l'amortissement du compte de frais de premier établissement	378.292 35
4° A l'amortissement du compte mobilier	11.965 72
5° A l'amortissement des comptes matériel naval et apports réunis	1.749.081 59
6° Au crédit du compte profits et pertes	91.582 63
	<u>2.287.438 85</u>

Par suite des attributions ci-dessus, l'assemblée générale déclare que tous les amortissements sont complets jusqu'au 31 décembre 1886, et qu'à partir du présent exercice, il sera procédé, à l'égard des divers comptes à amortir, conformément aux dispositions nouvelles de l'article 39 des statuts.

---

## COMPAGNIE COMMERCIALE des TRANSPORTS À VAPEUR FRANÇAIS

Assemblée générale ordinaire du 23 juin 1887  
(*Le Messager de Paris*, 22 janvier 1888)

### RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Messieurs,

Vous êtes réunis en assemblée générale et extraordinaire sur la convocation de votre conseil d'administration agissant en vertu de l'article 32 des statuts.

Assemblée ordinaire

Nous avons l'honneur de soumettre à votre examen le bilan et les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 1886 et de vous présenter, même temps, notre rapport sur les opérations sociales pendant ce même exercice.

Le rapport de MM. les commissaires dont il vous sera donné lecture vous fournira, avec leur appréciation, le résumé des principaux articles du bilan. Nous vous demandons de vouloir bien en voter les conclusions.

#### Trafic

Notre trafic total pendant l'exercice 1886 comprend dix-huit voyages, dont dix à la Nouvelle-Orléans et [huit, tant dans l'Extrême-Orient que dans l'océan Pacifique.](#)

Ces dix-huit voyages donnent les chiffres statistiques suivants :

Marchandises transportées	95.000 tonnes.
Passagers transportés, <a href="#">non compris les transports de militaires pour le compte de l'État</a>	1.470
Distances donnant droit à la prime de navigation	243.765 milles.
Les produits de ces voyages se sont élevés à la somme de	6.716.751 67
et les dépenses d'exploitation à	6 561.817 20
Soit un excédent de recettes sur les dépenses de	154.934 36

Sur ces dix voyages de la Nouvelle-Orléans:

Sept ont donné un produit net de Les trois autres ont laissé une perte de 1 79 . 5 8 2  
84

Les trois autres ont laissé une perte de 43.360 22

L'ensemble de notre trafic sur la ligne régulière de la Nouvelle-Orléans ne nous a donc laissé qu'un bénéfice total 136 222 57

[Quatre des voyages accomplis dans l'Extrême-Orient ont laissé un produit net de 504.844 09](#)

[Les deux autres ont laissé une perte de 58.886 60](#)

[Soit un produit net sur l'ensemble de ces six voyages de 445.957 48](#)

Avec le produit du voyage de la Nouvelle-Orléans, soit 136.222 57

Nous aurions obtenu un produit total net de 582.280 25

[Malheureusement, les deux voyages que notre marché du 19 septembre 1883 avec le département de la marine nous a obligé à faire à Nouméa\\*, Tahiti, ont laissé :](#)

[L'un une perte de 272.304 09](#)

[L'autre une perte de 154.941 60](#)

[Soit ensemble une perte totale de 427.245 69](#)

Non compris le produit probable que nous aurions retiré de l'utilisation, sur une autre ligne, de l'un de ces steamers dont le voyage a eu une durée exceptionnelle de plus de 400 jours.

À votre dernière réunion, nous vous disions que nous étions en instance auprès du département de la marine pour obtenir la résiliation de notre contrat. Nous avons la satisfaction de vous annoncer que nos efforts ont abouti, et que ce contrat qui nous a été si onéreux est aujourd'hui purement et simplement résilié.

Néanmoins, l'exercice aura encore à supporter le résultat du voyage du steamer le *Précurseur*, que nous avons affrété pour cette destination et qui n'est rentré en Europe que dans les premiers mois de cette année.

Le produit net de notre exploitation, ne s'élevant, comme nous l'avons dit, qu'à la somme de 154.934 36

a été insuffisant pour couvrir nos frais généraux et les intérêts de nos emprunts hypothécaires et de nos comptes courants, et nous avons le regret d'avoir à ajouter au débit du compte des profits pertes une insuffisance pour l'exercice 1886 de 550.193 75

Toutefois, nous devons vous signaler une contre-partie qui atténue dans une notable proportion cette insuffisance et qui la réduit réellement à 392.523 27

par le fait que notre compte d'assurances s'est augmenté d'une somme de 157.670 48

ainsi qu'il ressort de la comparaison des deux bilans de 1885 et 1886.

Bien que ce résultat soit loin de nous donner satisfaction et de réaliser nos espérances, il marque néanmoins un progrès considérable sur l'exercice 1885.

Le trafic général a augmenté de plus de 500.000 fr. Le tonnage de 1886 surpasse de 10.000 tonnes celui de 1885. Enfin, les distances parcourues en 1886, accusent une augmentation de près de 60.000 milles.

Si, de ces deux derniers exercices, on supprimait les [voyages de Nouméa et Tahiti](#), l'exercice 1886 présenterait sur celui qui l'a précédé une amélioration de plus de 372.000 fr., bien que le taux du fret ne se soit pas relevé. Cette tendance meilleure s'est accentuée avant la clôture de l'exercice. [Dans les derniers mois de 1886, nous avons engagé pour l'Extrême-Orient des opérations de transports d'hommes et de marchandises qui nous promettent des résultats avantageux dont profitera l'exercice 1887.](#)

[Cinq voyages ont été, jusqu'à ce jour, accomplis dans des conditions parfaites de vitesse, de régularité de marche et de bonne tenue qui font le plus grand honneur à notre flotte, à notre personnel navigant et à l'ingénieur chargé de la surveillance de nos machines.](#)

Qu'il nous suffise de vous dire que nous avons transporté 4.500 émigrants à une distance de plus de 9.000 milles, en ne perdant qu'un homme et qu'un enfant et sans malade à bord.

Cette amélioration dans les conditions de navigabilité de notre flotte nous a permis de conclure pour l'année courante des polices d'assurances beaucoup plus avantageuses que les précédentes. Grâce à la réduction du taux de la prime et à l'autorisation que vous nous avez donnée à votre dernière assemblée ordinaire de n'assurer que le montant du prêt hypothécaire, nous aurons pour l'exercice 1887 près de 200.000 francs de moins à inscrire de ce chef au débit de notre compte d'exploitation.

Notre contrat de consignation avec la Société des Chargeurs réunis se poursuit dans des conditions normales ; mais la diminution dans les frais généraux qui en est la conséquence n'a pu avoir un effet utile que pour les six derniers mois de l'exercice 1886.

Les fonctions de vos administrateurs ont atteint la limite de leur durée. Aux termes de l'article 20 des statuts, le conseil doit être soumis en entier à la réélection.

Vous aurez également à nommer les commissaires pour l'examen des comptes de l'exercice 1887 et à fixer leur rémunération.

## RAPPORT DES COMMISSAIRES

.....

### Résolutions

#### Première résolution

L'assemblée générale, après avoir entendu les rapports du conseil d'administration et des commissaires, approuve les comptes de l'exercice 1886 tels qu'ils lui sont présentés.

Cette résolution est adoptée à l'unanimité moins deux voix.

#### Deuxième résolution

À l'unanimité, MM. Joannes Couvert, Ballande <sup>2</sup>, Breckenridge, Jules Couvert, Debove et Genestal, administrateurs sortants, sont réélus administrateurs dans les termes des articles 19 et 20 des statuts.

#### Troisième résolution

MM. Pécoud et Amiet sont nommés commissaires pour l'examen des comptes de l'exercice 1887. Leur rémunération est fixée à 1.200 fr.

#### Quatrième résolution

L'assemblée générale fixe à vingt mille francs par an la valeur des jetons de présence accordés au conseil d'administration.

### Assemblée générale extraordinaire

M. le président donne lecture de l'ordre du jour de l'assemblée générale extraordinaire ainsi conçu :

Réduction du capital social ; modifications diverses aux statuts.

M. le président donne la parole à l'administrateur délégué de Paris, qui donne lecture du rapport suivant :

Messieurs,

Vous êtes convoqués en assemblée générale extraordinaire pour compléter les résolutions votées par vous dans votre séance du 26 février dernier et apporter aux statuts certaines modifications dont les unes ne sont que la conséquence et l'application des résolutions déjà votées et les autres vous sont présentées par votre conseil d'administration comme nécessaires au bon fonctionnement de la Société.

Nous devons tout d'abord vous rendre compte des diverses opérations d'échange, de vente et d'achat d'actions exécutées conformément aux résolutions de l'assemblée du 26 février dernier.

2.860 actions libérées de 375 francs ont été échangées contre actions libérées	1.430
8.936 actions libérées de 250 francs ont été échangées contre actions libérées	2.234
	<u>3.664</u>

1881 actions non libérées ne s'étant pas présentées à l'échange pendant les délais et même après les délais prescrits ont été vendues en l'étude et par le ministère de M<sup>e</sup> Massion, notaire, le 3 juin courant, et votre société s'en est rendue adjudicataire. Ces actions sont et demeurent annulées conformément à votre précédente décision.

À l'opération d'échange est venue se greffer une opération d'achat à option de 2.624 actions.

Elle a été conclue au prix de 6.300

Nous vous demanderons de rendre définitif cet achat par une résolution séparée.

Par suite de ces diverses opérations et en tenant compte d'une soixantaine d'actions que nous serons obligés de conserver en réserve pour faire face aux réclamations

---

<sup>2</sup> André Ballande (1857-1936) : patron des [Éts Ballande](#), Paris-Nouméa.

auxquelles pourraient donner lieu certaines erreurs inévitables au début d'une société dans la répartition des titres, le capital sera réduit au chiffre de 6.700.000 fr.

C'est une amélioration de 300.000 fr. sur le chiffre que nous vous avons annoncé à votre dernière réunion, et l'ensemble des exécutions et rachats n'aura exigé qu'un débours total de 6.686 65.

Nous vous proposerons, en outre, d'apporter aux statuts sociaux, diverses modifications que l'expérience a démontré nécessaires ou utiles.

Le projet de résolution que vous avez sous les yeux, vous les fait connaître et ne comporte que de courtes explications.

La modification à l'article 5 n'est qu'une question de réduction, elle n'a pour but que de rendre plus claire une disposition qui était dans l'esprit de l'ancien article 4 et qui permet à la Société toutes opérations, même commerciales, se rattachant à l'objet principal.

La modification de l'article 5 n'est que la conséquence de la réduction du capital social.

Celle de l'article 31, en réduisant à cinq au lieu de dix le nombre des actions nécessaires pour assister aux assemblées générales ordinaires, a pour objet de rendre les assemblées accessibles à un plus grand nombre d'actionnaires, ce qui est toujours désirable à notre avis.

Cette disposition est, du reste, aussi une conséquence de la diminution du nombre des actions sociales.

La nouvelle disposition de l'article 33 permettra au conseil de choisir parmi ses membres le président de l'assemblée, en cas d'absence ou d'empêchement du président du conseil.

La modification que nous proposons à l'article 39 est plus importante et mérite quelques explications.

D'après la rédaction de l'article 39 actuel, il semblerait que l'amortissement du matériel ne doit fonctionner que dans le cas où l'exercice présenterait des bénéfices et même après prélèvement d'un premier dividende aux actionnaires.

Cette interprétation est inadmissible et contraire à tous les errements [sic] pratiqués dans les Sociétés de navigation.

Mais d'autre part, même en l'absence de bénéfices, faire porter au débit du compte profits et pertes un amortissement calculé sur la base de 5 %, c'est certainement dépasser la mesure.

Nous pensons que l'amortissement doit fonctionner en tout temps ; mais nous avons pensé aussi qu'il était sage de ne pas nous enfermer dans des limites trop étroites et de laisser à chaque assemblée le soin de décider sur la proposition du conseil l'importance des amortissements qu'il y aurait lieu d'opérer chaque année.

Dans la clause finale, nous prévoyons la constitution d'un fonds spécial de prévoyance et la rédaction que nous soumettons à votre appréciation est celle qui se trouve déjà dans les statuts des Compagnies de navigation les mieux organisées.

Enfin, messieurs, il nous reste à vous demander de répartir entre divers comptes le bénéfice résultant de la réduction du capital social.

Cette réduction est au total de 5.300.000 00

dont il faut déduire d'abord le montant du compte « versements à effectuer », compte qui doit disparaître de notre actif, et se monte à 3.005.875 fr. ; 2° le coût, frais compris, des actions rachetées, soit 6.686 65 : la différence, soit 2.287.438 35, constitue un véritable bénéfice puisqu'elle représente une diminution de passif, sans compensation directe.

Nous vous proposons de répartir cette dernière somme comme suit :

1° Extinction d'une créance de 17.034 francs sur la Société nouvelle, compte qui n'a plus de raison d'être puisque les actions déposées en garantie de la créance ont été exécutées et que, d'ailleurs, la Société est en faillite 17.034 54

2° Nous vous proposons de porter au crédit du compte « Droits de transmission et timbres » une somme de formant le solde de ce compte au 31 décembre 1886, déduction faite d'une somme de 16.029 20 qui nous a été restituée par le fisc au mois de janvier dernier.

Ces droits sont dus par les actions ; mais la plupart de ces actions étant ou transformées ou annulées, l'extinction de compte est de droit ;

3° Nous vous proposons de porter à l'amortissement du compte « Frais de premier établissement » une somme de 378.292 25

Cette somme représente l'amortissement à raison de 10 % jusqu'au 31 décembre 1886 de sa valeur initiale calculée chaque année sous déduction des amortissements déjà opérés.

4° Nous vous proposons l'amortissement du compte « Mobilier » à raison de 10 % par an calculé sur sa valeur initiale, soit 11.965 72

5° Nous vous proposons de réunir le compte Matériel naval et le compte Apports qui n'en forment réellement qu'un, puisque c'est l'apport du traité de construction qui vous a permis de traiter aux conditions que vous avez obtenues, conditions qui eussent été tout autres sans l'apport du traité.

Nous vous proposons de porter à l'amortissement de ces deux comptes la somme de 1.749.081 59

Cette somme représente un amortissement annuel du trentième de la valeur de votre matériel naval en y ajoutant l'apport du traité de construction.

Cette proposition nous paraît correspondre à la dépréciation normale de votre matériel.

Enfin, nous vous proposons de porter le solde, soit 91.582 63  
au crédit du compte Profits et pertes.

Avant de procéder au vote des résolutions, nous devons vous dire que M. S..., le seul actionnaire opposant à la réduction du capital par les moyens que vous avez adoptés, nous a assignés au tribunal de commerce. Nous pensions, comme nous vous l'avons déjà dit, qu'il y a avantage à ce que les tribunaux se prononcent sur la question qui leur est soumise.

Mais, il y a deux jours, M. S..., par une nouvelle assignation, renonce à sa demande en nullité et demande la liquidation de la société.

Nous n'aurons pas de peine à démontrer, s'il en est besoin, que ce serait là une mesure désastreuse pour votre société.

Nous vous demandons de vous associer à cette opinion en votant une résolution par laquelle vous protesterez contre une demande contraire aux intérêts sociaux et qui est la négation des droits de l'assemblée générale des actionnaires.

Après cette lecture et un échange d'explications sur la portée et le sens de quelques-unes des modifications apposées aux statuts, les résolutions suivantes sont adoptées à l'unanimité.

#### Première résolution

L'assemblée générale, confirmant en tant que de besoin les résolutions adoptées par l'assemblée générale du 26 février dernier et après avoir entendu le rapport sur les diverses opérations :

1° Approuve et ratifie les échanges d'actions opérées en vertu desdites résolutions, l'exécution des actions qui n'ont été libérées ni échangées et le rachat pour le compte de la Société des actions exécutées.

2° Elle approuve également et rend définitif l'achat à option de 2.624 actions présentées à l'échange au prix total de 6.300 francs ;

3° Elle fixe en raison et suite de ces opérations, la réduction du capital à francs et arrête à 6.700.000 fr. le chiffre du capital nouveau.

#### Deuxième résolution. Modifications aux statuts.

L'article 4 est modifié comme suit :

La Société a pour objet : 1° Toutes opérations de transport maritime et principalement par vapeur, rachat, la construction, l'armement et l'effritement des navires et généralement toutes opérations commerciales ou autres se rattachant à l'objet principal ; ,

2° L'acquisition par voie d'achat, de fusion ou de toute manière de tous matériels appartenant à d'autres sociétés.

L'article 5 est modifié comme suit : Le capital est fixé à 6.700.000 fr.

Il est représenté par 13.400 actions entièrement libérées.

Le paragraphe premier de l'article 31 est modifié comme suit :

L'assemblée générale se compose des actionnaires, propriétaires de cinq actions au moins, etc....

Le paragraphe 2 du même article est modifié comme suit : x .

Chaque membre composant l'assemblée a autant de voix qu'il possède de cinq actions. néanmoins nul ne peut représenter en totalité, soit en son nom personnel, soit comme mandataire plus de vingt voix.

Le paragraphe 4 du même article est modifié comme suit *in fine* :

... Dans ce cas, le propriétaire de cinq actions a droit à une voix et, à partir de ce chiffre, a autant de voix qu'il possède de fois cinq actions sans pouvoir dépasser vingt.

L'article 33 est modifié comme suit : L'assemblée est présidée par le président du conseil d'administration et, à son défaut, par un administrateur délégué par le conseil.

L'article 39 est modifié comme suit : Chaque année, il sera porté au compte de l'exploitation une somme destinée à l'amortissement des frais de premier établissement et du matériel naval en cours d'usage. L'importance de cette somme sera fixée par l'assemblée générale sur la proposition du conseil d'administration.

Sur les bénéfices nets, déduction faite de tous frais, charges et amortissements, il sera prélevé d'abord :

1° 5 % pour la réserve légale ;

2° Une somme suffisante pour payer aux actionnaires un premier dividende représentant 5 % du capital nominal des actions.

Sur le surplus, il sera attribué 15 % au conseil d'administration et 85 % aux actions à titre de dividende complémentaire.

Néanmoins, avant cette dernière attribution, l'assemblée générale pourra prélever une somme destinée à la création d'un fonds de prévoyance dont elle déterminera le montant et les applications.

Les propositions à ce sujet, si elles émanent du conseil d'administration, ne pourront être repoussées que par une majorité composée des deux tiers des voix présentes ou représentées.

#### Troisième résolution

L'assemblée générale approuve l'application de la somme de 2.287.438 35 formant le bénéfice de la réduction du capital comme suit :

1° Extinction de la créance sur la Société nouvelle	17.034 54
2° Au crédit du compte timbre et droits de transmission	39.481 62
3° A l'amortissement du compte de frais de premier établissement	378.292 35
4° A l'amortissement du compte mobilier	11.965 72
5° A l'amortissement des comptes matériel naval et apports réunis	1.749.081 59
6° Au crédit du compte profits et pertes	91.582 63
	<u>2.287.438 85</u>

Par suite des attributions ci-dessus, l'assemblée générale déclare que tous les amortissements sont complets jusqu'au 31 décembre 1886 et qu'à partir du présent exercice, il sera procédé à l'égard des divers comptes à amortir conformément aux dispositions nouvelles de l'article 39 des statuts.

Avant de se séparer, et sur la proposition du président, l'assemblée générale extraordinaire vote, à l'unanimité, la résolution suivante :

« L'assemblée générale extraordinaire proteste contre la demande en liquidation formée par M. S... comme désastreuse pour les intérêts sociaux et attentatoire aux droits de l'assemblée des actionnaires. »

L'assemblée a été levée à 4 heures.

Compagnie commerciale de transports à vapeur français  
(*Le Messenger de Paris*, 9 janvier 1890)

Nous avons déjà signalé les résolutions votées, le 1<sup>er</sup> juin dernier, par l'assemblée annuelle des actionnaires de la Compagnie commerciale de transports à vapeur français ; nous complétons aujourd'hui ces premiers renseignements.

L'exercice 1888 s'est soldé par un bénéfice net de 655.700 fr. qui est venu diminuer d'autant le solde de profits et pertes, soit 2,080.000 francs figurant à l'actif du bilan.

C'est là un résultat auquel la Compagnie n'est pas habituée et qui provient à la fois de l'augmentation du trafic, d'une hausse sensible sur le taux des frets de la diminution progressive des charges sociales des économies réalisées sur les armements et des autres réformes opérées dans l'exploitation.

Mais c'est surtout le développement constant du trafic sur la ligne régulière de la Nouvelle-Orléans qu'il faut signaler car cette ligne est l'avenir de la Compagnie. Sur les dix-huit voyages accomplis par l'ensemble de la flotte, treize appartiennent à la ligne de la Nouvelle-Orléans. Ils ont laissé un produit net de 771.716 francs, soit un produit moyen de 59.362 fr. Le produit moyen de cette ligne avait été en 1886 de 13.622 fr. et en 1887 de 21.237. Le conseil avait évalué le produit moyen de 1888 à 30.000 fr. Le chiffre définitif étant de presque le double, c'est là un effet de bon augure pour l'avenir.

La flotte de la Compagnie a accompli, avons-nous dit, 18 voyages. Le trafic d'ensemble se traduit par les chiffres suivants : marchandises transportées. 125.698 tonnes, passagers et émigrants 2,127, distances parcourues 248.120 milles, sur lesquelles 227.000 ont donné droit à la prime la navigation.

Les recettes d'exploitation se sont élevées à la somme de 5.737.966 fr. et les dépenses du même ordre à 4.526.225 fr.. soit un excédent de recettes de 1.211.641 fr.

Pendant l'exercice 1887, l'exploitation n'avait laissé qu'un excédent de recettes de 395.398 fr.

Il y a donc, en faveur du dernier exercice, un excédent de recettes de 816.243 fr.

Nous avons déjà signalé les treize voyages sur la ligne de la Nouvelle-Orléans ayant produit ensemble 771.716 fr. [D'autre part, 5 voyages dans l'Extrême-Orient ont laissé un produit net de 439.925 fr.](#) Ce qui donne bien le total précité de 1.211.641 fr.

De l'ensemble des opérations maritimes pendant l'exercice 1888, il résulte donc : 1° qu'aucun des voyages afférents à l'exercice ne s'est soldé en perte ; 2° que la navigation a été particulièrement heureuse et que les navires n'ont eu à supporter aucune avarie importante.

Le produit net de l'exploitation, 1.211.641 fr., a dû faire face aux frais généraux d'exploitation et d'administration pour 165.701 fr. et aux intérêts et commissions des emprunts pour 390.205 fr. Total 555.906 fr.

Le compte de profits et pertes de l'exercice 1887 était grevé pour les mêmes causes de 677.514 fr., soit une diminution au profit de 1888 de 121.607 fr., diminution qui porte sur les frais généraux pour 13.301 fr. et sur les intérêts pour 108.305 fr.

Cette diminution sur les intérêts provient tant de la diminution de 1 % obtenue sur le taux des intérêts perçus par la Banque maritime, que des remboursements effectués en cours d'exercice. Le conseil espère que, pour l'exercice 1889, l'ensemble de ces charges ne dépassera pas 500.000 fr., soit une nouvelle diminution de plus de 50.000 fr.

Voici le bilan au 31 décembre 1888 :

ACTIF	
Établissement :	
Matériel naval et apport du traité de construction : valeur initiale : 13.602.961 51	
A déduire : amortissements effectués, francs 1.884,339 38. Valeur proportionnelle du <i>Rouen</i> fr. 1.673.088 87 3.558.428 25	10.044.533 26
Frais de premier établissement constitution, paiement statutaire des coupons, etc.) :	
Valeur initiale : 1.049.350 10	
A déduire :	
amortissements effectués : 429.619 32	
	619.730.78
Mobilier	18.075 28
Magasin et approvisionnements	120.430 30
Caisse et valeurs	7.169 10
Débiteurs divers	736.968 51
Trésor public	273.319 84
Voyages encours <i>Nantes</i> 20 <sup>e</sup>	18.368 86

Voyages <i>Marseille</i> 19 <sup>e</sup>	26.509 09
Profits et pertes : Exercices antérieurs	2.053.388 89
Solde des comptes <i>Précurseur, Rouen, etc.</i>	27.121 70
Total	<u>14.405.316 17</u>
PASSIF	
Capital	6.700.000 00
Banque maritime, compte hypothécaire	5.075.000 00
Créanciers divers	1.691.105 01
Voyages en cours	76.323 92
Réserves :	
Légale	22.517 79
Grosses réparations, chaudières	26.000 00
Fonds d'assurances	159.599 30
Profits et pertes	
Solde créditeur de l'exercice 1888	655 725 25
Total	<u>14.405.316 17</u>

L'exploitation de l'exercice 1888 a permis, en outre, de reconstituer le fonds d'assurances. Ce fonds est un compte qui est crédité de la part de primes proportionnelles dont la Compagnie reste son propre assureur dans le montant total des polices. Au 31 décembre 1888, ce compte est créancier de 159.600 fr. C'est là une véritable réserve, un actif destiné à faire face soit à des avaries graves, soit à amortir dans un temps donné le compte spécial du *Rouen*, qui figure à l'actif. Provisoirement, ces deux comptes figureront en face l'un de l'autre.

Par un vote émis par l'assemblée générale ordinaire du 26 avril 1888, les actionnaires ont autorisé le conseil à ne faire assurer que le montant du prêt hypothécaire de la Banque maritime et de garder la différence comme découvert.

Dans le cours de l'exercice 1888, en présence du relèvement de l'industrie maritime par le fait duquel la flotte acquérait une valeur marchande plus élevée, le conseil a jugé prudent de porter de 1.300.000 à 1.400.000 les polices d'assurances de chacun des navires.

Certains chiffres du débit ont subi une diminution importante. Le débit en compte-courant de la Banque maritime n'était plus, au 31 décembre 1888, que de 345.102 fr., tandis qu'il figurait au précédent bilan pour 839.570 fr., soit un remboursement d'environ 500.000 fr.

D'autre part, le compte des Chargeur Réunis se trouve aujourd'hui extrêmement aligné.

En résumé, la situation industrielle de la Compagnie et sa situation financière ont été notablement améliorées au cours de l'exercice 1888.

Il convient cependant, comme l'a fait d'ailleurs le conseil, de ne pas tirer des résultats de cet exercice des conclusions trop optimistes, car il convient de faire une part importante dans toute entreprise maritime à l'influence [de] l'aléa. Toutefois, on peut espérer qu'avec le maintien de l'amélioration générale dans l'industrie, s'exerce avec un mouvement progressif, la Compagnie pourra entrer dans une phase nouvelle et fructueuse.

ÉLIE BÉLOU.

---

## COMPAGNIE COMMERCIALE des TRANSPORTS À VAPEUR FRANÇAIS

---

Assemblée générale ordinaire du 17 juin 1891

(*Le Messager de Paris*, 13 août 1891)

### RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Messieurs,

Nous avons l'honneur de vous présenter notre rapport annuel sur les résultats de notre exploitation pendant l'exercice 1890 et sur les comptes qui s'y rattachent.

#### Trafic.

Les six steamers, naviguant sous notre pavillon, ont accompli, au cours de cet exercice, dix neuf voyages qui présentent les données statistiques suivantes :

Marchandises transportées (tonnes)	131.184
Passagers et émigrants	4.202
Nombre de milles parcourus	221.841

Sur ce dernier nombre, 205.902 milles ont donné droit à la prime de la navigation. Ces chiffres présentent une frappante analogie avec les chiffres correspondants de l'exercice précédent. Ils démontrent que notre activité ne s'est pas ralentie et que, si les résultats financiers que nous allons avoir à vous présenter sont inférieurs à ceux de l'exercice 1889, cela tient uniquement à la baisse des frets, qui s'est accentuée pendant les derniers mois de l'exercice et à la hausse des charbons.

Ces dix-neuf voyages ont produit une recette totale de 5.450.851 54

Les dépenses d'exploitation s'élèvent à 4.433.919 23

Soit un excédent de recettes de 1.016.932 31

auquel il y a lieu d'ajouter 25.569 85

montant de l'indemnité de résiliation d'un contrat d'affrètement.

Total 1.042.502 16

Les résultats de ces dix-neuf voyages se décomposent comme suit :

Ligne régulière et directe de la Nouvelle-Orléans

Neuf voyages dont un avec escale à La Havane ont donné un bénéfice de 435.694 86

Soit une somme moyenne de 48.910 fr., par voyage.

#### Voyages divers

Trois voyages à La Plata, dont deux avec retour par la Nouvelle-Orléans, ont produit un bénéfice de 367.157 83  
Deux voyages au Vénézuéla 138.492 28

#### Ligne du Mexique

Sur cinq voyages, quatre ont donné un bénéfice de 78.159 27  
et un voyage une perte de 2.581 93  
Soit pour cette ligne un bénéfice de 75.587 34

Cette ligne est celle dont nous vous avons en retenus lors de notre dernière réunion.

Elle est en réalité, moins une ligne spéciale, qu'un dédoublement de la ligne de la Nouvelle-Orléans, puisque cette dernière ville est le port terminus de tous les navires qui font le service de La Havane et du Mexique.

Nous avons été engagés à créer ce services pour deux motifs : nous avons redouté d'abord et avec raison les conséquences que pourraient avoir, sur le chiffre de nos importations d'Europe à destination de la Nouvelle-Orléans, les mesures ultra-protectionnistes du bill Mac-Kinley aux États-Unis ; nous craignons, en outre, que ce trafic fût sérieusement affecté par le développement rapide du réseau ferré mexicain.

En effet, une grande partie du fret de nos navires pour la Nouvelle-Orléans était composée de marchandises à destination de l'intérieur du Mexique où elles arrivaient par les différentes lignes des États-Unis qui ont leurs aboutissants à la Nouvelle-Orléans.

La construction des différentes voies ferrées venant aboutir aux principaux ports de la côte mexicaine devait avoir pour conséquence de reporter une grande partie de ce trafic sur les ports du territoire national.

Le second motif qui a déterminé notre décision a été l'arrêt des affaires dans la République Argentine, conséquence naturelle de la crise financière qu'elle subit en ce moment. Nous ne pouvions plus compter utiliser un certain nombre de nos vapeurs dans des voyages productifs comme ceux qui forment une partie importante du bénéfice de l'exercice dernier.

Les premiers résultats de la ligne La Havane, Mexique, Nouvelle-Orléans n'ont pas été très fructueux. Cela ne doit pas vous surprendre et ne peut être attribué à la ligne elle même.

Sans insister, en effet, sur les difficultés et les tâtonnements inhérents à toute création de ce genre, nous avons eu à subir pendant la seconde période de l'année les conséquences de la baisse des frets en retour des États-Unis, baisse provoquée d'un côté par l'excès des constructions navales en Angleterre et de l'autre par le renvoi sur le marché américain d'un tonnage important utilisé pendant la période précédente pour les transports d'Europe à La Plata.

Nous avons l'espoir que notre service sur le golfe du Mexique se développera ; nous nous sommes, en effet, efforcés de créer des relations dans ce pays, riche à tous égards, et dont la prospérité s'accroîtra certainement par l'achèvement de ses voies de communication intérieure et de ses ports.

Enfin, si l'industrie maritime a été assez sérieusement affectée par la baisse des frets depuis notre dernière réunion, on peut croire que les besoins de tonnages, qui seront créés par l'insuffisance des récoltes de céréales en Europe, devront provoquer un relèvement du taux des transports à l'importation.

#### Avaries. — Fonds d'assurances

Nos voyages pendant cet exercice se sont en général effectués dans de bonnes conditions et notre fonds d'assurances n'a été que très légèrement atteint par les avaries. Ce compte s'est augmenté de 115.492 45

Ce qui porte à 372 872 90

la réserve d assurances figurant au bilan.

#### Affrètement

Pour assurer la régularité de nos services, nous avons dû affréter, pour un voyage au Mexique, le steamer *Ville-de-Montevideo*, appartenant à la Compagnie des Chargeurs Réunis. Par suite d'une avarie survenue en cours de route, le voyage de ce navire ne s'étant terminé que dans le premier mois de 1891, n'appartient pas à l'exercice 1890, et nous ne le mentionnons ici que pour mémoire.

#### Profits et pertes

Le produit net de l'exploitation se monte comme il est du plus haut à 1.042.502  
16

Il y lieu d'en déduire :

1° Le montant des frais généraux et d'exploitation, tant à Paris qu'au Havre et comprenant notamment divers frais de voyages et autres pour l'installation de notre ligne du Mexique : 152.942 94

2° Divers redressements pour règlement d'avaries en cours a la fin de l'exercice 1889, etc., etc. : 8.894 07

3° Les intérêts, frais et commissions des emprunts : 250.496 55

Ensemble 412.333 56

Ce qui laisse un bénéfice net de 630.168 60

Le solde débiteur du compte de profits et pertes des exercices antérieurs étant de 421.696 76 se trouve donc éteint, ainsi que nous vous l'avons annoncé dans notre rapport de l'année dernière et il reste disponible un solde de 208.471 84

Nous vous proposons de prélever sur ce reliquat la somme de 86.822 86 et d'en créditer le compte fonds d'assurances qui sera ainsi porté à la somme de 459.695 56 somme égale au compte spécial du *Rouen* qui forme sa contrepartie et par lequel il se trouvera compensé.

Cette attribution est d'autant plus rationnelle et imposée par les circonstances que, au mois de février dernier, nous avons perdu un des steamers de notre flotte.

Le steamer *Bordeaux*, en quittant Anvers, s'est échoué sur un banc de sable où il s'est perdu totalement.

Cet accident, causé par une brume subite qui a enveloppé le steamer avant sa sortie de l'Escaut et alors qu'il était encore sous la direction du pilote, n'aura pas à beaucoup près, au point de vue financier, des conséquences aussi fâcheuses que la perte du *Rouen* ; le *Bordeaux* étant assuré pour une somme sensiblement supérieure et le sinistre, survenu au début du voyage, ayant occasionné moins de pertes et de frais accessoires.

Le règlement de ce sinistre incombe du reste à l'exercice 1891 et nous aurons à vous en parler plus longuement l'année prochaine.

Après attribution au compte fonds d'assurances de la somme de 86.822 66

Il reste disponible une somme de 121.648 98

que nous vous proposons de porter à la réserve grosses réparations, chaudières, etc.

Il est urgent de doter cette réserve qui ne figure au passif que pour 25.000 00

tandis que nous avons déjà payé pour la réparation des chaudières plus de 55.000 00

Conformément à l'article 20 de nos statuts, nous avons procédé au tirage au sort de l'administrateur sortant cette année. Le sort a désigné M. Breckenridge.

Vous aurez donc à pourvoir, messieurs, à sa réélection ou à son remplacement.

Vous allez entendre le rapport de MM. les commissaires ; nous vous demandons d'en voter les conclusions.

Vous aurez ensuite à nommer les commissaires pour exercices 1891, MM. Dupeyron et Armel sont rééligibles.

#### RAPPORT DES COMMISSAIRES

.....  
Après la lecture des rapports et les explications complémentaires fournies par M. le président en réponse aux questions posées par divers membres, les résolutions suivantes ont été successivement mises aux voix :

##### Première résolution

L'assemblée générale, après avoir entendu le rapport du conseil d'administration et celui des commissaires, approuve les comptes de l'exercice 1890 tels qu'ils sont présentés par le consul d'administration.

##### Deuxième résolution

M. Breckenridge, administrateur sortant, est réélu administrateur pour une période de six années.

##### Troisième résolution

MM. Dupeyron et Amiet sont nommés commissaires pour l'exercice 1891.

##### Quatrième résolution

L'assemblée générale renouvelle, en tant que de besoin, l'autorisation précédemment donnée au conseil d'administration d'utiliser les services de la maison Ballande, de Bordeaux, dont le chef est administrateur.

Ces quatre résolutions ont été adoptées à l'unanimité.

---

#### COMPAGNIE COMMERCIALE DE TRANSPORTS A VAPEUR FRANÇAIS (Paris-Capital, 28 juin 1893)

Cette société fait preuve, au milieu de toutes les malchances, d'une vitalité remarquable. Elle nous paraît, grâce à d'énergiques mesures qu'elle va prendre, sortie des difficultés du début.

Elle a commencé par avoir à l'un de ses navires des avaries que les Américains ont su lui faire payer 1 million ; elle a perdu ensuite trois de ses navires qui étaient assurés, mais dont la perte a désorganisé ses services.

Elle fait maintenant l'unique service des marchandises et des émigrants du Havre à la Nouvelle-Orléans, et elle emploie à ce service les trois excellents navires qui lui restent.

Son administration, d'une honnêteté rigide, aussi économe et aussi prudente que possible, a pu rembourser à la Banque maritime, à quelques centaines de mille francs près, les 7 à 8 millions qu'elle avait empruntés.

Une période de prospérité semble possible. Un nouveau navire va sans doute être acheté et 2.000.000 de francs d'obligations parfaitement garanties par quatre navires hypothéqués et assurés *ad hoc*, vont être émises.

Dans une assemblée qui doit se tenir aujourd'hui, le capital sera sans doute réduit par l'échange de cinq actions contre une qui fera disparaître tout le solde débiteur du compte de profits et pertes.

---

Une petite mais sérieuse émission

Compagnie commerciale de transports à vapeur français  
(Paris-Capital, 19 juillet 1893)

Sans tambours ni trompettes, une modeste et sérieuse maison de banque, l'Office des rentiers\*, dont la clientèle est particulièrement riche, met en vente 8.000 obligations 3 % de la Compagnie commerciale de transports à vapeur français.

Le prix d'émission est de 283 fr. 50 pour un revenu de 15 fr.

Il ne faudra pas confondre les actions avec les obligations, qui vont être les premières de cette société apparaissant sur le marché.

Les actions, maintenant que le capital a été réduit de 12 millions, chiffre initial, à 6 millions 700.000 fr. toucheront un dividende s'il y a un bénéfice excédant largement les charges et amortissements.

Les obligations nous paraissent constituer un placement sérieux parce qu'on a, très pratiquement, appliqué pour la garantie de leur remboursement en 20 années, le principe salubre de l'hypothèque maritime, sans oublier l'assurance, complément nécessaire, de l'hypothèque.

À ces garanties s'ajoutent la délégation, faite à due concurrence, à une Société civile des primes à la navigation, primes qui, dans l'espèce, dépassent à elles seules le montant de l'annuité nécessaire à l'intérêt et à l'amortissement.

La Compagnie, fort éprouvée par les sinistres au début, n'a plus que 3 navires et va en acquérir un quatrième.

Ces navires font le service du Havre à la Nouvelle-Orléans et réalisent par voyage un bénéfice qui varie entre 20.000 et 75.000 fr.

La prime de l'État est par voyage de 25.000 francs. Si, avec quatre navires, la Compagnie fait douze voyages, voilà, en dehors de tous autres produits, trois cent mille francs assurés, alors que le service des obligations n'en exige pas deux cent mille.

Ajoutons qu'en dehors de cela, les quatre navires valent environ trois millions et demi sont le gage des obligataires.

Mais, nous direz-vous, si les navires périssent ?

Rassurez-vous ; tout d'abord, ils sont hypothéqués au profit de la Société civile qui représente les obligataires et ensuite, ils sont assurés contre tous sinistres.

Hypothéqués comme un immeuble terrien, assurés contre tous les naufrages et l'incendie comme un mobilier de la rue Le-Peletier, ces navires sont la garantie des 8.000 obligations qui donneront cinq pour cent d'intérêt à leurs propriétaires et leur seront remboursées à 300 fr. en vingt années.

Si on avait su en France bien appliquer ce principe de l'hypothèque maritime, que de bonnes choses on eût pu faire !

La Banque maritime\*, à laquelle la Compagnie commerciale de transports avait emprunté et a remboursé en capital et intérêts près de dix millions depuis 1887, aurait pu être, pour notre pays, une sorte de Crédit foncier maritime. Elle n'a pas réussi à l'être, on dit qu'elle va liquider.

Ce sont les administrateurs qui gâchent les meilleures affaires. Ceux-là qui ne devaient prêter que sur navire en étaient arrivés à prêter à des commerçants en câbles ou... en ficelles, sous prétexte qu'ils fournissaient aux bateaux que les administrateurs montaient à leurs actionnaires !

L'émission en cours est propre, présentée au public par des gens sérieux. Nous en souhaitons le succès.

---

COMPAGNIE COMMERCIALE des TRANSPORTS À VAPEUR FRANÇAIS

Assemblée générale ordinaire du 28 juin 1893

(Le Messager de Paris, 18 décembre 1893)

## RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Messieurs,

Nous vous avons convoqués en assemblée générale ordinaire et extraordinaire, aux fins de soumettre à vos délibérations, outre les décisions qui sont du ressort de l'assemblée annuelle, les importantes mesures que la situation comporte et au sujet desquelles vous allez avoir à prendre une décision souveraine.

Avant d'aborder cette deuxième partie de notre ordre du jour, nous croyons nécessaire de vous présenter, dans l'ordre et dans la forme adoptés par nos rapports précédents, les résultats de notre exploitation pendant l'exercice 1892 ; ces résultats peuvent, en effet, former l'un des éléments de votre décision et il importe que vous puissiez, comme les années précédentes, comparer l'un à l'autre les divers exercices sociaux.

C'est donc à l'assemblée ordinaire que nous nous adressons maintenant et nous soumettrons d'abord à ses votes les résolutions qui sont de sa compétence, afin de ne pas préjuger les décisions sur lesquelles vous aurez ensuite à vous prononcer à titre d'assemblée extraordinaire.

Trafic. — Au cours de l'exercice 1892, nous avons effectué quinze voyages, dont douze avec notre propre flotte, réduite à quatre steamers dès cet exercice, et trois par navires affrétés. Voici les résultats statistiques de ces quinze voyages :

	Tonnes
Marchandises transportées	82.843
Passagers et émigrants	2.071
Nombre de milles parcourus	156.606

Sur ce dernier chiffre, 131,080 milles ont donné lieu à la prime à la navigation.  
Les recettes totales de ces quinze voyages ont atteint le chiffre de 3.279.948 17  
Les dépenses afférentes aux voyages celui de 3.076.558 90  
Soit un bénéfice d'exploitation de 203.558 90

Ligne du Mexique avec retour par la Nouvelle-Orléans. — Onze voyages ont été effectués sur cette ligne, sur lesquels six ont laissé un bénéfice de 166.398 71 et cinq une perte de 58.220 17  
Soit, pour la ligne, un bénéfice de ou en moyenne 9.829 fr. par voyage.

Ligne directe de la Nouvelle-Orléans. — Employés plus particulièrement au service de notre ligne du Mexique, nos steamers n'ont pu effectuer que deux voyages directs aller et retour sur la Nouvelle-Orléans ; ces deux voyages ont produit un bénéfice de 107.978 fr. 69, soit en moyenne 53.989 fr. par voyage.

Enfin, deux voyages pour la Nouvelle-Orléans (aller seulement) effectués par navires affrétés dans le but de donner satisfaction à nos chargeurs habituels et de nous réserver leur clientèle ont laissé, l'un un bénéfice de 3.628 fr. 20, l'autre une perte de 3.545 fr. 19, soit une différence bénéficiaire de 83 fr. 01.

En résumé, l'ensemble de ces voyages a produit un bénéfice total de 216.240 fr. 14 dont à déduire 12.850 fr. 57 de dépenses d'exploitations diverses ne pouvant s'appliquer à un voyage déterminé et laissant en fin de compte le bénéfice d'exploitation ci-dessus constaté de 203.389 francs 57.

Profits et pertes. — À ce bénéfice est venue s'ajouter, à titre de redressement provenant des exercices antérieurs, une recette de 3.012 fr. 73 portant le compte des recettes nettes de 206.402 30

Par contre, nous avons eu à porter au débit du compte profits et pertes :

L'ensemble des frais généraux d'exploitation et d'administration, impôts et contribution à Paris et au Havre : 95.634 10

Les intérêts et frais des emprunts 100.750 16

Ensemble 196.394 26

Ce qui laisse un solde disponible de 10.008 04

Comme vous le voyez, messieurs, malgré le chiffre restreint de notre exploitation, nos recettes ont permis encore de couvrir nos charges ; cela tient à ce que celles-ci sont en diminution constante et très sensible. Le chiffre de nos frais généraux, que nous nous appliquons à réduire sans cesse par la plus stricte économie, est inférieur de près de 29.000 fr. à celui de l'année précédente; le montant des intérêts, par suite de la diminution progressive de notre dette hypothécaire, est réduit de 86.000 fr.

Comme l'année dernière, nous vous proposons de porter le petit solde disponible au compte de grosses réparations, qui va avoir à faire face à des dépenses importantes.

Affrètements. — Ainsi que nous vous l'avons exposé, nous avons affrété au cours de l'exercice trois navires pour compléter nos services. La *Paranagua* a fait l'un de nos voyages de la ligne du Mexique, compris dans les résultats déjà détaillés de cette ligne ; le *Bamboro* et le *Glentoig* ont fait les deux voyages à l'aller sur la Nouvelle Orléans que nous avons mentionnés.

Réserves. — Notre navigation a été exempte, en 1892, d'avaries importantes ; aussi notre compte fonds d'assurances s'est-il grossi, au cours de l'exercice, d'une somme de 92.229 fr. 06, qui porte à 192.439 fr. 49 le montant de cette réserve.

Notre compte grosses réparations, arrêté l'an dernier au chiffre de 97.025 fr. 97, sera accru de 10.000 fr. environ, si vous adoptez notre proposition. Ce compte est particulièrement destiné au remplacement des chaudières de vos steamers.

Situation générale. — Nous aurons peu de choses à ajouter aux explications que nous avons précédemment données, quant à la diminution des frets ; vous savez, en effet, messieurs, que les mesures protectionnistes prises par le gouvernement des États-Unis, la guerre de tarifs intervenue pendant un certain temps entre la France et l'Espagne, enfin la crise financière et économique qui sévit depuis plusieurs années au Mexique sont autant de causes qui sont venues atteindre à la fois notre trafic sur la Nouvelle-Orléans, sur La Havane, sur le Mexique ; notre ligne du Mexique, à laquelle nous avons consacré nos principaux efforts, a été tout particulièrement affectée, car le ralentissement des affaires avec cette région a pris des proportions qu'il était impossible de prévoir.

Cette situation n'est pas propre à notre compagnie, et vous n'ignorez pas à quel point notre industrie tout entière en a souffert.

Mais, comme nous avons eu l'occasion de vous le faire remarquer déjà, c'est surtout en matière d'industrie maritime que l'excès du mal amène souvent le remède.

Le désarmement d'un grand nombre de navires, la nécessité pour le commerce maritime de sortir de l'état de stagnation où il languit, tendent à amener une réaction dont les effets pourront, c'est notre espoir, se faire bientôt sentir.

Si le trafic avec le Mexique reste peu actif, parce que, sur ce point, les transactions sont arrêtées par des causes générales contre lesquelles il est impossible de lutter, le mouvement des affaires avec la Nouvelle Orléans a, au contraire, une meilleure tendance.

Après le bill Mac Kinley, on avait pu craindre que les affaires sur les États-Unis fussent suspendues pour longtemps, et c'était l'une des causes pour lesquelles nous avons

tourné plutôt vers le Mexique nos vues et nos efforts. Mais heureusement, les États Unis n'ont pas tardé à comprendre l'erreur économique qu'ils étaient en train de commettre. L'avènement au pouvoir d'un parti résolument opposé aux mesures ultra-protectionnistes dont le bill Mac Kinley était l'expression, le discours du président Cleveland, condamnant en termes énergiques ce bill et ses effets, enfin le mouvement d'opinion qui se dessine de plus en plus dans la grande république américaine nous sont un gage certain d'un prompt retour à des idées plus larges en matière douanière et, par conséquent, à une amélioration de notre trafic sur les États-Unis.

Vous aurez pu voir du reste que les deux seuls voyages aller et retour que nous avons effectués sur la Nouvelle-Orléans avaient été très fructueux. Ceux que nous avons entrepris au cours de la présente année s'annoncent également comme assez satisfaisants et les deux derniers vapeurs qui sont partis à destination de ce port ont emporté leur plein chargement. Point très important à noter, car c'est surtout le fret de sortie qui faisait défaut.

La loi sur la marine marchande, impatiemment attendue, a été promulguée au commencement de l'année présente ; elle n'a donc pas eu de résultats sur l'exercice dont nous vous rendons compte. Cette loi a été votée à peu près dans les conditions que vous faisiez prévoir notre dernier rapport, c'est-à-dire qu'en ce qui concerne nos steamers, elle ne modifie pas sensiblement la situation antérieure : un peu moins forte comme chiffre, mais se calculant sur un nombre de tonnes plus élevé (la jauge brute au lieu de la jauge nette), s'appliquant à toute la navigation et non plus seulement à la navigation au long cours, la prime nouvelle donnera des résultats approchant beaucoup de ceux de l'ancienne et consolide pour une nouvelle période de dix années la situation acquise.

Mais un côté fâcheux de la loi, contre lequel l'armement tout entier a jusqu'ici vainement protesté, c'est qu'en supprimant pour l'avenir la demi-prime aux navires francisés, elle oblige les armateurs qui voudront profiter de la prime à acheter leurs navires en France. C'est une clause qui, dans bien des cas, réduira à néant les bénéfices de la loi, car les prix exigés par les constructeurs français présentent des différences telles sur ceux qu'on peut obtenir les chantiers étrangers, que, tout bien calculé, les acheteurs auront souvent intérêt à sacrifier la prime et à s'adresser à ces derniers.

Administration. — Une perte bien douloureuse a frappé, vers la fin du dernier exercice, votre conseil d'administration. M. Jules Couvert administrateur-délégué de Paris, a succombé aux suites d'une longue et cruelle maladie, dont les atteintes ne l'avaient pas empêché de consacrer, jusqu'au dernier moment, à votre Compagnie son zèle et ses efforts. Entré dans le conseil d'administration à une époque difficile, M. Jules Couvert y avait apporté une entente des affaires, des qualités administratives hautement appréciées de tous ceux qui l'ont connu. Sa perte sera vivement ressentie et vous vous associerez certainement, messieurs, à nos regrets.

Conformément à l'article 17 de nos statuts qui fixe à six au minimum le nombre des administrateurs en exercice, nous nous sommes adjoints provisoirement pour le remplacer, dans les conditions de l'article 22, M. P. Lévêque. Nous soumettons ce choix à votre ratification.

D'autre part, en suite du roulement établi par le sort, M. A. Ballande arrive cette année au terme de son mandat ; vous aurez, en conséquence, à procéder à son remplacement ou à sa réélection.

Vous allez entendre le rapport de MM. les commissaires ; nous vous demandons de vouloir bien en adopter les conclusions.

Vous aurez ensuite à nommer les commissaires pour l'exercice 1893.

Les commissaires sortants sont rééligibles.

## RAPPORT DES COMMISSAIRES

Messieurs,

Nous venons, conformément à la loi et en vertu du mandat que vous nous avez confié, vous faire notre rapport sur la situation de la société et sur les comptes qui vous sont présentés par Messieurs les administrateurs.

Nous avons soigneusement examiné toutes les écritures et la comptabilité de la société, qui sont toujours tenues avec la plus grande régularité.

Les résultats du présent exercice, vous le reconnaîtrez, sont à peu près semblables à ceux de l'exercice écoulé. Toutefois, nous devons constater que si, d'une part, les recettes d'exploitation ont sensiblement diminué par suite de l'abaissement des frets, d'autre part, des économies ont été réalisées et le chiffre des frais généraux s'est notablement réduit.

Passant en revue les principaux chapitres du bilan, nous vous signalerons que les mouvements que vos divers comptes ont pu présenter pendant l'année 1892 ont été presque insignifiants. À l'actif, le compte matériel naval et frais de premier établissement est demeuré sans changement aucun. Nous en dirons autant des comptes spéciaux « Bordeaux », « Nantes ».

Pour les autres chiffres de l'actif, vous constaterez des différences sans importance et constituant spécialement des balances, par suite de l'arrêt des comptes au 31 décembre.

Au passif, nous ne remarquons aussi que peu de changements, le compte hypothécaire ne s'étant pas modifié.

Aux réserves, le compte seul de fonds d'assurances se trouve élevé à 192.435 fr. 49, ayant sa contrepartie aux comptes spéciaux de l'actif.

En vous confirmant encore la rigoureuse exactitude, la parfaite clarté de vos écritures, nous avons l'honneur de vous proposer l'approbation des comptes de l'exercice 1892, tels qu'ils sont établis dans les états qui vous sont présentés.

Depuis la clôture de l'exercice, dont nous vous rendons compte plus haut, un événement grave s'est produit qui était de nature à affecter la marche de votre société. Vous n'ignorez pas, en effet, la perte du *Paris*, ce qui réduisait la composition déjà restreinte de votre flotte à trois navires.

En présence de la situation nouvelle qu'entraînait pour notre société ce nouveau désastre, et d'accord avec votre conseil d'administration, nous avons estimé qu'il était nécessaire de procéder à la convocation de l'assemblée extraordinaire, afin de vous éclairer sur cette situation et de vous consulter sur la suite qu'il comportait à lui donner.

C'est à vous qu'il appartient de statuer, après examen et discussion, sur les propositions qui vous seront soumises par votre conseil d'administration.

Paris, le 2 juin 1893.

E. Dupeyron, L. Amiet.

#### Résolutions

I

L'assemblée générale approuve les comptes de l'exercice 1892 et les applications proposées par le conseil.

II

L'assemblée générale confirme la nomination de M. P. Lévêque comme administrateur, en remplacement de M. Jules Couvert, dans les termes des statuts.

III

L'assemblée générale réélit M. André Ballande, administrateur, pour une période de six années.

IV

L'assemblée générale renouvelle l'autorisation précédemment donnée d'utiliser les services de la maison Ballande dont le chef est administrateur.

V

MM. Dupeyron et Amiet sont réélus commissaires pour l'exercice 1893. Leur rémunération reste fixée à 750 fr. par personne.

Assemblée générale extraordinaire du 28 juin 1893  
RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Il nous reste, messieurs, à vous faire part des circonstances qui nous ont amenés à vous convoquer en assemblée générale extraordinaire.

Très peu de temps après la clôture de l'exercice dont nous venons de vous entretenir, au mois de janvier dernier, notre steamer *Paris*, à son entrée à Tampico, s'est échoué sur les récifs de l'île Lobos et s'y est perdu complètement.

Le *Paris*, indépendamment des sommes dont nous étions nos propres assureurs, était assuré à diverses Compagnies pour une somme effective de 1.050.000 fr. Aux termes de notre contrat hypothécaire, cette somme, en cours de règlement à l'heure actuelle, sera payée à notre créancière, la Banque maritime, et le solde créditeur de celle-ci, qui était au 31 décembre dernier de 1.531.838 fr. 90, se trouvera par suite ramené à un chiffre inférieur à 500.000 fr.

La perte du *Paris* a fait surgir pour votre Compagnie diverses questions d'une importance capitale.

Tout d'abord, elle nous oblige, comme nous vous l'avons expliqué lors des précédents sinistres, à passer par profits et pertes, en raison du chiffre pour lequel nos navires figurent encore à nos bilans, une perte de plusieurs centaines de mille francs.

En présence de ce fait, venant s'ajouter aux déficits précédents, la question que nous ayons eu à examiner d'abord était celle de savoir si la moitié de notre capital n'était pas perdue et si, par suite, nous n'avions pas le devoir de vous consulter sur l'éventualité d'une liquidation, aux termes de nos statuts.

Assurément, d'après les chiffres comptables des bilans, que vous avez approuvés précédemment, la perte n'atteint pas la moitié du capital.

Mais, en raison de la diminution de notre flotte, ne devrions-nous pas tenir compte également d'une réduction de valeur de notre établissement ? Et dans quelles limites ? En ces matières, les appréciations sont forcément quelque peu arbitraires, et il suffisait que la question pût être soulevée pour que nous eussions le devoir de vous la soumettre. Quelle que soit la portion du capital réellement perdue, nous venons donc vous consulter et vous demander de vous prononcer sur l'opportunité de la dissolution anticipée de la société.

Avant d'aborder la discussion sur ce point, il convient de vous rappeler en quelques mots la situation actuelle et ses causes.

Fondée très peu de temps avant la crise financière que vous connaissez tous, notre Compagnie s'est vue, dès ses débuts, privée d'une partie considérable de son capital, un grand nombre d'actionnaires s'étant trouvés dans l'impossibilité d'effectuer leurs versements. C'est ainsi que beaucoup d'actions non libérées ont été exécutées et que le capital social a été une première fois réduit de 12 millions à 6.700.000 fr. Pour combler les vides et faire face à ses engagements, la Compagnie s'est vue dans la nécessité de recourir aux capitaux d'emprunt, dans des conditions et dans des proportions qu'elle n'avait pu prévoir. Il faut donc considérer en tout ceci les efforts que la société a eu à faire pour rémunérer ses emprunts, puis pour les rembourser.

En 1887, quand nous avons procédé à la réduction du capital, nous devions à la Banque maritime environ 7 millions, qui nous coûtaient par an près de 500.000 francs d'intérêts et commissions.

Aujourd'hui, comme vous l'avez vu, nous ne devons plus à la Banque maritime que 500.000 francs et le total de nos débits, y compris les dettes flottantes, est d'environ 700.000 fr.

La comparaison de ces chiffres suffit à faire ressortir les résultats obtenus et vous pouvez calculer à quel point notre position serait modifiée si, au lieu d'avoir eu à emprunter ces sept millions, nous n'avions eu à rémunérer qu'un capital-actions.

En somme, malgré les périodes plus que difficiles que nous avons dû traverser, nous avons pu faire face à des charges véritablement écrasantes, et si votre actif est réduit, votre passif l'est aujourd'hui dans de bien plus fortes proportions.

Est-ce donc le moment de désespérer et de tout abandonner?

C'est ce que vous allez avoir à apprécier. Nous n'ajouterons à cet égard qu'une seule observation.

Actuellement, la valeur intrinsèque, la valeur réelle de vos actions se compose de deux éléments distincts : l'actif matériel, réalisable, et la valeur même de notre fonds de commerce.

Cette dernière, assurément, n'est pas négligeable. Nous nous sommes constitué une clientèle importante; nous avons créé une ligne; nous avons démontré par des résultats tangibles ce que pouvait, en temps normal, produire cette exploitation.

Une Compagnie de navigation qui, tout récemment, de 1888 à 1890, réalisait des bénéfices d'exploitation dépassant un million de francs par an; qui, aujourd'hui encore, malgré la crise que traverse l'industrie et les charges de ses emprunts, solde ses comptes en équilibre, représente de ce chef une valeur incontestable.

Cette deuxième partie de l'actif serait naturellement anéantie du jour au lendemain par la dissolution, et il ne resterait que la première, sur laquelle il y aurait d'abord à prélever le passif.

Si vous optez pour la continuation, il y aura lieu de rechercher les mesures propres à l'assurer dans de bonnes conditions.

Pour cela, il faudra d'abord que nous soyons en situation de reconstituer notre flotte en remettant un jeu de chaudières à nos navires anciens et en achetant un quatrième steamer. L'argent que nous avons à recevoir des Compagnies d'assurances en suite de la perte du *Paris* eût à peu près suffi à ce double but, mais vous savez, Messieurs, qu'il doit être employé à rembourser notre dette ancienne.

Nos prêteurs actuels, en effet, ne paraissent pas disposés à continuer ce genre d'affaires; ils traversent, en ce moment, une phase de transformation qui ne leur permet de prendre aucun engagement pour l'avenir et nous nous voyons obligés de ne plus compter sur leur concours, qui, sans ces circonstances particulières, ne nous eût certainement pas fait défaut.

Il faut donc nous préoccuper de pourvoir non seulement à nos dépenses futures, mais encore au remboursement du solde restant dû. Nous avons pensé qu'il serait possible d'y arriver, non plus par un emprunt à court terme, dont nous avons reconnu les inconvénients, mais au moyen d'une émission d'obligations remboursables, par exemple, dans une période de vingt ans. Nous la croyons possible, parce que notre Compagnie peut offrir aux prêteurs des garanties véritablement exceptionnelles; d'ailleurs, notre crédit n'a pas souffert d'atteintes et, au contraire, l'exemple de notre précédent emprunt, beaucoup plus considérable que celui que nous aurions à émettre, est là pour démontrer que le triple gage de l'hypothèque maritime, de l'assurance et de la prime à la navigation, assure au prêteur une garantie complète, même pendant les périodes d'exploitation les moins favorables.

En second lieu, il nous faudrait procéder à une diminution du capital, afin de liquider, définitivement cette fois, le fardeau du passé. Une réduction du capital, quand les actions sont toutes également libérées, ne constitue nullement, vous le savez, un sacrifice quelconque pour les actionnaires.

C'est une simple question de forme, car posséder cinq actions par exemple dans une société au capital de deux millions et demi ou une seule dans la même société réduite au capital de 500.000 fr., c'est mathématiquement la même chose, la part de l'actionnaire équivalant dans les deux cas à un millième du capital et des bénéfices

annuels ; mais cette question de forme a une importance essentielle, car si elle n'était pas résolue, il ne serait possible de répartir aucun dividende avant que les pertes antérieures fussent comblées, tandis que, le capital une fois réduit, on entrerait dès le lendemain dans la période des dividendes si l'exploitation le permettait.

Une autre conséquence très importante de la réduction du capital, c'est que nous pourrions assurer nos navires pour une somme représentant une valeur réduite. De ce chef, nous avons calculé qu'une économie d'environ 9.000 fr. par voyage à la Nouvelle-Orléans pourra être réalisée.

Si nous arrivions à ce double but, n'ayant plus à compter avec les pertes antérieures, n'étant plus sous le coup d'échéances menaçantes et n'ayant à payer que des annuités relativement peu lourdes, nous nous trouverions dans une situation infiniment plus nette et plus stable que jamais. Nous ne vous ferons pas de prévisions d'avenir, nous savons trop combien il est vain d'essayer d'escompter des résultats futurs mais il nous sera bien permis de citer tout au moins, à titre d'exemple, les résultats obtenus par votre Compagnie elle-même depuis 1887. Pendant cette période de six années, les unes favorables à la navigation en général, les autres très mauvaises, notre ligne de la Nouvelle-Orléans, à laquelle nous avons l'intention de nous consacrer désormais, a donné des bénéfices satisfaisants ; le produit net moyen par voyage n'a jamais été inférieur à 20.000 fr., il s'est élevé à 76.000 et la moyenne générale n'est pas inférieure à 45.000 fr.

Eh bien, supposons que, malgré les économies dont nous avons parlé, ce produit soit à l'avenir de 40.000 fr. seulement ; 4 steamers pouvant faire facilement 15 voyages, le bénéfice d'exploitation serait de 600.000 fr. Nous estimons à 200.000 fr. le service de l'emprunt à émettre intérêts et amortissements compris ; ajoutons 150 à 200.000 fr. de frais généraux, amortissements supplémentaires ou réserves, il resterait 200 à 250.000 fr. à répartir.

Encore une fois, ceci n'est dit qu'à titre d'exemple ; nous ne vous apportons pas ici un programme tout fait, mais un simple avant-projet dont l'exécution rencontrera peut-être bien des obstacles, nous ne le méconnaissons pas ; nous venons donc vous dire seulement : Il nous paraît, par les raisons que nous venons d'énoncer, qu'un relèvement de nos affaires est possible, qu'un effort décisif mérite tout au moins d'être tenté.

Voulez-vous nous donner les moyens de faire cette tentative ?

## Résolutions

### I

L'assemblée générale, consultée aux termes de l'article 44 des statuts, décide qu'il n'y a pas lieu de prononcer la dissolution et que les opérations sociales seront continuées.

### II

L'assemblée générale, vu la réduction de valeur de l'actif social, décide : le capital social est diminué et porté au chiffre de 1.340.000 fr.

La réduction s'opérera par l'échange de cinq actions anciennes contre une nouvelle. Les actions nouvelles pourront, si la loi le permet, être divisées en coupures de 100 fr. chacune.

En conséquence, les statuts sociaux sont modifiés comme suit :

Art. 5. — Le capital est fixé à 1.340.000 fr., divisé actuellement en 2.680 actions de 500 fr. Il le sera en 13.400 actions de 100 fr., si la loi le permet, par simple décision du conseil d'administration.

Art. 6. — Les administrateurs devront être propriétaires chacun de 10 actions de 500 fr., ou de 50 actions de 100 fr.

Art. 31. — Les mots : « cinq actions », employés au cours dudit article, sont remplacés par ceux ci : « une action de cinq cents francs ou cinq de cent francs. »  
Le 4<sup>e</sup> et dernier paragraphe dudit article est supprimé.

### III

Les modifications suivantes sont apportées aux articles 32 et 38 des statuts :

Art. 32, § 1<sup>er</sup>. — L'assemblée générale se tient chaque année, dans le courant du 2<sup>e</sup> semestre, au jour et au lieu désignés par les administrateurs.

Art. 38, § 5. — L'année sociale commence le 1<sup>er</sup> juillet et finit le 30 juin.

### IV

L'assemblée générale décide que les sommes dont le capital social est diminué seront appliquées d'abord :

À l'extinction du compte profits et pertes, comptes spéciaux du *Nantes*, du *Bordeaux* et du *Paris*, après emploi du compte fonds d'assurance,

À l'amortissement intégral du compte frais de premier établissement,

Et, pour le surplus, à l'amortissement à due concurrence des comptes matériel naval et autres susceptibles d'amortissements.

L'assemblée déclare que, moyennant ces applications, tous amortissements sont effectués à la date du 30 juin 1893.

Par suite de la modification statutaire relative à l'année sociale, l'exercice 1893 comprendra une période de six mois, dont il sera rendu compte à une assemblée ordinaire tenue, suivant l'ordre précédemment établi, dans le premier semestre de 1894.

### V

L'assemblée générale confirme, en tant que de besoin, les pouvoirs conférés au conseil d'administration par les statuts aux fins de se procurer par voie d'emprunt les ressources nécessaires à la continuation de l'exploitation ; à cet effet, conférer toutes garanties hypothécaires ou autres, fixer les conditions et formes de l'emprunt, etc.

---

## Compagnie Commerciale de Transports à Vapeur Français (*Le Messenger de Paris*, 4 mars 1897)

Le conseil de liquidation de cette société a réuni les actionnaires en assemblée générale, le 4 février, à l'effet de leur rendre compte de sa gestion et de leur en demander *quitus*.

On se souvient dans quelles conditions la société a dû être mise en liquidation, il y a trois ans. Placée en face de la nécessité de se procurer des capitaux importants pour le remboursement de son emprunt hypothécaire, devenu exigible ; pour l'acquisition d'un quatrième steamer, indispensable à assurer une exploitation régulière ; enfin, pour réparations urgentes et coûteuses, à deux de ses vapeurs, la Compagnie Commerciale, qui essayait de faire face à ses besoins pressants par une émission d'obligations, venait d'essuyer un dernier sinistre — la perte du *Marseille* — qui, en lui enlevant le plus solide de ses vapeurs, ne lui laissait plus le moyen de continuer, même temporairement, ses services, ni l'espoir de trouver désormais aucun crédit. La dissolution s'imposait donc, et le premier soin des liquidateurs a été de trouver le plus rapidement possible dans la réalisation de l'actif les sommes nécessaires au remboursement du passif, afin d'empêcher que les intérêts continuant à courir absorbassent les derniers débris du capital.

Les liquidateurs, dit la *Revue économique et financière*, se sont attachés tout d'abord à mettre fin à l'exploitation et à vendre les deux derniers vapeurs qui subsistaient encore.

Les sept derniers mois d'exploitation ont laissé une perte de 100.529 fr. Quant aux deux vapeurs, ils ont été vendus à la Société des Chargeurs-Réunis, au prix total de 700.200 fr.

Le produit de cette vente, joint au prix payé par les assurances pour la perte du *Marseille* 700.000 fr. nets a servi à rembourser en première ligne le passif hypothécaire, c'est-à-dire le solde dû à la Banque maritime et les obligations en circulation. Au moment de la mise en circulation de la Compagnie Commerciale, l'émission était en cours ; 2.161 obligations avaient été placées et leur produit avait été employé à rembourser partiellement la Banque maritime. Il restait donc à compléter le paiement des sommes dues à cette dernière et à rembourser les obligations elles-mêmes. Cette dernière opération a pu être effectuée à des conditions relativement satisfaisantes, c'est-à-dire au prix d'émission augmenté des intérêts courus jusqu'au jour du remboursement, soit 283 06, et non au prix de 300 fr. comme certains souscripteurs le demandaient.

Le passif hypothécaire se trouvait ainsi éteint, mais le passif chirographaire s'est trouvé accru dans de notables proportions par un litige soulevé au lendemain de la dissolution de la société par la Compagnie des Forges et Chantiers de la Méditerranée.

La Société des Forges et Chantiers avait vendu à la Compagnie Commerciale sept steamers pour une somme totale dépassant 11 millions de francs et se trouvait, en 1888, créancière pour un solde de 475.000 en principal. La Compagnie Commerciale était à ce moment dans une situation des plus difficiles. Un arrangement transactionnel intervint alors. Il fut stipulé que la Compagnie Commerciale paierait la moitié du reliquat de ses dettes à des échéances échelonnées et que, moyennant l'exécution de cet engagement, la Compagnie des Forges et Chantiers renoncerait à lui réclamer l'autre moitié, sauf dans le cas où la Compagnie Commerciale viendrait à répartir des dividendes, et à raison de 20 % des dividendes distribués.

La Compagnie Commerciale ayant pris fin sans que cette condition — la mise en répartition d'un dividende — se fut réalisée, et après que les paiements échelonnés avaient été effectués aux échéances convenues, la Compagnie Commerciale avait estimé que la dernière partie de la dette se trouvait définitivement éteinte. Mais la Compagnie des Forges et Chantiers allégua qu'elle avait consenti un délai indéterminé et non une remise de dette ; elle soutint que le solde de sa créance devenait exigible du jour où la société arrivait à son terme et elle obtint gain de cause devant les tribunaux. La perte de ce procès occasionna à la Compagnie commerciale une dépense en principal, intérêts et frais de 278.925 francs et modifia profondément les résultats de la liquidation..

Voici maintenant le compte de liquidation par recettes et par dépenses :

#### RECETTES

Débiteurs divers	1.373.429
Trésor public	138.008
Caisses	9.481
Produits nets :	
Du matériel naval	1.399.380
Du mobilier	3.996
Des Bouées à Vera-Cruz	4.590
Emprunt obligations	540.250
Rentrées diverses	30 031
Approvisionnements, chaudières	69 891
	<u>3.569.056</u>

## DÉPENSES

Créditeurs divers	818.548	
Passif hypothécaire et frais y relatifs		2 140 723
Procès Forges et Chantiers	278.925	
Pertes de l'exercice 1893-94	100.529	
Frais de liquidation	14.163	
Dépenses à régler	3 778	
Net à répartir	212.390	
	<u>3.569.056</u>	

Il ressort de ce compte que la somme nette à répartir se montant à 212.390 sur laquelle il a déjà été distribué 134.000 à raison de 10 fr. par action.

Il reste à distribuer 78 390

soit 5 85 par action à titre de seconde et dernière répartition.

Les actionnaires ont approuvé les comptes qui leur étaient soumis et donné *quitus* aux liquidateurs de leur gestion.

E. DEBRAY.

---