

Mise en ligne : 12 mars 2014.
Dernière modification : 20 janvier 2024.
www.entreprises-coloniales.fr

USINES MOTOBLOC, BORDEAUX

Charles SCHAUDEL, fondateur

Charles Schaudel fit son apprentissage à Saint-Étienne chez son beau-frère, Auguste Dombret (le « père Ouragan »), qui transforma en 1889 son usine d'armes de la rue de l'Heurton en usine de cycles. Après un essai de fabrication de pièces détachées pour cycles à Saint-Étienne, il partit pour Bordeaux d'où son épouse était originaire ; il entra au bas de l'échelle à la fabrique de cycles « La Bordelaise » et en devint en peu de temps le directeur. Il y fut rejoint par ses deux neveux, Émile et Charles Dombret. Mais alors que Charles ne demeura que le temps nécessaire pour effectuer quelques exploits sportifs à tandem, Émile se fixa définitivement à Bordeaux. Tous deux construisirent les premières automobiles Schaudel. En 1889, Charles Schaudel eut l'idée de la construction du bloc-moteur. La société « Motobloc » était née.

En 1903, Émile Dombret garda seul la direction de Motobloc tandis que Charles Schaudel entra à la Manufacture d'armes et cycles de Saint-Étienne dont il devint directeur technique et administrateur.

Après l'Armistice, il reprit une serrurerie d'art à Bègles (Galina & Cie).

Décédé à Bordeaux. Nécrologie dans le *Mémorial de la Loire*, 14 octobre 1938.

Publicité
(*La Petite Gironde*, 27 août 1900)

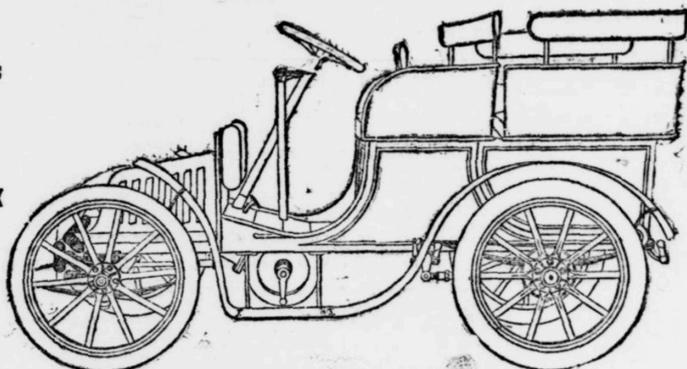


Publicité
(*La Petite Gironde*, 3 mai 1901)

N'ACHETEZ PAS D'AUTOMOBILE SANS

Essayer la Petite Voiture **SCHAUDEL**

50, rue Turenne, BORDEAUX



Moteur 2 Cylindres
très robuste

FORCE 6 CHEVAUX
à 950 tours

ENSEMBLE
confortable

Grandes Facilités
de conduite

Deux places, 4,400 fr. — Quatre places, 4,700 fr.
LIVRAISON RAPIDE
ENTRETIEN A L'ABONNEMENT
Vitesse en palier garantie : 45 kilomètres à l'heure, à quatre personnes.

S.A., 1902.

LE SALON DE L'AUTOMOBILE (*L'Information financière, économique et politique*, 27 novembre 1907)

Avec la Société Motobloc, nous passons dans la région bordelaise, car les usines de la Société sont situées à Bordeaux. Cette Société tire son nom de la disposition de ses voitures, disposition qui a fait l'objet d'un brevet spécial.

L'ensemble du moteur et de la boîte de changements de vitesse forme un bloc compact. Les moteurs sont à 4 cylindres, jumelés deux à deux par leurs culasses et leur dispositif caractéristique est que le volant est placé au milieu de l'arbre vilebrequin au lieu d'être, comme sur les autres voitures, placé à l'une des extrémités de cet arbre. Cette disposition a assurément l'avantage d'assurer un meilleur équilibrage et de répartir également les poussées sur les deux paliers de l'arbre vilebrequin. Un dispositif spécial permet de faire varier la levée des soupapes d'admission. Cette variation est employée pour régler la marche du moteur, qui peut l'être également au moyen d'un tiroir d'admission du mélange gazeux.

Le carburateur comprend une admission d'air supplémentaire qui est elle-même réglée avec un frein à glycérine.

Le changement de vitesse est à triple train balladeur et comporte un verrouillage spécial qui ne permet pas au levier de se déplacer une fois un embrayage en prise.

L'embrayage est situé dans le même carter que le changement de vitesse et baigne constamment dans l'huile. C'est un embrayage métallique, par serremments extensibles.

La transmission se fait par cardan pour les moindres puissances et par chaînes pour les grosses puissances.

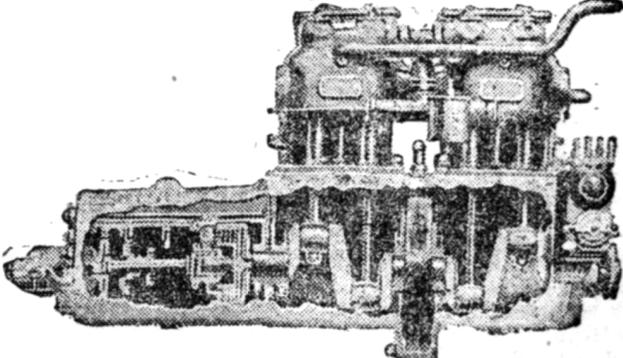
La Société Motobloc produit 5 types de véhicules allant d'une puissance de 16 chevaux à 70 chevaux. Les moteurs comportent uniformément 4 cylindres et 4 vitesses.

Publicités
(L'Information financière, économique et politique, 9 novembre 1910-
24 janvier 1911)

AUTOMOBILES

MOTOBLOC

MOTEUR A VOLANT CENTRAL
Le seul équilibré rationnellement (Brevets DOMBRIT)



LA VOITURE 12 CHEVAUX
Fait le kilomètre en 54 secondes ;
Monte les côtes de 7 à 8 pour cent en prise directe ;
Consomme moins de 11 litres aux 100 kilomètres.

Usines : BORDEAUX-BASTIDE
Succursale à PARIS, 13, Cité de Pusy (23, boulevard Péreire)

ENVOI FRANCO DU CATALOGUE

AUTOMOBILES
MOTOBLOC
MOTEUR À VOLANT CENTRAL
Le seul équilibré rationnellement (Brevets DOMBRIT)
LA VOITURE 12 CHEVAUX
Fait le kilomètre en 54 secondes ;
Monte les côtes de 7 à 8 pour cent en prise directe ;
Consomme moins de 11 litres aux 100 kilomètres.

USINES : BORDEAUX-BASTIDE
Succursale à PARIS, 13, cité de Pusy (23, boulevard Péreire)
ENVOI FRANCO DU CATALOGUE

(L'Information financière, économique et politique, 26 janvier 1911)

L'action MOTOBLOC est demandée aux environs de 120 francs. La Société des Usines Motobloc, au capital de 1.200.000 francs, divisé en 12.000 actions de 100 francs, s'occupe de la construction des automobiles du même nom et exploite le système ingénieux qui consiste à réunir en un même bloc le moteur et le changement de vitesses.

L'usine de la société est située dans les environs de Bordeaux. La Compagnie possède des agences de vente dans les principaux centres de France et d'Angleterre.

Pendant l'exercice 1909-1910, la société a réalisé un bénéfice net de 142.000 francs sur lequel il a été prélevé 75.000 francs pour le fonds de prévoyance. Le surplus a été réparti entre le conseil, le personnel et les actionnaires. Ces derniers ont reçu un dividende de 9 francs par action ancienne. Il a été alloué aux actions nouvelles un intérêt de 5 % au prorata des sommes versées. On compte pour le prochain exercice sur une production de 436 châssis. Les évaluations du conseil, portaient sur 395 châssis devant laisser un bénéfice brut de 848.000 francs avec un bénéfice net de 398.000 francs. Ces prévisions seraient, on le voit, assez sensiblement dépassées.

MOTOBLOC

(L'Information financière, économique et politique, 27 janvier 1911)

Les prévisions pour l'exercice en cours sont des plus favorables.

On vient d'introduire sur notre marché en banque les actions de la Société des Usines Motobloc ; cette introduction s'est faite dans des conditions particulièrement sages, car le prix a été fixé à 115 francs alors que la distribution récente d'un dividende de 9 francs (exercice 1909-10) semblait justifier une prime plus élevée, les émetteurs ont renoncé à cette facile majoration de cours, dont on frappe trop souvent les valeurs nouvelles et ils ont, en quelque sorte, voulu laisser au marché toute sa liberté.

La Société des Usines Motobloc est au capital de 1.200.000 francs, représenté par 12.000 actions de 100 francs. Elle s'occupe de la construction des automobiles et elle est l'inventeur du système qui consiste à réunir en un même bloc le moteur et le changement de vitesses. Lors de notre revue du dernier Salon de l'Automobile, nous avons indiqué les avantages de ce mode de construction et nous avons signalé que nos grandes marques d'automobiles tendaient à se rallier au système préconisé par la Société Motobloc.

Les usines de la Société Motobloc sont situées aux portes de la ville de Bordeaux et c'est dans la région bordelaise que la société a recruté sa première clientèle ; c'est encore dans cette région qu'elle a actuellement ses principaux débouchés.

L'usine occupe une superficie de 1.645 mètres carrés et les terrains sur lesquels elle est située paraissent appelés à prendre une plus-value importante, car c'est la partie de la ville où le développement industriel est le plus considérable. L'outillage de l'usine est tout à fait moderne et comporte 228 machines et outils spéciaux.

L'organisation du travail dans les ateliers est remarquable et un contrôle sévère rend toute malversation impossible.

La Société possède des agences de vente dans les principaux centres de France et en Angleterre.

En 1909-10, la Société a réalisé un bénéfice net de 142.000 francs, sur lesquels il a été prélevé 75.000 francs pour le fonds de prévoyance, le surplus a été réparti aux

actionnaires, au conseil et au personnel. Les actions anciennes (n° 1 à 6.000) ont reçu un dividende de 9 francs et les actions nouvelles un intérêt statutaire de 5 0/0 au prorata de leur libération. Ces actions nouvelles devant, participer intégralement aux bénéfices de l'exercice en cours il n'y a plus lieu de faire aucune distinction entre les deux catégories d'actions.

Le bilan au 15 novembre 1910 peut se résumer comme il suit (fr.) :

ACTIF	
Immobilisation	1.064.000
Réalisable et disponible	1.093.000
Compte d'avancés	17.000
	<u>2.174.000</u>
PASSIF	
Capital	1.200.000
Fonds d'amortissement	75.000
Créditeurs	658.000
Dépôts de garantie	99.000
Profits et pertes	142.000
	<u>2.174.000</u>

Ce bilan fait ressortir une situation saine ; l'actif réalisable atteint 1.100.000 francs en chiffres ronds alors que les éligibilités ne s'élèvent pas à 700.000 francs.

Pour l'exercice en cours, les perspectives sont favorables. Il résulte, en effet, d'un rapport complémentaire du commissaire des comptes de la Société, rapport établi à la date du 18 janvier 1911, que les contrats d'achats faits par les agents et clients de la société s'élevaient au 16 janvier dernier à 436 châssis, sur lesquels 151 étaient livrables dans les deux premiers mois de l'exercice 1910-11. En outre, des pourparlers sont engagés pour une livraison de 100 voitures pour l'étranger, ce qui suffirait à assurer aux plein travail pour l'exercice 1910-11. En tout cas, le chiffre de 436 châssis est notablement supérieur à celui de l'exercice 1909-10.

Parmi les principaux acheteurs, citons l'agence du Sud-Ouest avec 150 châssis dont 47 sont livrés, l'agence d'Angleterre avec 75 châssis, l'agence du Nord de la France et de la Belgique avec 60 châssis, etc. Sur les 436 châssis commandés, il y en aurait actuellement 139 de livrés.

Donnons enfin ce renseignement intéressant, tiré du rapport complémentaire de M. Giraud, commissaire des comptes, que, du 16 novembre au 31 décembre 1910, le chiffre d'affaires s'est élevé à 246.000 francs contre 119.000 francs pour la période correspondante de 1909, soit une augmentation de 126.000 francs en faveur de l'exercice en cours.

Pour l'exercice 1910-11, le conseil d'administration prévoyait, en juillet 1910, la vente de 395 châssis ; on voit que cette prévision se trouvera largement dépassée. Or, pour cette vente prévue de 395 châssis, le bénéfice brut était estimé 848.000 francs et le bénéfice net 398.000 francs ; il y aurait lieu d'augmenter ces chiffres de 10 %, puisque les ventes par contrats sont actuellement supérieures de 10 % au chiffre pris pour base. En outre, comme il est possible soit que l'affaire en cours de 100 châssis pour l'étranger soit menée à bonne fin, soit que de nouvelles commandes soient reçues d'ici la clôture de l'exercice, le nombre de 436 châssis indiqué précédemment devrait être tenu pour un minimum.

Finalement, il apparaît que les bénéfices de l'exercice 1910-11 enregistreront une sérieuse plus-value sur ceux de 1909-10. On prévoit même dès à présent la possibilité

de répartir pour cet exercice 1910-11 un dividende de 14 francs par action tout en laissant une bonne part aux réserves et amortissements. Remarquons qu'un dividende de 14 francs n'absorberait que 168.000 francs, c'est-à-dire une somme peu supérieure aux bénéfices de 1909-10.

Le conseil d'administration de la Société Motobloc est composé de personnalités fort honorables le président. est le baron Roger d'Abbadie ; l'administrateur délégué, M. Daubret ; parmi les administrateurs, on relève le nom de M. d'Alsace ¹, ancien ingénieur en chef des Poudres et Salpêtres ; M. Léon Boyer, administrateur des Fonderies du Sud-Ouest ; M. Arnaud, ingénieur fondeur, etc.

L'action Motobloc cote actuellement 119 : sur la base d'un dividende de 9 francs (ex. 1909-10), elle offre un revenu au taux de 7,5 %.

Motobloc

(L'Information financière, économique et politique, 12 mars 1911)

Les Usines Motobloc viennent d'obtenir la clientèle de l'importante Société des Taxis-Autos du Sud-Ouest qui, jusqu'ici, avait acheté ses voitures chez Peugeot. Les usines Motobloc, qui se trouvaient en concurrence pour cette fourniture avec plusieurs maisons importantes, ont présenté des voitures qui ont donné aux essais des résultats de résistance et de consommation qui leur ont fait donner la préférence. (*L'Usine*).

USINES MOTOBLOC

(L'Information financière, économique et politique, 23 février 1912)

L'exercice 1910-11 de la Société des Usines Motobloc, dont les comptes ont été approuvés par l'assemblée du 9 janvier dernier, a marqué un progrès sensible sur le précédent et confirmé les espérances antérieures ; le bénéfice s'est, en effet, élevé à 387.000 francs contre 142.000 francs en 1909-10.

La Société des Usines Motobloc est, comme on le sait, spécialisée dans la construction des automobiles de sa marque ; presque exclusivement régionale au début (l'entreprise est d'origine bordelaise), elle s'est peu à peu fait connaître dans toute la France, puis à l'étranger. Ce sont d'ailleurs les ingénieurs de cette société, et particulièrement M. Dombret, administrateur délégué, qui ont imaginé le système qui a donné son nom à sa société ; le système Motobloc. On sait qu'il s'agit d'une disposition spéciale de construction qui consiste à réunir en un seul bloc le moteur et la boîte de changement de vitesses. Ce système a, d'ailleurs, fait largement ses preuves et nombreuses sont les autres firmes automobiles qui ont adopté des dispositifs similaires.

Les usines de la Société Motobloc sont situées dans la banlieue de Bordeaux et occupent une superficie de 4.645 mètres, l'organisation commerciale comprend des agences de vente dans les principaux centres de France et d'Angleterre.

En 1909-1910, la société avait réalisé un bénéfice de 142.000 francs, sur lesquels il avait été prélevé 75.000 francs pour le fonds de prévoyance, le surplus ayant permis l'attribution d'un dividende de 9 fr. aux 6.000 actions et un intérêt de 5 % aux 6.000 actions nouvelles au prorata de leurs versements.

¹ Jules Marc Dalsace (et non D'Alsace)(1860-1928) : polytechnicien, ingénieur des poudres et salpêtres, en poste à la poudrerie de Saint-Médard-en-Jalles, administrateur de la Société des calcaires Purs (1919-1923), de L'Aéronavale (Société maritime transports aériens)(1919), président de l'Union financière française pour l'organisation industrielle (1921), administrateur des Grands Réseaux électriques (1923). Avis de décès : *Le Temps*, 24 mars 1928.

En 1910-11, le chiffre des affaires s'est élevé à 2.631.000 francs, se répartissant en 1.904.000 francs pour vente de châssis neufs et 727.000 francs pour réparations, fournitures, ventes de voitures d'occasion, etc. Par rapport à 1909-10, l'augmentation ressort à 1.031.000 francs.

Le bénéfice industriel de l'exercice 1910-11 s'est élevé à 918.000 francs. Les frais généraux ont absorbé 299.000 francs, les frais industriels 216.000 francs et la dépense au Salon de l'Automobile 16.000 francs, de telle sorte que le bénéfice net est ressorti à 387.000 francs.

Sur cette somme, il a été prélevé 191.000 francs pour le fonds de prévoyance et réparti 180.000 fr aux différents ayants-droit (actionnaires, porteurs de part, conseil d'administration). On voit donc que les sommes réparties sont un peu inférieures aux sommes réservées.

Finalement, il a été réparti un dividende de 10 francs aux 15.000 actions de 100 francs qui constituent aujourd'hui le capital social (en 1911, le capital a été porté de 1.200.000 à 1.500.000 francs) et un dividende de 2 fr. 50 aux 3.000 parts bénéficiaires.

Voici comment se présentait le bilan résumé au 15 novembre 1911 :

ACTIF	
Immobilisations	1.290.000
Marchandises	746.000
Disponibilités	370.000
Comptes d'avance sur 1911-12	64.000
	<u>2.470.000</u>
PASSIF	
Capital	1.500.000
Réserves	150.000
Créditeurs	433.000
Profits et Pertes	387.000
	<u>2.470.000</u>

La situation financière que révèle ce bilan est saine et, le rapport des commissaires aux comptes signale en particulier que l'inventaire des marchandises représente bien la valeur réelle des approvisionnements ; dans ces conditions, l'ensemble du fonds de roulement ressort à 1.116.000 fr. contre 433.000 francs d'exigibilités.

USINES MOTOBLOC

(L'Information financière, économique et politique, 28 août 1912)

Une assemblée générale extraordinaire de la Société anonyme des Usines Motobloc est convoquée pour le 11 septembre 1912) 3 h. 1/2 au siège commerciale de la société à Bordeaux.

Ordre du jour :

- 1°. Rapport du conseil sur les résultats du premier semestre de 1911-1912 ;
- 2°. Opportunité de la distribution d'un acompte sur le dividende courant.
- 3°. Questions diverses.

Société anonyme des Usines Motobloc
(*L'Information financière, économique et politique*, 16 janvier 1913)

L'assemblée générale du 10 janvier a décidé l'augmentation du capital de la Société qui sera porté de 1.500.000 francs à 2.000.000 de francs par la création de 5.000 actions nouvelles.

Aux termes de l'article 6 des statuts, les porteurs d'actions anciennes ont un droit de préférence pour la souscription de ces titres.

Il leur est accordé pour l'exercer un délai jusqu'au 19 janvier inclus.

APPELS DE FONDS
(*L'Information financière, économique et politique*, 13 février 1913)

Société des Usines Motobloc. — Par décision du conseil d'administration du 20 janvier 1913, il est fait appel des 2^e, 3^e et 4^e quarts sur la souscription de l'augmentation du capital.

USINES MOTOBLOC
(*L'Information financière, économique et politique*, 5 mars 1913)

On annonce que le coupon n° 4 de 10 francs brut, des actions de cette société est payable dès maintenant à raison de 9 fr. 32 net au siège de la société, à Bordeaux, 102, rue des Vivants, ou à la Société bordelaise de crédit commercial et industriel [lire : industriel et commercial] à Bordeaux.

Les actions de cette société peuvent être immédiatement frappées d'une estampille constatant l'augmentation du capital social. Cet estampillage doit être effectué soit à Bordeaux, soit à la succursale de Paris, 95, boulevard Gouvion-Saint-Cyr.

USINES MOTOBLOC
Assemblée générale ordinaire du 8 février 1913
(*L'Information financière, économique et politique*, 14 mars 1913)

L'an mil neuf cent treize et le 8 février, à 3 heures de l'après-midi, Messieurs les actionnaires de la Société des Usines Motobloc, au capital de 2 millions de francs, se sont réunis en assemblée générale ordinaire, au siège social à Bordeaux-Bastide, 102, rue des Vivants, sur convocation faite par le conseil d'administration, suivant avis inséré dans le journal *La Petite Gironde* et dans *Les Petites Affiches de Paris*, feuilles du 24 janvier 1913, ainsi que le constate un exemplaire de chacun de ces journaux, enregistré et légalisé.

M. Dalsace remplit les fonctions de président.

MM. Aupied ² et Dombret les deux plus forts actionnaires présents et acceptant, remplissent les fonctions de scrutateurs.

² Charles Émile Aupied (Mussidan, 1870-Paris, 1950) : agent de change près la Bourse de Bordeaux (1905-1912). On le retrouve président de la Société française des Nouvelles-Hébrides. Voir [encadré](#).

M. Sabrou est désigné comme secrétaire.

La feuille de présence signée des actionnaires présents et certifiée véritable par les membres du Bureau, constate que 21 actionnaires possédant 14.657 actions sont présents ou représentés.

L'assemblée composée d'actionnaires représentant plus d'un quart du capital social est déclarée régulièrement constituée.

M. le président expose que l'assemblée est réunie à l'effet de voter sur l'approbation des comptes et du bilan de l'exercice 1911-1912 et sur des dividendes aux actions conformément à l'ordre du jour publié.

Elle devra aussi ratifier la nomination de trois administrateurs sortants et réélus par le conseil d'administration dans ses réunions des 5 février 1912 et 20 janvier 1913, et deux administrateurs nouveaux nommés par le conseil le 8 février 1913. Elle nommera également un commissaire des comptes pour l'exercice 1912-1913.

M. le président présente à l'assemblée l'inventaire de l'actif et du passif de la Société au 15 novembre 1912, le bilan de la Société, au même jour et le compte de profits et pertes.

Ces documents ainsi que le rapport du commissaire des comptes ont été mis à la disposition des actionnaires au siège social, 15 jours avant la présente réunion.

M. le président donne lecture du rapport du conseil d'administration sur les opérations de l'exercice 1911-1912 et proposant la répartition des bénéfices de cet exercice.

Dans ce rapport, le conseil d'administration demande le renouvellement de toutes autorisations nécessaires à accorder aux administrateurs en vertu de l'article 40 de la loi du 24 juillet 1867 et demande également la fixation pour l'exercice écoulé des jetons de présence à allouer aux administrateurs.

M. Giraud donne lecture de son rapport sur les comptes du même exercice. M le président donne lecture des contrats modifiés de MM. Dombret et Brirot, et les modifications apportées étant avantageuses pour la société, il demande à l'assemblée de ratifier ces contrats.

Personne ne demandant la parole, il met aux voix les résolutions suivantes :

RÉSOLUTIONS

1. L'assemblée générale, après avoir entendu la lecture du rapport du conseil d'administration et celui du commissaire des comptes pour l'exercice 1911-1912 approuve lesdits rapports, les comptes et le bilan dudit exercice, tels qu'ils lui ont été présentés. Elle décide en conséquence, de répartir les bénéfices qui ressortent du bilan de cet exercice comme suit :

Répartition des bénéfices :

Report de l'exercice 1910-1911	4.159 85
Exercice 1911-1912	306.902 95
	311.062 80

Article 42 des statuts. — 1er amortissement :

Sur matériel et outillage	: 33.389 55
Sur terrains et bâtiments	: 8.667 00
Sur modèles et dessins	: 3.189 40
Sur brevets et études	: 6.442 20
Sur frais de 1 ^{er} établissement, etc., etc.	: 23.621 15
	75.309 30

Il reste 235.753 50

Ces 235.753 50, à répartir ainsi qu'il suit :

Article 43 des statuts

§ 1^{er}. — 5 % réserve légale : 11.787 50

§ 2. — 1^{er} dividende de 50 % aux 15.000 actions 112.500 00
124.287 50

Différence 111.466 00

10 % pour le conseil d'administration 11.146 60

2^e amortissement :

Sur matériel et outillage 10.352 15

Sur modèles et dessins 1.310 60

Sur brevets et études .6.557 80

Sur frais de 1^{er} établissement, etc., etc 13.128 85

Réserve spéciale pour gratifications et divers 13.000 00
55.469 00

Et sur le reste 55.970 00

67 % aux 15.000 actions : 37.500 00

33 % aux 3.000 parts bénéficiaires : 18.470 00
55.970 00

Les dividendes seront payables aux actions portant les numéros de 1 à 15.000 à partir du 3 mars 1913, contre la remise du coupon n° 4, à notre siège social, 102, rue des Vivants, à Bordeaux-Bastide, ou aux guichets de la Société Bordelaise, 42, cours du Chapeau-Rouge, à Bordeaux, sous déduction des impôts établis.

Les parts bénéficiaires seront payables à partir de la même date et aux mêmes guichets contre remise du coupon n° 2, sous déduction des impôts établis.

Cette résolution est adoptée à l'unanimité.

2. L'assemblée générale nomme M. Giraud, commissaire des comptes pour l'exercice 1912-1913, et fixe à 1.000 francs la rémunération à laquelle il aura droit.

M. Giraud, présent à l'assemblée, déclare accepter les fonctions qui lui sont confiées.

Cette résolution est adoptée à l'unanimité.

3. L'assemblée générale donne à MM. Dufau, Arnaud, Boyer, Pouyanne ³, administrateurs, toutes autorisations nécessaires conformément à l'article 40 de la loi du 24 juillet 1867.

Cette résolution est adoptée à l'unanimité.

4. L'assemblée générale fixe à 50 francs les jetons de présence à allouer pour l'exercice écoulé aux administrateurs habitant Bordeaux, et à 75 francs aux administrateurs habitant hors Bordeaux.

Cette résolution est adoptée à l'unanimité.

5. L'assemblée générale ratifie la décision prise par le conseil d'administration le 5 février 1912, en nommant administrateurs MM. d'Abbadie et Dombret, administrateurs sortants, en conformité des articles 17 et 18 des statuts, ainsi que la décision prise par le conseil d'administration le 20 janvier 1913 en nommant administrateur, M. Dalsace, administrateur sortant.

Elle ratifie également la décision prise par le conseil d'administration le 8 février 1913, en nommant administrateurs, MM. Gérald ⁴ et Aupied, nouveaux membres.

MM. d'Abbadie, Dombret, Dalsace, Gérald et Aupied, qui acceptent, sont donc nommés administrateurs.

Cette résolution est adoptée à l'unanimité.

6. L'assemblée générale, après avoir entendu la lecture des contrats modifiés de MM. Dombret et Brirot, ratifie ces contrats tels qu'ils lui ont été présentés.

Cette résolution est adoptée à l'unanimité.

³ Julien Pouyanne : banquier à Orthez.

⁴ Georges Géo-Gérald (1868-1939) : député de la Charente.

L'ordre du jour étant épuisé, M. le président lève la séance.

Le président : Dalsace,
Les scrutateurs : Dombret et Aupied,
Le secrétaire : Sabrou.
Certifié conforme
Bordeaux, le 3 mars 1913.
Le directeur-administrateur délégué de la
Société anonyme des Usines Motobloc
M. Dombret.

USINES MOTOBLOC

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

On nous communique la note suivante : « Contrairement à certains bruits tendancieux, le travail n'a jamais cessé aux Usines Motobloc et les livraisons continuent d'une façon normale. »

Le chiffre d'affaires au 31 mars dernier s'élevait à la somme de 1.114.510 fr. 35, en augmentation de 497.847 fr. 45 sur la période correspondante de l'an dernier.

La grève aux Usines Motobloc

(L'Information financière, économique et politique, 23 avril 1913)

À Bordeaux, aux usines Motobloc, les revendications sont les suivantes :

« Augmentation du tarif d'embauche qui, de 5 francs doit passer à 6 fr. 50 pour les ouvriers du métier ou machinistes, et de 4 à 5 francs pour les manœuvres.

Pour les ouvriers ne travaillant pas aux pièces, minimum de salaire de 70 centimes l'heure.

Réintégration de tous les débauchés depuis les derniers incidents.

Renvoi des jaunes qui ont travaillé au cours du conflit.

Discussion des bons coulés, afin que le prix en soit plus raisonnablement établi, de façon à éviter les truquages.

Contrat collectif d'un an pour chaque saison, c'est-à-dire pour la durée des commandes d'un salon à l'autre. »

Après un débat assez long, le directeur a accordé les modifications concernant les salaires, et pour les réintégrations et les renvois de jaunes il a fait des réserves.

Quand la commission a donné le compte rendu de son mandat, l'assemblée des grévistes s'est prononcée pour le maintien entier sans aucune concession de toutes les revendications et a chargé son comité de maintenir fermement sa volonté.

M. POINCARÉ INAUGURE
LE QUATORZIÈME SALON DE L'AUTOMOBILE
VISITE A MOTOBLOC (STAND 46, GRANDE NEF)
(L'Information financière, économique et politique, 19 octobre 1913)

INAUGURATION

Le quatorzième salon de l'automobile a été inauguré solennellement jeudi après-midi par le président de la République.

Cette cérémonie avait lieu les années précédentes le matin, avant l'entrée du public dans le grand Palais, mais, rompant avec la tradition, M. Poincaré arriva à 2 heures 1/2 au Salon déjà rempli d'une foule dense qui l'acclama chaleureusement.

À sa descente d'automobile, il est reçu par M. Louis Renault, président du Comité d'organisation, le marquis de Dion, président de la Chambre syndicale de l'Automobile, le baron Zuilen de Nyevelt, président de l'A. C. F. ; MM. Cézanne, commissaire général, Granet et Loysel, architectes du Salon, Darracq, etc.

Le Président, au bras de M. Deschanel, commença alors la visite du Salon suivi de son cortège dans lequel nous avons pu noter : MM. Thierry ministre des travaux publics ; Massé, ministre du commerce ; Ratier, garde des sceaux ; Delaney, préfet de la Seine ; Hennion préfet de police ; général Beaudemoulin, colonel Pénélon, Mollard...

Le Président fit de courtes stations dans quelques stands, il visita notamment : Clément-Bayard, Rochet-Schneider, Gobron, Charron, Delaunay-Belleville, Delahaye, Vinot-Deguingand, Sizaire et Naudin, Grégoire, Sunbeam, Motobloc, Berliet, La Buire, Delage, Renault, Darracq, Le Zèbre, Th. Schneider, Panhard-Levassor, Mors, Lorraine-Diétrich, Aida, Unic, Hispano-Suiza, Bollée, Fiat, Rolland-Pilain, Ariès, Zedel, Vermorel, Turcat-Méry, Rolls-Royce, Peugeot, Pilain, de Dion-Bouton, Stabilia, Benz, Chenard et Walker, Brasier' Mercédès, etc.

M. Poincaré sut avoir pour chaque chef de maison un mot aimable. En serrant la main du directeur de Motobloc, il lui déclara avoir remarqué avec plaisir un nombre considérable de ses machines dans tout le Midi et même en Espagne et le complimenta sur l'essor donné à l'industrie automobile par sa courageuse marque dans le département de la Gironde, « la patrie du bon vin ».

M. Brirot lui répondit en le remerciant : « Nous ne sommes pas seulement la patrie du bon vin, nous sommes aujourd'hui premier cru en mécanique. »

Moins pressé que le Président, nous avons pu visiter en détail le Stand Motobloc et entendre les explications qu'a bien voulu nous fournir son aimable directeur.

LA MOTOBLOC

SES CARACTÉRISTIQUES

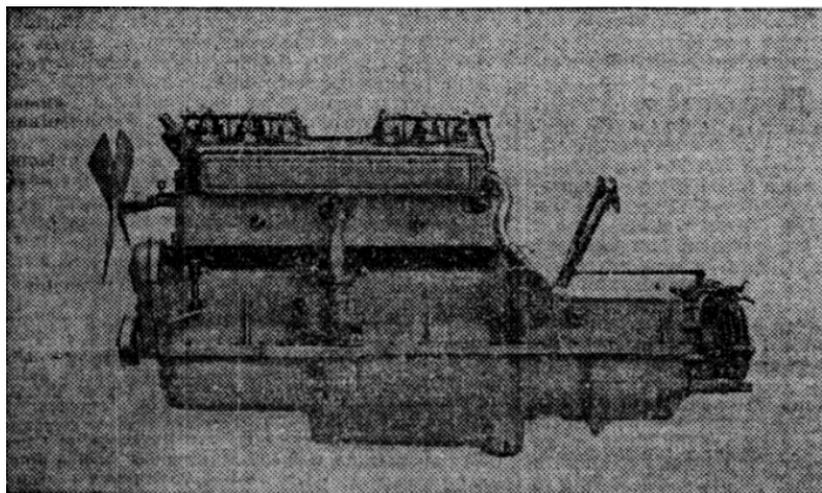
Où réside l'originalité du constructeur, en quoi peut-on prétendre que telle marque est supérieure à telle autre quand sur toutes les voitures, on rencontre les mêmes magnéto, les mêmes tôles de châssis, les mêmes essieux, les mêmes roulements à billes, les mêmes carburateurs, les mêmes aciers à engrenages, les mêmes et identiques solutions de la transmission arrière ?

Il n'y a donc plus qu'un organe que le constructeur puisse marquer de son empreinte personnelle et c'est le moteur.

Chez la Motobloc, nous trouvons les mêmes organes accessoires que pour les autres excellentes marques, mais en revanche quelle originalité dans le moteur !

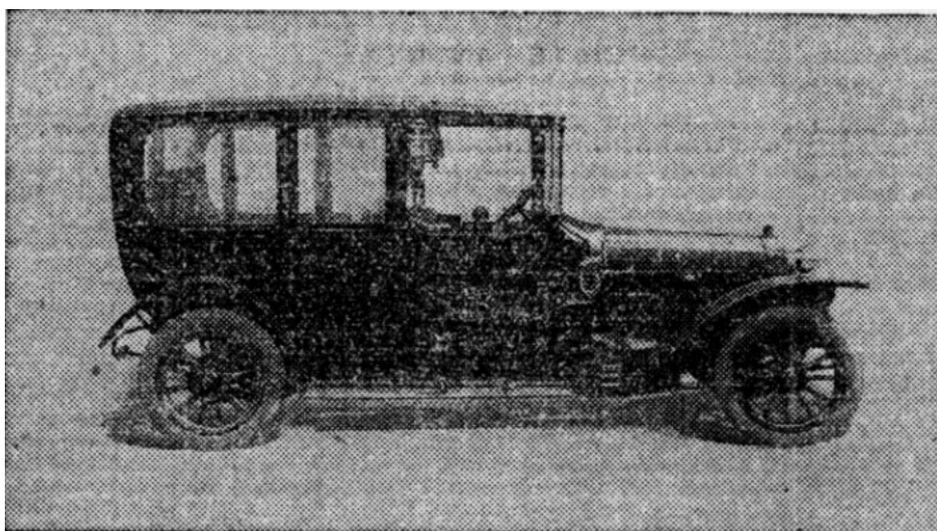
Depuis 1905, les brevets originaux d'Émile Dombret ont fait tache d'huile ; monter sur un même carter général le moteur, l'embrayage, la boîte de vitesses, cela a été copié partout, en France et à l'étranger parce qu'une telle solution constructive ne présentait que des avantages. Souvent la copie, dit-on, est inférieure à l'original.

Bloc Moteur Monobloc 6 cylindres



Constatons-le une fois de plus, chez Motobloc, la solution du groupe moteur se complète du fameux volant central, devant lequel ont reculé les plagiaires, parce que, tout de même, l'imitation eût été trop flagrante.

Or, le volant au centre, c'est une nécessité avec les moteurs à longue course et à régime élevé qui sont aujourd'hui en faveur, et c'est une nécessité encore plus pressante sur une 6 cylindres à raison de la longueur du vilebrequin et du déplorable montage généralisé, hélas ! du volant en porte-à-faux au bout de l'arbre.



Limousine 4 ou 6 places

Le résultat ne s'est pas fait attendre : d'emblée, Motobloc réussissait un 6 cylindres extraordinaire qui éclipse ses rivaux sous le rapport de la souplesse, de l'équilibrage et du rendement. Quoi, d'ailleurs, de plus naturel et de plus conforme à la logique ?

Dans toutes les usines d'automobiles, le mot d'ordre est présentement : *Guerre aux vibrations !*

D'autres trouveront des expédients, des solutions provisoires, Motobloc possède, par principe même, la solution définitive.

Avantages du Bloc Moteur

Quels sont donc les avantages du Bloc Moteur ? Il ne nous paraît pas inutile de les rappeler ici en quelques lignes.

Le châssis d'automobile, fait d'une mince tôle d'acier emboutie, est, par nature, et doit être essentiellement flexible et déformable. Si donc on se résigne à fixer directement sur lui d'une part le moteur, d'autre part la boîte de vitesses, il sera impossible d'obtenir l'alignement rigoureux et permanent des arbres : dès qu'une roue de la voiture passera sur une rugosité du sol, dès qu'une charge sera placée en un point du châssis, celui-ci va fléchir, se déformer et moteur et boîtes de vitesses vont se déplacer l'un par rapport à l'autre.

D'où obligation d'interposer deux joints de cardan sur l'arbre qui va de l'embrayage à la boîte.

Mais cet arbre est forcément très court : le moindre déplacement de ses deux extrémités se traduira par un déplacement angulaire relativement considérable, cause d'un rendement défectueux et d'une usure rapide des joints de cardan.

Si, au contraire, sont montés sur un même carter absolument rigide et pratiquement indéformable, le moteur, son embrayage et le changement de vitesse, il sera facile d'obtenir au moyen de la machine-outil qui alèse les emplacements des coussinets un alignement rigoureux des arbres. Le Bloc étant indéformable cet alignement, une fois obtenu, reste rigoureux. Plus n'est besoin de joints de cardan ; toute la puissance de l'arbre vilebrequin va se retrouver sans perte sur l'arbre primaire de la boîte de vitesses.

L'ensemble étant enfermé dans un carter étanche, l'entretien se trouve réduit à zéro.

Un autre avantage, qui est loin d'être négligeable, mérite d'être signalé : le Bloc Moteur étant très ramassé très court, permet de donner à l'arbre à cardan qui va de la boîte de vitesses au pont arrière une très grande longueur, les déplacements de l'essieu arrière, si importants seraient-ils, n'amèneront que des déplacements angulaires très faibles de l'arbre, dont les joints travailleront ainsi dans les meilleures conditions possibles de rendement et par conséquent de durée.

Voilà les principaux avantages qui découlent du principe même du Bloc Moteur.

Mais, pour donner satisfaction, un Bloc Moteur doit être rationnellement établi. Pour cela, une longue expérience est indispensable. Cette expérience les ingénieurs de Motobloc la possèdent puisqu'ils furent les premiers à construire dans cette voie et cela *depuis neuf ans*.

L'expérience, cependant, n'est féconde qu'autant que le point de départ est lui-même rationnel.

Or, ce qui a permis à Motobloc d'établir du *premier coup un Bloc Moteur équilibré* et facilement démontable, c'est la principale caractéristique de la construction que la concurrence n'a pas osé encore adopter parce que le plagiat serait trop flagrant, c'est le Volant central.

Le Volant central

Au point de vue accessibilité, la position du volant au centre même du moteur permet de dégager complètement le reste du Bloc, embrayage et boîte de vitesse.

Mais où son influence se fait sentir surtout, c'est sur les vibrations qui ont toutes le moteur pour origine, il ne faut pas l'oublier.

Quand le volant est placé à l'extrémité du vilebrequin, en porte-à-faux, il s'ensuit forcément, et quoi qu'on fasse, une flexion légère de l'arbre due au poids même du volant. Cette flexion, inappréciable quand le moteur est au repos, produit, quand il tourne aux grandes vitesses, un fouettement du vilebrequin d'autant plus considérable que la vitesse est plus grande. D'où des vibrations intenses qui, à certains régimes critiques du moteur, ébranlent le châssis.

Rien de tel avec le Volant Central. Celui-ci est en effet soutenu par deux paliers extrêmement rapprochés l'un de l'autre et son poids n'a aucune influence sur les deux portions symétriques du vilebrequin.

D'ailleurs, l'expérience, mieux que les plus belles théories, vient confirmer ces conclusions ; à *quelque régime angulaire qu'il tourne, le moteur à volant central ne vibre pas.*

Cette qualité est particulièrement précieuse et devient indispensable pour l'établissement du moteur à six cylindres

Le moteur à six cylindres était accusé, et à juste titre bien souvent, des plus noirs méfaits; à certains régimes, il avait des vibrations telles que certains n'hésitèrent pas à affirmer qu'un six cylindres ne pouvait pas tourner vite... D'autre part, ses reprises molles, sa consommation exagérée font que la plupart des six cylindres sur le marché sont nettement inférieurs aux quatre cylindres de même fabrication.

Le Volant Central donne au contraire aux Moteurs Motobloc à six cylindres toutes les qualités qui leur manquent en général. C'est la meilleure preuve indiscutable de l'excellence de ce dispositif. Le six cylindres Motobloc est le seul qui soit nettement supérieur aux quatre cylindres.

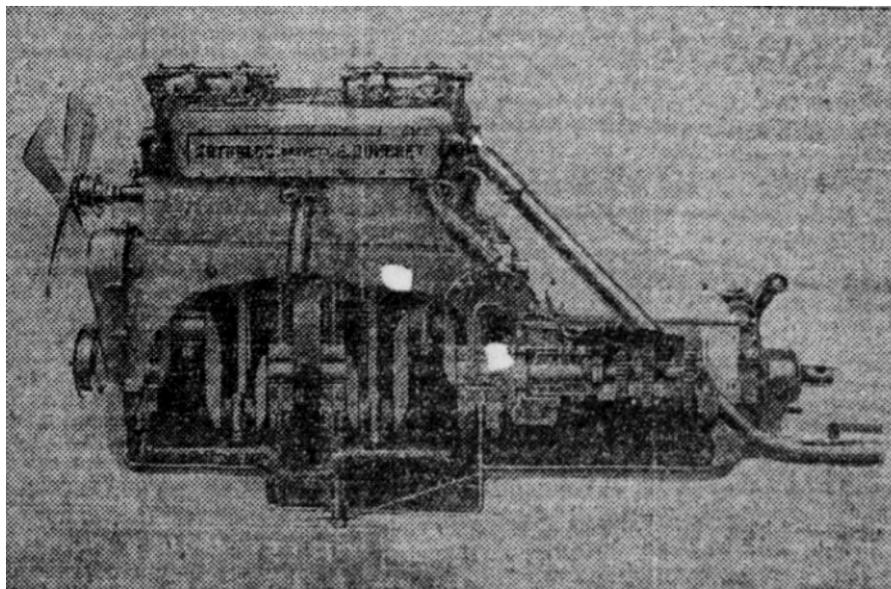
Depuis que M. E. Dombret, administrateur-délégué, a créé le système Bloc Moteur à Volant Central, l'Usine Motobloc a pu procéder aux améliorations successives qui font de ses voitures actuelles des voitures absolument hors de pair à tous égards.

Sous tous les rapports, les châssis Motobloc n'ont rien à craindre d'une comparaison avec les meilleurs et les plus réputés.

Nous aurions à en dire beaucoup si nous voulions rapporter les explications aimablement fournies par M. Brirot, le sympathique directeur commercial de Motobloc, qui nous a longuement parlé de ses véhicules industriels.

Nous en recauserons dans une des prochaines chroniques que nous consacrerons au Salon.

M. G.



Coupe du bloc-moteur

LE SALON DE L'AUTOMOBILE
MOTOBLOC

(*L'Information financière, économique et politique*, 24 octobre 1913)

Les avantages reconnus au système Motobloc, robustesse, facilité et économie d'entretien et d'usage, rendement supérieur, font de ses véhicules poids lourds, les égaux les plus réputés actuellement sur le marché.

Leur succès en 1912 au concours militaire et les nombreuses commandes enregistrées pour les grandes administrations sont, du reste, la consécration définitive de la valeur de ces camions.

Ces commandes surtout, faites et reçues par des officiers techniciens très compétents, prouvent toute la valeur du principe Bloc Moteur dans la construction des véhicules industriels.

La Société Motobloc, en effet, a enregistré du ministère de la guerre une commande de camions tracteurs pour les services de l'Aéronautique militaire.

Ces camions assurent le très dur service des parcs d'aviation militaire pour le transport du personnel et du matériel, en même temps qu'ils remorquent sur route et à travers champs les appareils d'aviation.

[Le ministère des colonies a remis à Motobloc la commande d'une série de camions destinés au service du gouvernement de la Côte Occidentale d'Afrique. Ces camions assurent au Dahomey, sur des routes en constructions et, plus souvent encore, sur des pistes très mauvaises, un service de transport de voyageurs et de marchandises diverses.](#)

Les commandes de l'industrie privée, pour ne pas toujours provenir de techniciens aussi compétents que le sont les officiers spécialistes qui décident des commandes du gouvernement français dont nous parlons ci-dessus, n'en sont pas moins un testimonial de qualité indiscutable. Le soin que mettent dans leur choix les industriels, en raison de l'importance des intérêts engagés, les renseignements desquels ils s'entourent ou les preuves qu'ils exigent, avant de remettre leurs ordres sont un sûr garant de la valeur du véhicule qu'ils acquièrent.

Les véhicules livrés aux entreprises privées ont donné, comme ceux en service dans les administrations publiques, entière satisfaction.

Leur utilisation bien différente, avec résultats pleinement satisfaisants, prouvent que la construction du poids lourd aux usines Motobloc est très au point. C'est là le résultat d'études et d'essais très longs et coûteux, mais desquels les directeurs de Motobloc n'ont pas voulu se dispenser.

Leurs camions sont utilisés en France, en Russie, en Angleterre, [aux colonies](#).

Ils assurent de multiples services tels que : transport de matériaux, marchandises diverses, auto-pompe, transport de voyageurs (petits et gros autobus), etc.

Les Établissements Motobloc construisent également et ont en service de nombreuses voitures de livraison.

Ils établissent aussi des châssis comportant des emplacements de carrosserie ainsi que des moteurs de forces appropriées aux besoins de services qu'ils doivent assurer (omnibus d'hôtel, cars alpins, etc.)

BULLETIN

(L'Information financière, économique et politique, 9 novembre 1916)

Les actions Usines Motobloc sont demandées aux environs de 155 depuis quelques jours. On nous écrit de Bordeaux au sujet de cette société, que l'activité de ses usines va toujours en progressant. Elle compte aujourd'hui parmi les plus gros producteurs de projectiles lourds pour la défense Nationale..

NOTES SUR LES VALEURS

(L'Information financière, économique et politique, 27 mars 1917)

La guerre avait surpris la Société des Usines MOTOBLOC en pleine réorganisation. Connue surtout comme entreprise régionale, car ses usines se trouvent à Bordeaux et sa principale clientèle est dans la région du Sud-Ouest, elle avait cependant conquis dans l'industrie automobile une place honorable ; en dernier lieu, pressentant l'avenir des poids lourds, elle s'était orientée dans cette voie. Lors de la mobilisation, le travail fut presque entièrement suspendu ; mais, bientôt après, la Société s'organisa pour travailler en vue de la Défense Nationale. Elle obtint des commandes pour la guerre, une usine entièrement neuve fut édiflée à cet effet. Cependant, l'année 1914-15 fut presque tout entière consacrée à la préparation et à l'adaptation aux fabrications nouvelles, et ses résultats, qui se confondirent avec ceux de l'exercice 1913-14, furent surtout absorbés par des amortissements. Un léger dividende fut néanmoins réparti aux actions. L'année sociale qui vient de prendre fin a été beaucoup plus favorisée, un marché important relatif à des obus de 105 a pu être exécuté et, livré dans d'excellentes conditions.

Aussi l'exercice 1915-16 dont les comptes vont être soumis à l'assemblée du 27 mars a-t-il laissé des résultats très intéressants. Le bilan, qui se totalisait par 2.831.483 francs au 15 novembre 1915, atteint 4.065 592 francs au 15 février dernier. Le bénéfice, après prélèvement d'une provision de 250.450 francs pour différentes éventualités, s'élève à 1.2711.616 francs, égal, par conséquent, à plus de 60 % du capital social. Encore ce chiffre s'entend-il après des amortissements importants effectués avant inventaire sur l'usine et le matériel neufs, et sur les marchandises en magasin, amortissements qui se chiffrent à plusieurs centaines de mille francs. En outre, sur le bénéfice disponible de 1.231.616 francs, le conseil propose de prélever 249.917 francs pour amortissement sur les immeubles, le matériel et l'outillage anciens. La réserve légale absorbera 47.084 francs et l'impôt sur les bénéfices de guerre 430.000 fr. Il restera ensuite une somme suffisante pour distribuer 18 fr. aux actions et 33 fr. 33 aux parts de fondateur.

La comparaison du bilan au 15 février 1917 avec le bilan précédent permet de constater que les immobilisations sont restées au même chiffre qu'antérieurement, malgré la construction d'une usine nouvelle qui a coûté 1.700 000 francs environ, que les disponibilités qui, au bilan de fin 1915, se chiffraient à 412.110 fr. atteignent maintenant 1.052.507 fr., enfin que l'actif réalisable est passé de 633.416 fr. à 1.077.755 fr. Au passif, les exigibilités ne dépassent pas 361.000 francs, si bien qu'en chiffres ronds, le fonds de roulement ressort à 1.869.454 francs au lieu de 969.594 francs il y a un an. Il a donc presque doublé d'une année à l'autre. La situation financière est donc fort belle.

Nous croyons qu'à la prochaine assemblée, il sera fait des déclarations intéressantes sur la marche de l'exercice en cours qui s'annonce aussi très satisfaisant. Aussi les titres de la Société Motobloc paraissent-ils, aux cours actuels, intéressants. L'action, qui a déjà reçu un acompte de 8 francs, se traite aux environs de 171. En ce qui concerne les parts qui sont au nombre de 3.000 seulement, elles ont droit à 33 % du bénéfice restant après 9 % aux 20.000 actions qui composent le capital. Elles se traitent aux environs de 275 francs ; ce cours fait ressortir, sur la base du dividende de 33 fr. 33 qui sera payé prochainement, un rendement très rémunérateur.

Annuaire Desfossés 1917, p. 682 :

Usines Motobloc

Conseil :Géo-Gerald, Dalsace, R. d'Abbadie, Pouyanne, Griset, Aupied, Dufau, Arnaud.

USINES MOTOBLOC

Société anonyme au capital de 2.000.000 de francs
Siège social et usines, 102, rue des Vivants
Bordeaux-Bastide
Assemblée générale ordinaire du mardi 27 mars 1917
(*L'Information financière, économique et politique*, 11 avril 1917)

L'an mil neuf cent dix-sept et le vingt-sept mars à trois heures de l'après-midi, MM. les actionnaires de la société des Usines Motobloc, société anonyme au capital de 2.000.000 de francs, divisé en 20.000 actions de cent francs chacune, se sont réunis en assemblée générale ordinaire au siège social à Bordeaux-la-Bastide, 102, rue des Vivants, sur la convocation faite par le conseil d'administration, suivant avis insérés dans le journal *La Petite Gironde*, feuille du 4 mars 1917, et dans les *Petites Affiches*, feuille du 27 février-1^{er} mars 1917, ainsi que le constate un numéro de chacun de ces journaux, enregistré et légalisé.

M. Géo Gérald remplit les fonctions de président. MM. Ch. Aupied et Dalsace, les deux plus forts actionnaires présents et acceptant, remplissent les fonctions de scrutateurs.

M. Salvan est désigné comme secrétaire.

La feuille de présence signée des actionnaires présents et certifiée véritable par les membres du bureau, constate que 16 actionnaires, possédant 8.336 actions sont présents ou représentés.

L'assemblée composée d'actionnaires représentant plus du quart du capital social est déclarée régulièrement constituée.

M. le président donne lecture du rapport du conseil d'administration sur les opérations de l'exercice 1915-1916 prorogé de trois mois.

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

« Messieurs,

L'exercice 1915-1916 qui devait être clos le 15 novembre 1916 a dû être prorogé de trois mois pour nous permettre de solder à la date imposée, soit le 31 décembre, un marché important qui nous avait été confié par la Direction de l'Artillerie. Il n'était pas possible de procéder le 15 novembre dernier aux opérations de l'inventaire sans jeter une perturbation très grande dans nos fabrications. Nous vous demandons donc de déclarer régulière cette prorogation par votre approbation.

L'exercice 1915-1916 prorogé au 15 février dernier, dont nous allons vous soumettre les comptes et le bilan, a donné des résultats très satisfaisants.

Nous avons, comme précédemment, mis au service de la Défense Nationale tous les moyens de production de notre fabrique d'automobiles, nous les avons développés considérablement en créant une usine nouvelle en vue d'exécuter la fabrication d'obus emboutis de 105 m/m et nous avons aujourd'hui la très grande satisfaction de vous annoncer que nos efforts ont été couronnés de succès.

Les installations importantes que nous avons créées de toutes pièces, sur un terrain mitoyen, acquis dans d'excellentes conditions de prix, nous ont permis de nous classer au tout premier rang parmi les fournisseurs d'obus, tant au point de vue de la bonne exécution qu'au point de vue de la production. Nous avons dépassé très sensiblement les productions que nous avions envisagées ; la réserve à laquelle nous sommes encore tenus nous fait un devoir de ne pas entrer plus avant dans le détail des productions de notre société comparées à celles des sociétés beaucoup plus importantes que la nôtre.

Le premier marché qui nous a été confié a été soldé le 31 décembre, un deuxième marché plus important nous a été accordé avant même l'achèvement du premier ; nos fournitures sont échelonnées sur le premier semestre 1917.

Nous tenons à vous indiquer que nous exécutons entièrement nos obus, c'est-à-dire sans l'aide d'aucun sous-traitant.

Cette fabrication nouvelle d'obus de gros calibre emboutis n'a apporté aucune perturbation dans nos autres fabrications. Nous continuons à livrer avec un léger accroissement des éléments de gaines-relais et nous assurons toujours avec la plus grande célérité les réparations et l'entretien des véhicules de notre marque des Services militaires et de notre clientèle civile.

Nous ne perdons pas de vue également que, pour l'après-guerre, un vaste et fructueux champ d'action s'ouvrira aux Usines Motobloc. Dans la seule région du Sud-Ouest, notre Société aura un gros écoulement assuré de voitures de tourisme et de véhicules de transport pour poids-lourds. Il ne faut pas oublier, au surplus, que [Bordeaux doit, par la force des choses, devenir en fait la tête de ligne des principaux services maritimes avec le Maroc. Notre marque y est déjà très appréciée et nous ne doutons pas que nous puissions faire un très gros chiffre d'affaires avec cette magnifique colonie.](#)

D'autres débouchés s'offrent aussi à notre marque : l'Espagne et le Portugal, où nous sommes très heureusement représentés, doivent nous assurer aussi un écoulement très important. Bien qu'il y ait dans ces pays toutes facilités pour recevoir des châssis de marques étrangères, nos agents ont des demandes toujours plus grandes de notre Bloc-Moteur ».

Enfin, notre attention a été attirée vers une industrie en quelque sorte sœur de la nôtre et dont l'avenir s'annonce comme particulièrement brillant ; nous voulons parler des tracteurs automobiles agricoles. Le type de notre moteur peut s'adapter merveilleusement aux tracteurs convenant à nos campagnes. Nous ferons, n'en doutez pas, tous nos efforts pour nous tailler une place honorable dans cette nouvelle branche de notre industrie.

La situation financière de notre Société à la clôture de l'exercice se trouve résumée dans le bilan dont nous .vous donnons lecture :

BILAN

ACTIF	
Immobilisations :	
Matériel et outillage	1.005.773 90
Terrains et bâtiments	674.635 0
Brevets, études, modèles et dessins	74.918 30
Frais de premier établissement	1 00
Disponibilités :	
Caisse	20.820 95
Rente 5 %	52.500 00
Banque de France	899.841 83
Banquiers divers	71.064 01
Effets à recevoir	8.280 55
Débiteurs : artillerie	524.573 39
Débiteurs divers	181.420 54
Valeurs réalisables :	
Marchandises suivant inventaire :	
Matières premières neuves et travaux	181.051 31
Pièces de rechange, accessoires, pneus, carrosseries	168.711 00
Voitures de service et d'occasion	22.000 00
Acompte sur de dividende	160.000 00
	4.065.592 68

PASSIF	
Capital social	2.000.000 00
Réserves diverses pour :	
Amortissement .: matériel et outillage	138.864 10
Amortissement : terrains et bâtiments	39.970 05
Réserve légale	42.670 82
Réserve spéciale	1.213 00
Exigibilités :	
Créditeurs divers	230.265 73
Dividendes restant à payer : coupons non présentés	130.542 66
Provision « R. E. »	250.450 00
Profits et Pertes ;	
Bénéfice net de l'exercice 1915-1916 prorogé de	1.231.616 32
	4.065.592 68

Nous vous signalons le nouveau poste « Provision R. E. » que nous avons constitué avant inventaire pour parer aux frais de remise en état du matériel de notre ancienne usine. Ce matériel a été surmené et devra être revu et même remplacé pour partie.

Nous vous proposons de répartir les bénéfices de la façon suivante :

REPARTITION DES BENEFICES

Bénéfice net de l'exercice 1915-1916 prorogé de trois mois	1.231.616 32
Article 42 des Statuts, —	
Amortissements habituels :	
Sur immeuble : 30.000 00	
Sur matériel et outillage : 125.000 00	
Sur modèles et dessins et brevets et études : 94.917 20	
	249.917 30
	981.000 02
Ces 981.000 02 à répartir	
ainsi qu'il suit : article 43 des statuts :	
Paragraphe premier :	
Réserve légale 5 % : 49.084 95	
1er divi de 8 fr. % sur 20.000 actions de cent fr. : 160.000 00	
Provision pour impôts et dépenses de guerre : 430.000 00	
	639.084 95
Sur le solde	342.614 07
10 % pour le conseil d'administration : 34.261 40	
À reporter à nouveau : 8.352 67	
	42.614 07
	300.000 00
Et sur le reste	300.000 00
67 % aux 20.000 actions	200.000 00
33 % aux 3.000 parts de fondateur	100.000 00

Monsieur le président lit une lettre de M. Lenoir-Bayard, expert du Tribunal d'Amiens, dont voici la teneur :

Amiens, le 23 mars 1917.

Monsieur l'administrateur-délégué de la Société des Usines Motobloc à Bordeaux,

Cher Monsieur,

Par suite du surcroît de travail que me donnent les bénéfices de guerre, pour nombre de mes clients, il m'est de toute impossibilité d'assister à la réunion de l'assemblée générale du 27 courant. Je le regrette bien vivement et vous prie d'être mon interprète auprès de ces messieurs pour leur présenter mes excuses ; sous ce pli, je vous adresse mon pouvoir à l'effet de -me représenter.

J'ai eu connaissance du résumé de l'exercice qui se solderait par un bénéfice fort intéressant. Messieurs les membres du conseil ont droit à des félicitations que je suis certain que l'assemblée ne manquera pas de leur adresser : je leur adresse bien sincèrement les miennes et à vous, cher monsieur Boyer, en particulier, car je n'ignore pas ce que vous avez fait pour la société et ce qu'elle vous doit, puisque j'ai été l'un des premiers à demander les réformes qui s'imposaient et auxquelles vous vous êtes attaché pour leur réalisation, en apportant à la direction une sage et prudente administration. de la ténacité et de la clairvoyance et dont les résultats n'ont pas tardé à se faire sentir ; vous avez la satisfaction du devoir accompli, cela est vrai, mais il est bon que vous sachiez que nous tous, actionnaires, nous sommes très reconnaissants pour ce que vous avez fait dans notre intérêt ; encore une fois, recevez toutes mes félicitations.

Avec tous mes regrets de ne pouvoir me rendre auprès de vous, je vous prie d'agréer, cher Monsieur, l'assurance de mes meilleurs sentiments. »

Signé : Lenoir-Bayard, expert du tribunal d'Amiens. »

Personne ne demandant plus la parole, M. le président met aux voix les résolutions suivantes :

1. L'assemblée centrale, après avoir entendu la lecture du rapport du conseil d'administration et de celui du commissaire des comptes, approuve dans toutes leurs parties le rapport du conseil d'administration, les comptes de l'exercice 1915-1916 prorogé de trois mois ainsi que le bilan et la répartition des bénéfices tels qu'ils viennent d'être présentés.

En conséquence, les dividendes seront payables à partir du 1^{er} mai 1917 contre remise du coupon n° 7, à notre siège social, 102, rue des Vivants, à Bordeaux-la-Bastide et aux guichets des banques ci-après :

Société bordelaise de Crédit Industriel et Commercial, 42, cours du Chapeau-Rouge, à Bordeaux ;

Crédit du Sud-Ouest, 40, cours du Chapeau-Rouge, à Bordeaux ;

Banque Julien Pouyanne, à Orthez (Basses-Pyrénées) ;

Banque Claude Lafontaine, Prévost et Cie, 32, rue de Trévise, à Paris ;

sous déduction des impôts établis et de l'acompte de huit francs déjà versé le 20 décembre 1916 contre remise du coupon n° 6.

Le dividende des parts bénéficiaires sera payable à partir de la même date et aux mêmes guichets contre remise du coupon n° 3, sous déduction des impôts établis.

Cette résolution est adoptée à l'unanimité.

2. L'assemblée générale nomme M. Giraud commissaire des comptes pour d'année 1916-1917 et fixe à quinze cents francs la rémunération à laquelle il aura droit.

Cette résolution est adoptée à l'unanimité.

M. Giraud, présent à rassemblée, déclare accepter les fonctions qui lui sont confiées et remercie.

3. L'assemblée générale renouvelle pour six ans les pouvoirs de MM. Arnaud, Boyer et Pouyanne, administrateurs sortants.

MM. Arnaud, Boyer et Pouyanne acceptent et remercient.

Cette résolution est adoptée à l'unanimité.

4. L'assemblée générale fixe les jetons de présence à allouer pour l'exercice en cours à cinquante francs pour les administrateurs habitant Bordeaux, à cent francs pour ceux résidant dans un rayon inférieur à 250 kilomètres et à cent cinquante francs pour ceux résidant dans un rayon supérieur à 250 kilomètres.

Cette résolution est adoptée à l'unanimité.

5. L'assemblée générale donne à MM. Dufau, Arnaud, Pouyanne et Boyer, administrateurs, toutes autorisations nécessaires, conformément à l'article 40 de la loi du 24 juillet 1867.

Cette résolution est adoptée à l'unanimité.

6. L'assemblée générale donne *quitus* à MM. Géo Gerald, Dalsace, d'Abbadie, Pouyanne, Aupied, Dufau, Arnaud, Boyer, administrateurs, de leur gestion de l'exercice 1915-1916 prorogé de trois mois.

Cette résolution est adoptée à l'unanimité,

7. L'assemblée générale décide de supprimer au « Passif » le compte d'amortissement « Brevets, Études, Modèles et Dessins » et de diminuer d'autant à l'« Actif » le chiffre porté pour le même article.

Cette résolution est adoptée à l'unanimité.

8. M le président prenant texte de la lettre de M. Lenoir-Bayard, dont il a été donné lecture, interprète en termes heureux la pensée de l'assemblée tout entière et demande de voter des félicitations à M. Boyer, administrateur-délégué.

L'assemblée générale lui prouve combien il a su interpréter sa pensée en lui donnant son approbation qui est votée à l'unanimité.

L'ordre du jour étant épuisé et personne ne demandant la parole, la séance est levée.

SOCIÉTÉ ANONYME DES USINES MOTOBLOC

Assemblée générale ordinaire du mardi 25 mars 1918

(*L'Information financière, économique et politique*, 4 avril 1918)

L'an 1918 et le 25 mars à 3 heures et demie de l'après-midi.

Messieurs les actionnaires de la Société des Usines Motobloc, société anonyme au capital de 2.000 000 de francs divisé en 20.000 actions de 100 fr. chacune, se sont réunis en assemblée générale ordinaire, au siège social à Bordeaux-Bastide, 102, rue des Vivants, sur la convocation faite par le conseil d'administration, suivant avis insérés dans le journal la *Petite Gironde*, feuille du vendredi 1^{er} mars 1918 et dans les *Petites Affiches de la Gironde*, feuille du jeudi 28 février .dimanche 3 mars 1918, ainsi que le constate un numéro dé chacun de ces journaux enregistré et légalisé.

M. Géo Gérald remplit les fonctions de président.

MM. L. Boyer et J. Pouyanne, les deux plus forts actionnaires présents et acceptant, remplissent les fonctions de scrutateurs.

M. Salvan est désigné comme secrétaire.

La feuille de présence signée des actionnaires présents et certifiée véritable par les membres du bureau constate que. 20 actionnaires possédant seulement 3.140 actions sont présents ou représentés, soit moins du quart au capital social.

Le quorum n'ayant pas été atteint à la réunion du 27 février 1918, l'assemblée réunie aujourd'hui pour la deuxième fois peut délibérer valablement, quelle que soit la portion du capital représentée par les actionnaires présents, conformément à l'art. 32 des statuts.

M. le président expose que l'assemblée est réunie à l'effet de voter sur les objets de l'ordre du jour de la première réunion.

M. le président donne lecture du rapport du conseil d'administration sur les opérations de l'exercice 1917 arrêté au 31 décembre 1917.

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Messieurs,

Nous avons dû cette année proroger de mois et demi l'exercice qui devait être clos le 15 novembre afin de faire coïncider les opérations de l'inventaire avec l'achèvement de notre marché d'obus de 105. — Ces opérations n'ont, de ce fait, apporté aucune perturbation dans nos fabrications. Au surplus, la date du 31 décembre convient parfaitement pour l'établissement des comptes, permettant de fixer la part revenant à l'État sur les bénéfices supplémentaires. Nous vous demandons, en conséquence, de déclarer régulière cette prorogation par votre approbation.

L'exercice dernier ayant été lui-même prorogé au 15 février 1917, l'exercice 1917, dont nous allons vous soumettre les comptes et le bilan, ne comporte que dix mois et demi. Cet exercice a été encore plus satisfaisant que l'exercice 1915-1916.

Nous avons intensifié nos fabrications et obtenu une augmentation très sensible dans nos productions ; la réserve à laquelle nous sommes encore tenus nous fait un devoir de ne pas entrer dans le détail des productions de notre société. Nous pouvons cependant vous indiquer que nos fabrications n'ont été l'objet d'aucun refus, que nos livraisons n'ont entraîné aucune pénalité pour retard et que notre usine a été classée parmi les usines ayant donné les meilleurs résultats dans les fabrications de guerre.

Notre société ayant donné entière satisfaction à l'artillerie a été naturellement pressentie par la direction de l'Aéronautique militaire.

Après de nombreux pourparlers, nous avons décidé de créer de nouveaux ateliers en vue de la fabrication de moteurs d'avions. Notre société a acquis des terrains et immeubles mitoyens d'une superficie de plus d'un hectare. Des bâtiments avec charpentes métalliques et un matériel important ont été commandés. Ces nouveaux ateliers seront prêts à fonctionner au commencement du deuxième trimestre de cette année. Un marché de groupe de pièces de moteurs d'avions type « Salmson » est en cours de négociation. Nous espérons que cette entreprise nouvelle donnera des résultats aussi satisfaisants que la fabrication des obus de 105. Le matériel de précision que nous avons acheté nous sera très utile pour l'après-guerre ; notre personnel acquerra dans la fabrication des moteurs un tour de main spécial qui assurera à notre fabrication d'automobiles une exécution parfaite, qui nous classera, dans l'avenir, parmi les meilleurs constructeurs.

L'effort nouveau que nous faisons pour la Défense nationale retarde naturellement notre étude de tracteurs agricoles dont nous vous avons parlé au cours de notre assemblée générale du 27 mars 1917.

L'industrie était conviée à taire de gros efforts en vue du développement de l'aviation. Notre société devait, il nous semble, offrir sa collaboration.

La situation financière de notre société à la clôture de l'exercice, soit au 31 décembre 1917, se trouve résumée dans le nous vous donnons lecture.

.....

RÉSOLUTIONS

1. L'assemblée générale après avoir entendu la lecture du rapport du conseil d'administration et de celui du commissaire des comptes approuve dans toutes leurs parties le rapport du conseil d'administration, les comptes de l'exercice 1917 arrêtés au 31 décembre 1917 ainsi que le bilan et la répartition des bénéfices tels qu'ils viennent

d'être présentés. En conséquence les dividendes seront payables à partir du 1^{er} mai 1918 contre remise du coupon n° 9 à notre siège social, 102, rue des Vivants, Bordeaux-Bastide, et aux guichets des Banques ci-après :

Société Bordelaise de Crédit Industriel et Commercial, 42, Cours du Chapeau-Rouge, à Bordeaux ;

Crédit du- Sud-Ouest, 40, cours du ChapeauRouge, à Bordeaux ;

Banque Pouyanne et Cie, à Orthez (Basse»Pyrénées) ;

Banque Claude Lafontaine, Prévost et Cie, 32. rue de Trévise, à Paris ;

sous déduction des impôts établis et de l'acompte de dix francs déjà versé le 31 octobre 1917 contre remise du coupon n° 8.

Le dividende des parts bénéficiaires sera payable à partir de la même date et aux mêmes guichets contre remise du coupon n° 4, sous déduction des impôts établis.

Cette résolution est adoptée à l'unanimité.

2. L'assemblée générale nomme M. Giraud commissaire des comptes pour l'année 1918 et fixe à quinze oints francs la rémunération à laquelle il aura droit.

M. Giraud, présent à l'assemblée déclare accepter les fonctions qui lui sont confiées et remercié.

Cette résolution est adoptée à l'unanimité.

3. L'assemblée générale renouvelle pour six ans les pouvoirs de M. d'Abbadie. administrateur sortant.

M. d'Abbadie accepte et remercie. Cette résolution est adoptée à l'unanimité.

4. L'assemblée générale fixe les jetons de présence à allouer pour l'exercice en cours à cent cinquante francs pour les administrateurs habitant Bordeaux, à trois cents francs pour ceux résidant dans un rayon inférieur à 250 kilomètres et à trois cent cinquante fr., pour ceux résidant dans un rayon supérieur à 250 kilomètres.

Cette résolution est adoptée à l'unanimité.

5. L'assemblée générale donne à MM. Dufau, Arnaud, Pouyanne, Boyer, administrateurs, toutes autorisations nécessaires conformément à l'article 40 de la loi du 24 juillet 1867.

Cette résolution est adoptée à l'unanimité.

6. L'assemblée générale donne *quitus* à MM. Gérald, Dalsace, d'Abbadie, Pouyanne, Aupied, Dufau, Arnaud, Boyer, administrateurs, de leur gestion de l'exercice 1917 arrêté au 31 décembre 1917.

Cette résolution est adoptée à l'unanimité.

L'ordre du jour étant épuisé, M. le président lève la séance.

Le président, Gerald.

Les scrutateurs, L. Boyer et Pouyanne.

Le secrétaire, Salvan.

RAPPORT DU COMMISSAIRE AUX COMPTES

.....

Signé : Henry Giraud,
Industriel, expert-comptable
près la Cour d'appel et le tribunal civil de Bordeaux

USINES MOTOBLOC
(La Journée industrielle, 4 avril 1918)

Les commandes de la guerre ont permis cette entreprise de réaliser depuis deux ans des bénéfices exceptionnels, en sorte qu'elle a pu rémunérer avantageusement ses actions et surtout ses parts, mais des excès regrettables ont été commis dans l'évaluation boursière de ces titres.

L'origine du titre de cette société résidait dans une invention consistant à réunir en un même bloc, dans les voitures automobiles, le moteur et le changement de vitesse. Constituée en 1902, au capital de 200.000 francs, la Société Motobloc, d'abord spécialisée dans la construction des automobiles, avait, quelque temps avant la guerre, étendu ses fabrications aux poids lourds.

L'irrégularité des résultats

Les résultats obtenus ne répondirent pas toujours aux espérances du début. Il est facile de se rendre compte de leur irrégularité par les chiffres ci-dessous, qui embrassent les huit derniers exercices :

	Bénéfices nets	Divid. action	Divid. part
1909-1910	142.357	9	—
1910-1911	387.000	10	2,5
1911-1912	306.902	10	6,15
1912-1913	172.901	—	—
1913-14115 (1)	293.230	4	—
1915-1916 (2)	1.231.616	18	33,33
1917 (3)	1.847.299	20	36,66

(1) Deux exercices réunis.

(2) Exercice de 15 mois.

(3) Exercice de 10 mois et demi.

Au cours de la période ci-dessus envisagée, le capital a subi les remaniements suivants : du chiffre de 900.000 francs, auquel il avait été porté en 1908, il fut ramené à 600.000 francs en 1909, puis porté à 1.200.000 francs en 1910, à 1.500.000 francs en 1911 et à 2 millions, son chiffre actuel, en 1913.

Ces augmentations successives n'empêchèrent d'ailleurs pas la société de traverser une crise grave à partir de 1912. Un changement de direction survenu à cette époque amena des procès et des difficultés qui nuisirent sensiblement à la bonne marche de l'entreprise.

Les exercices de guerre

Cette situation fut tout d'abord aggravée par la guerre. Au moment de la mobilisation, les usines durent être fermées et l'exercice clos le 15 novembre 1914 ne donna que des résultats insignifiants. Le suivant fut encore assez peu satisfaisant et ce n'est guère qu'à partir de 1910 que les énormes besoins de la défense nationale permirent à la Société Motobloc de participer à des commandes avantageuses.

Il en est résulté, pour les deux derniers exercices, des bénéfices très élevés, et il faut reconnaître qu'une bonne partie en a été appliquée aux comptes de prévoyance et d'amortissement. Ces affectations paraissent d'autant plus nécessaires qu'une usine neuve a été construite de toutes pièces en vue de la fabrication d'obus emboutis du

calibre 105 mm., usine dont l'utilisation n'est rien moins que certaine pour l'époque où les fabrications de guerre céderont la place à l'exploitation normale du temps de paix.

Les excès de la spéculation

Les résultats exceptionnellement favorables obtenus par Motobloc au cours des deux derniers exercices ont permis à une certaine spéculation d'escompter avec exagération les bénéfices à venir. La modicité du capital et le nombre très réduit des parts de fondateurs facilitèrent des mouvements de cote arbitraires, notamment sur ces derniers titres, qui ne sont qu'au nombre de 3.000. De plus, la répartition des bénéfices, qui est très élastique pour les parts, favorise les évaluations téméraires, destinées à fournir un appui à des hausses spéculatives et passagères.

C'est ainsi que dans les derniers mois de 1917, à la faveur de divers bruits — doublement du capital, augmentation très sensible du dividende, etc. —, le cours des actions fut poussé de 170 à 320 francs et ceux de la part de 200 à 700 francs. Le dernier revenu brut de ces deux titres se capitalisait ainsi à 6,25 % et 5,25 % respectivement. De semblables exagérations se paient, et les acheteurs dans les hauts cours éprouvent à l'heure actuelle une amère déception, les actions étant revenues à 230 environ et les parts à 480, la campagne de presse menée à leur endroit étant terminée.

Conclusion

En somme, si la situation présente de la Société Motobloc est brillante, tant au point de vue industriel que financier, il ne faut pas oublier qu'il s'agit ici d'une pure valeur de guerre. En ce moment même, de nouveaux ateliers vont entrer en fonctionnement, destinés à la fabrication des moteurs d'aviation, et il est probable que l'exercice en cours donnera encore une fois de beaux bénéfices, tout compte tenu des lourds impôts sur les profits de guerre. Par contre, il n'est pas possible, au moyen des éléments dont dispose actuellement la société, de pronostiquer quel sera son avenir au retour de la période de paix.

Compagnie générale des omnibus*
(*La Journée industrielle*, 8 août 1918)

Nous avons annoncé que la C. G. O., décentralisant ses ateliers de construction mécanique de Paris, installait à Toulouse une partie de ses ateliers. Certaines fabrications ont été transférées, d'autre part, à Orléans, rue d'Ambert. Enfin, les fabrications confiées aux usines Motobloc (Bordeaux) ont été développées.

Usines Motobloc
(*La Journée industrielle*, 22 février 1919)

Le bilan au 31 décembre 1918, que cette société vient de publier, accuse des bénéfices nets de 626.000 francs, mais cette situation est provisoire, étant donné que la Société a, avec l'État, un litige qui n'est pas encore réglé.

Il s'agit du règlement d'indemnités qui avaient été prévues dans le cas où la guerre aurait pris fin avant que la société ait pu effectuer les livraisons d'avions qui lui avaient été demandées et qu'elle devait construire dans une usine qui venait à peine d'être achevée quand l'armistice a été signé.

Le groupement bordelais des « patrons sociaux »
(*La Journée industrielle*, 23 avril 1919)

Bordeaux, 30 avril. — Le Comité dit « des patrons sociaux de Bordeaux », présidé par M. Philippart, administrateur de la Grande Huilerie Bordelaise, et comprenant parmi ses membres M. Boyer, administrateur des Usines Motobloc, et M. Marly, fabricant de glaces, vient de se constituer à Bordeaux, dans le but d'essayer de collaborer plus étroitement avec les ouvriers, en réalisant immédiatement certaines mesures qui, comme contrepartie de leur bonne volonté, amélioreraient sensiblement leur sort.

Sont envisagés immédiatement :

- 1° La création du régime assurance maladie ;
 - 2° L'octroi d'un congé annuel payé de huit jours ;
 - 3° L'octroi d'un congé payé de deux mois, aux femmes eu couches ;
 - 4° L'établissement d'un régime de retraites correspondant au taux actuel de l'existence. — H. C.
-

Grève à l'usine Motobloc, à Bordeaux
(*La Journée industrielle*, 4 mai 1919)

Les 200 ouvriers de l'usine Motobloc, à Bordeaux, qui, précédemment, travaillaient pour la Défense nationale, viennent de se mettre en grève, réclamant une augmentation de salaire de 0 fr. 55 l'heure. Les patrons refusent énergiquement cette augmentation, d'autant plus que, depuis le 3 février dernier, la journée de huit heures est appliquée dans cette usine avec les anciens salaires des dix heures à 1 fr. 75 l'heure, portée ainsi à 2 fr. 20.

Depuis le 28 mars, en vue de la préparation d'une exposition de châssis à la « Foire de Bordeaux » en préparation, le personnel faisait deux heures supplémentaires qui étaient payées au tarif horaire de la journée de huit heures, ce qui donnait des journées de 22 francs.

Le travail étant suffisamment avancé, la direction annonça qu'il ne serait plus fait qu'une heure supplémentaire. Le personnel répondit qu'il n'accepterait cette réduction que si le salaire de dix heures en cours était maintenu, et la cessation du travail s'ensuivit. — A.

LE MOUVEMENT PROFESSIONNEL ET SOCIAL
(*La Journée industrielle*, 3 juin 1919)

Fin de grève à l'usine Motobloc, à Bordeaux. — La grève des ouvriers de l'usine Motobloc, à Bordeaux, est terminée. — A.

Un programme qui paraît intéressant
L'Union industrielle de Bordeaux et du Sud-Ouest
(*La Journée industrielle*, 15 août 1919)

Bordeaux, 13 août. — L'Union industrielle de Bordeaux et du Sud-Ouest, constituée au capital de 500.000 fr. et dont le siège est 62, rue Ferrère, à Bordeaux, a pour objet de favoriser le développement de l'industrie régionale.

La société compte mettre en œuvre trois moyens d'actions principaux :

1° Un service d'études, auquel seront attachés des ingénieurs et des chimistes compétents, et qui fonctionnera avec la collaboration des membres du conseil d'administration, ingénieurs et industriels ;

2° Un service financier, lequel, lorsqu'une affaire aura, après étude, été retenue par le conseil d'administration, recherchera le capital nécessaire auprès des actionnaires de la société, auxquels un droit de priorité est réservé, auprès des banques établies à Bordeaux, enfin, en cas de besoin, auprès des banques de Paris ou des autres grands centres financiers :

3° Un service d'achats, susceptible, en raison surtout de la concentration des commandes, de présenter de grands avantages pour les industriels qui lui demanderont. suivant le cas, matériel neuf et l'occasion, fournitures diverses (charbon, huiles à graisser, courroies, etc.), matières premières.

.....
Le conseil d'administration se compose de : ...Boyer, administrateur délégué de la Société Motobloc

Annuaire Desfossés 1920, p. 749-750 [saisi main] :

Usines Motobloc

Conseil :Géo-Gérald, Dalsace, R. d'Abbadie, Pouyanne, Aupied, Dufau, Arnaud, Thévenot, Boyer.

Automobiles Motobloc
(*La Journée industrielle*, 6 août 1921)

Bordeaux, 4 août. — Le bilan de l'exercice 1920 fait ressortir un déficit s'élevant à 284.179 francs qui, ajouté aux pertes de l'exercice 1919, constitue un solde débiteur de 1.178.095 francs. Le rapport du conseil d'administration mentionne qu'un arrêt complet des commandes s'est produit, comme suite à la crise actuelle. Aussi désire t-il ajouter un élément d'activité nouveau en construisant des tracteurs agricoles.

MM. Géo-Gérald, Arnaud et Dufau ont donné leur démission d'administrateurs.

Enfin, l'assemblée générale a ratifié les engagements déjà pris ou ceux restant à prendre concernant un emprunt hypothécaire de 2.500.000 fr., négocié auprès de la Foncière du Nord.

Automobiles Motobloc
(*La Journée industrielle*, 23 juin 1922)

Société des Usines Motobloc. — Bordeaux, 21 juin. — Cette société procède à l'émission de bons de 500 francs, 7 %, à de 3.500.000 francs.

Étienne Marie Joseph de LAGARRIGUE, directeur

Né à Toulouse, le 30 mars 1891.

Fils d'Édouard Marie Antoine de Lagarrigue, propriétaire, et de Marie Marthe de Vignerie.

Marié à Bordeaux, le 12 décembre 1918, avec Zélie Buhan. Dont : Jacqueline (sept. 1919).

Polytechnicien.

Chevalier de la Légion d'honneur du 1^{er} février 1915, Croix de guerre.

Directeur, puis directeur général, administrateur délégué et président-directeur général des Usines Motobloc.

Administrateur de la [Grande Île](#) à Madagascar (à la suite de son beau-père).

de la Société des moteurs et automobiles Lorraine,

de la Société des Anciens Etablissements de Diétrich et Cie, de Lunéville.

Officier de la Légion d'honneur (*JORF*, 19 mars 1933, p. 2760, col. 3).

Décédé accidentellement avec son épouse le 18 mars 1944.

Le XVII^e salon de l'automobile
(*Le Figaro*, 15 octobre 1922)

.....
Le Salon a eu hier une autre visite officielle en la personne de M. Léon Bérard, venu au Grand Palais pour voir et examiner les nouveaux modèles exposés par la Société des Usines Motobloc, dont il est un fidèle client.

M. Léon Bérard a été reçu au stand de Motobloc par M. Léon Boyer, administrateur-délégué, M. J. Pouyanne, administrateur, et M. de Lagarrigue, directeur des usines Motobloc, qui ont présenté au ministre de l'instruction publique, les nouvelles Motobloc de 1923.

M. Léon Bérard a vivement félicité les constructeurs de Bordeaux, pour leurs nouveaux modèles, et en particulier il leur a prodigué des élogieux compliments pour la 10 HP Motobloc, qui est incontestablement un des grands succès de ce 17^e Salon.

Annuaire Desfossés 1923, p. 828 :

Usines Motobloc

Conseil : *idem*. Ne semble pas à jour. Géo-Gérald est toujours donné comme président alors que sa démission a été enregistrée en 1921.

Société des Usines Motobloc
(*La Journée industrielle*, 27 décembre 1923)

L'assemblée extraordinaire tenue récemment a ratifié l'augmentation du capital, porté de 2 millions à 5 millions par l'émission de 30.000 actions de 100 fr.

USINES MOTOBLOC
(*L'Information financière, économique et politique*, 16 février 1924)

L'année 1923 marque un relèvement notable de la société. Elle a réalisé, en effet, un bénéfice net de 460 000 fr. représentant près de 20 % du capital employé. On sait que depuis, le fonds social a été porté de 2 à 5 millions de francs afin de procurer à l'affaire les ressources nécessaires à son développement. L'exercice 1924 a débuté dans d'excellentes conditions. Le carnet de commandes comporte des ordres fermes pour plus de 10 millions, auxquels s'ajoutent d'importants marchés passés avec le ministre de la guerre. L'activité industrielle de la Société s'est largement développée depuis le succès obtenu au dernier Salon de l'Automobile, par ses modèles de châssis. Aux types 10, 12 et 15 HP, fabriqués actuellement, va se joindre bientôt un châssis 6 HP sur le succès duquel on peut fonder de légitimes espoirs, la vulgarisation des voitures de faible puissance s'étendant chaque jour. L'action Motobloc se traite à 139.

Usines Motobloc
(*La Journée industrielle*, 23 février 1924)

Bordeaux, 21 février. — Les comptes au 31 décembre 1923 font ressortir un bénéfice de 460.189 fr. 37. Les disponibilités et le réalisable s'élèvent à 1.698.866 fr. 08 ; en face de 4 millions 807.710 fr. 90 d'éligibilités. Les immobilisations, comprenant les immeubles et les terrains, le matériel et l'outillage, figurent au bilan pour 5.166.554 fr. 61.

Parmi les travaux en cours, figurent 1 million 387.964 fr. 60 de commandes émanant du ministère de la guerre.

Usines Motobloc
(*La Journée industrielle*, 12 mars 1924)

Bordeaux, 10 mars. — L'assemblée ordinaire, tenue aujourd'hui, a donné son approbation aux comptes de l'exercice 1923, se soldant, ainsi que nous l'avons annoncé, par un bénéfice de 460.189 fr. Après amortissement des pertes relatives aux exercices antérieurs, le solde disponible ressort à 165.076 fr. Le dividende a été fixé à 3 % pour toutes les catégories d'actions. Une somme de 15.076 fr. a été reportée à nouveau.

L'industrie bordelaise
(*La Journée industrielle*, 16 juin 1934)

la Société des Usines Motobloc présentait hier, avant de les exposer à la foire de Bordeaux, les premiers moteurs Diesel construits dans leurs ateliers.

Pour fêter cette belle réalisation, qui marque un progrès réel dans la technique des moteurs, M. de Lagarrigue, administrateur délégué, entouré de plusieurs administrateurs, MM. Léon Boyer, Charles Arnault, recevait aux usines de La Bastide tout ce que Bordeaux compte de notabilités industrielles et commerciales.

On remarquait : M. Desse, président de la chambre de commerce de Bordeaux ; M. Gonfreville, président du comité de la foire de Bordeaux ; M. Pierron, président de la Chambre nationale de l'automobile, 8^e région ; M Thibault, président du Syndicat de la métallurgie.

Après avoir fait admirer l'heureuse conception du nouveau moteur, la sobriété de ses lignes et son parfait rendement, après une visite tout à fait intéressante des ateliers, une coupe de champagne fut levée à la longue carrière de ce type de moteur qui trouvera sa place, par ses diverses applications, dans l'industrie, la marine et l'automobile.

Avant de partir, le président de la chambre de commerce, au nom de tous les visiteurs, tint à féliciter les ingénieurs, le personnel de l'usine et particulièrement M. de Lagarrigue, qui, croyons-nous savoir, est l'inventeur de ce moteur bien français, garanti par des brevets français.

Annuaire industriel, 1925 :

USINES MOTOBLOC, 88 à 134, r. des Vivants, Bordeaux (Gironde). T. Bordeaux 25-55 et 36-53. Ad. t. Motobloc-Bordeaux. Soc. an. au cap de 2.000.000 de francs.

Travaux mécaniques de précision, moteurs et automobiles. (22-4776).

Annuaire Desfossés 1925, p. 957 :

Usines Motobloc

Conseil : *idem*. Même remarque.

Usines Motobloc

(*La Journée industrielle*, 2 mai 1925)

Bordeaux, 30 avril. — Les actionnaires de cette société, réunis aujourd'hui, au siège social, 102, rue des Vivants, à Bordeaux-Bastide, sous la présidence de M. d'Abbadie. ont approuvé les comptes et le bilan de l'exercice 1924, faisant ressortir un bénéfice net de 699.624 fr. 78.

Sur la proposition du conseil, l'assemblée a voté l'affectation d'une somme de 295.000 fr. aux amortissements sur Immeubles, matériel et outillage et frais d'émission. Elle a fixé le dividende à 7 % et décidé le report à nouveau d'une somme de 49.469 fr. 72.

Usines Motobloc

(*La Journée industrielle*, 7 juillet 1926)

Bordeaux, 5 juillet — L'assemblée ordinaire du 28 juin a approuvé les comptes de 1925, se soldant par une perte de 431.433 fr. contre un bénéfice de 699.625 fr. en 1924.

Annuaire Desfossés 1927, p. 766 :

Usines Motobloc

Conseil : *idem*. Même remarque.

Société des Usines Motobloc
(*La Journée industrielle*, 26 février 1928)

Bordeaux, 24 février. — Une récente assemblée extraordinaire a voté la réduction du capital de 5 à 1 million et sa réaugmentation au chiffre de 2 millions, par l'émission de 10.000 actions nouvelles de 100 fr., à émettre contre espèces ou en compensation de bons hypothécaires. L'assemblée a autorisé ensuite le conseil à porter le capital, ainsi augmenté, en une ou plusieurs fois jusqu'à 3 millions.

USINES MOTOBLOC
(*Le Journal des finances*, 8 juin 1928)

1° Réduction du capital de 5.000.000 à 1.000.000 de francs par l'échange des 50.000 actions anciennes de 100 francs contre 10.000 actions de même valeur nominale, à raison de cinq anciennes contre une nouvelle.

2° Augmentation du capital de 1 à 3.030.000 de francs, par la création de 20.000 actions nouvelles de 100 francs, émises à 110 francs, à raison d'une action nouvelle pour deux actions du capital réduit, ou une action nouvelle pour dix actions anciennes non échangées.

Société des Usines Motobloc
(*La Journée industrielle*, 31 août 1928)

Bordeaux, 29 août. — Le capital de cette société vient d'être porté de 2 à 3 millions, par l'émission de 10.000 actions nouvelles de 100 fr. chacune.

Annuaire industriel, 1938 [données de 1928] :

USINES MOTOBLOC, 88 à 134, r. des Vivants, Bordeaux (Gironde). T. Bordeaux 75-55. Ad. t. Motobloc-Bordeaux. Soc. an. au cap de 4.500.000 de francs. — Conseil d'adm. : Prés. : M. Dalsace [† mars 1928] ; Adm.-délég. : M. Léon Boyer ; Adm. : MM. Pouyanne, Aupied, Dr Abbadie et Georges Boyer. Directeur : M. Del Lagarrigue [sic]. — Usines : surface 30.000 m², dont 18.000 m², couverts, 150 ouvriers, 150 CV.

Travaux mécaniques de précision, moteurs et automobiles (22-4776).

Jean-René-Marie DELOR, président

Né le 23 juin 1888 à Bordeaux.
Fils de Gabriel Delor et de Marie Alice Jourdan.

Négociant en vins (maison A. Delor et Cie).
Président du Crédit privé du Sud-Ouest.
administrateur et secrétaire général du Crédit immobilier de la Gironde,
administrateur de la Société thermale des Abatilles (1925).
de la Société générale aéronautique (juin 1933),
et de sa suite, la Société des moteurs et automobiles Lorraine (juin 1934)
Fondateur de La Garantie Moderne, assurances, Paris (sept. 1933).

Chevalier de la Légion d'honneur (*JORF*, 4 novembre 1931).

Annuaire Desfossés 1929, p. 775 [saisi main] :

Usines Motobloc

Conseil : Géo-Gerald, Dalsace, R. d'Abbadie, Pouyanne, Aupied, Dufau, Arnaud, Thévenot, Boyer, R. Delor, H. Eyl, E. de Lagarrigue.

Société anonyme des Usines Motobloc
(*La Journée industrielle*, 4 avril 1929)

Bordeaux. 2 avril. — Une assemblée extraordinaire tenue le 22 mars a décidé de porter le capital de 3 millions à 1.500.000 fr. par l'émission au prix de 120 fr., de 15.000 actions nouvelles de 100 fr. de nominal.

PRISE DE CONTRÔLE PAR LA SOCIÉTÉ GÉNÉRALE AÉRONAUTIQUE

MOTOBLOC EST PASSÉ SOUS LE CONTROLE
DU GROUPE « LORRAINE »
(*La Journée industrielle*, 4 juin 1930)

Les comptes de l'exercice 1929, soumis le 27 mai aux actionnaires des usines Motobloc (Bordeaux), font ressortir un bénéfice de 603.000 fr., qui a été appliqué entièrement aux amortissements.

L'assemblée a consacré le passage des usines Motobloc sous le contrôle du groupe Lorraine-Société Générale Aéronautique, par la nomination de nouveaux administrateurs appartenant à ce groupe, notamment MM. Nicaise et Barbarou.

En 1931, Motobloc abandonne la production de voitures de tourisme et s'oriente de plus en plus vers la production de véhicules utilitaires et de matériel militaire.

Annuaire Desfossés 1931, p. 781 [saisi main] :

Usines Motobloc

Conseil : R. Delor, Dalsace [un fils de Jules ?], R. d'Abbadie, Pouyanne, Aupied, Dufau, Arnaud, Boyer, H. Eyl, E. de Lagarrigue, Peycelon, baron Nicaise, Barbarou, Ch. Nicaise, Girschig.

Société des Usines Motobloc
(*La Journée industrielle*, 7 avril 1932)

Bordeaux, 5 avril. — L'assemblée ordinaire a approuvé les comptes de l'exercice 1931, se soldant par un bénéfice brut de 1.026.845 fr., contre 182.221 fr. pour l'exercice 1930. La totalité du solde disponible a été affecté aux amortissements.

Annuaire Desfossés 1933, p. 838 :

Usines Motobloc

Conseil : R. Delor, pdt ; Arnaud, Boyer, H. Eyl, E. de Lagarrigue, Peycelon, Barbarou, H. Outhenin-Chalandre, G. Delage, E. Delmar, H. Vigne.

Légion d'honneur
Ministère de la guerre
(*JORF*, 19 mars 1933, p. 2760, col. 3)

DE LAGARRIGUE (Étienne Marie Joseph), capitaine au centre de mobilisation d'artillerie, n° 17 ; 41 ans de services, 5 campagnes. A été blessé et cité. Chevalier du 1^{er} février 1915.

INFORMATIONS

Légion d'honneur
(*La France de Bordeaux*, 21 mars 1933)

Nous relevons également, sur cette promotion, le nom de M. Étienne de Lagarrigue, promu au grade d'officier de la Légion d'honneur.

M. de Lagarrigue avait été nommé chevalier en 1914 [1915], pour faits de guerre ; il avait déjà, à son actif, cinq citations et une blessure. Officier de carrière, il démissionna à la fin de la guerre pour se consacrer à l'Industrie.

Le brillant polytechnicien ne tarda pas à occuper à Bordeaux une place de tout premier plan où son activité se déploie à l'aise dans les diverses fonctions qu'il occupe. Il est, en effet, membre du conseil de la Société philomathique, vice-président de l'Association des consommateurs d'électricité, vice-président du Syndicat patronal de la métallurgie et, enfin, directeur général de la Société des Usines Motobloc.

Au nouveau promu, nous adressons nos félicitations les plus vives que nous sommes heureux de joindre à celles de ses nombreux amis.

USINES MOTOBLOC
(*Le Journal des débats*, 11 juillet 1933)

L'assemblée a approuvé les comptes se soldant par un bénéfice de 120.405 fr. reporté à nouveau.

1934 (7 juin) la Société générale aéronautique est rebaptisée Société des moteurs et automobiles Lorraine ([SMAL](#))

LES DÉCOMBRES DE LA GÉNÉRALE D'AÉRONAUTIQUE
in Emmanuel Chadeau, *L'industrie aéronautique en France 1900-1950. De Blériot à Dassault*, Paris, Fayard, 1987, 560 pages.

[225] Ce n'est pas seulement parce que la Générale d'Aéronautique s'effondra en 1933 que la plupart des groupes allèrent à vau-l'eau jusqu'à la nationalisation. Ils furent dirigés non comme des centres de production conquérants, mais comme des instruments commodes de captation de commandes publiques que l'on exécutait lentement. De ce dévoiement des groupes, Henry Potez et Marcel Bloch furent les artisans les plus incontestables. Bloch, depuis 1931, sous-traitait ses petites séries d'avions à Potez, mais le démembrement de S.G.A. fut pour eux l'occasion d'augmenter « la surface » de leurs firmes et, en conséquence, de recevoir la majorité des commandes publiques. Le dispositif fut rapidement mis en place, entre le printemps de 1934 — reprise de Motobloc — et le printemps de 1935. Il comportait neuf sociétés placées au sein d'un groupe financier et industriel plus vaste. Il n'était pas « intégré » sous l'autorité d'un holding comme on l'entend aujourd'hui, mais régi par des accords

particuliers entre les deux confrères, entre eux et les sociétés qu'ils possédaient en commun, et entre celles-ci et celles qui appartenait à chacun d'eux. C'était un « bricolage » savamment agencé sur les décombres de la S.G.A. De cette dernière, Potez avait recueilli C.A.M.S. ⁵ en 1933 et Bloch avait repris quelques installations de S.A.B. ⁶, ex-filiale de Nieuport et ex-Dyle et Bacalan, dans la banlieue de Bordeaux, en 1934 ; la même année, Potez racheta Motobloc. [...] Potez obtint Motobloc contre la promesse de cautionner immédiatement une créance de 6 millions d'Amiot sur S.G.A. [...] [226]

En janvier 1935, [Potez et Bloch] créèrent la S.A.S.O. (Société Aéronautique du Sud-Ouest) pour exploiter en commun Motobloc, vouée à produire des engrenages et des pièces mécaniques pour les autres firmes du groupe.

Cette S.A.S.O. avait un capital fantôme d'un million, représenté par des titres Lorraine consignés, et deux administrateurs seulement : on devine lesquels. La S.A.S.O. était aussi un comptoir d'achat de pièces mécaniques et de travaux à l'ancienne S.A.B. — rebaptisée Bordeaux-Aéronautique par Bloch —, comme à la Société Métallurgique et Mécanique d'Albert (Potez) ou à d'autres entreprises, pour le compte des Avions-Bloch, des Avions-Henry-Potez, de C.A.M.S. ou des Moteurs Lorraine. Le montage, couronné par le Groupement Bloch-Potez-C.A.M.S., une S.A.R.L. au capital de 100.000 francs dotée de deux gérants (Bloch et Potez), n'avait qu'un but : vendre en France et à l'étranger les avions ou hydravions Bloch, Potez, C.A.M.S. ; en contrepartie, il alimentait en argent les différentes composantes de l'association. [...]

Société des Usines Motobloc
(*La Journée industrielle*, 28 juin 1934)

Bordeaux, 26 juin. — L'assemblée ordinaire, tenue aujourd'hui, a approuvé les comptes de l'exercice 1933 se soldant par un déficit de 223.000 francs.

Banquet du personnel
de la Société des usines Motobloc
(*La Petite Gironde*, 11 juillet 1934)

Le 8 juillet courant, le personnel de la Société des Usines Motobloc se réunissait en un banquet à Saint-Émilion, à l'occasion de la naissance d'un moteur Diesel, et plus particulièrement pour remercier M. de Lagarrigue, administrateur délégué, pour son activité et son dévouement à la bonne marche de la Société, ainsi que le conseil d'administration, pour les efforts sans cesse renouvelés afin d'obtenir pour la Société du travail permettant à un nombreux personnel de vivre honorablement malgré le chômage actuel.

Les discours qui ont été prononcés ont montré que la Société des Usines Motobloc, loin de marquer le pas, est, au contraire, grâce à son conseil d'administration, en pleine activité et fait honneur à sa devise « Toujours en croissant ».

Noté dans l'assistance, rehaussée par la présence de nombreuses dames, M. René Delor, président du conseil d'administration de la Société ; M. de Lagarrigue, administrateur délégué au dévouement sans limite ; M^{me} et M^{lle} de Lagarrigue, MM. Arnault, Boyer, et Eyl, administrateurs ; M. Desmond, ingénieur, président de la

⁵ Les Chantiers aéro-maritimes de la Seine (CAMS), constructeur d'hydravions à Saint-Denis (A.L.)

⁶ Soc. aérienne bordelaise.

commission d'organisation ; M^{me} Desmond, M. et M^{me} Montbabut, M. Arnaud, chef d'atelier ; M^{me} Arnaud, M. Lagarde, chef d'atelier artillerie ; M^{me} Lagarde, M. Bald, chef des études ; M^{me} Bald, M. Castarède, chef comptable, et M. Buc, chef du service des approvisionnements. .

Les mets délicats, les vins choisis, servis par l'établissement de Plaisance, furent appréciés.

Après les discours, la partie artistique charma tous les auditeurs, et malgré la chaleur intense, la fête se termina par des danses, trop tôt au gré de tous. La commission d'organisation était formée de MM. Desmond, président ; Montbabut, vice-président ; Castarède, secrétaire ; Roux, trésorier ; M^{me} Sarrazin et M^{me} Vivez ; MM. Brisbois, Bertrand, Delubria, Lamolie, à qui sont dues de vives félicitations pour la parfaite réussite de cette manifestation.

Société Lorraine
des Anciens Établissements de Diétrich et C^{ie}, de Lunéville
(*L'Information financière, économique et politique*, 16 mai 1935)

.....
La Société Lorraine, ne pouvant continuer le financement de sa filiale [la Société des moteurs et automobiles Lorraine], a dû accepter les propositions faites par le groupe Potez, ce groupe faisant sien le financement de la Société des moteurs et automobiles Lorraine et de ses filiales.

Les conditions de cet accord comportaient la vente au groupe Potez des 302.000 actions S. M. A. L. figurant au portefeuille de la Lorraine, pour une somme globale de 15 millions. Le prix de cession de ces actions s'établit ainsi à 60 francs environ, soit la moitié du pair, alors que l'action cotait à ce moment en Bourse environ 33 francs.

Le banquet des Usines Motobloc à Arcachon
(*La Petite Gironde*, 31 mai 1935)

Les usines Motobloc nous ont donné, ce dimanche 30 mai, le spectacle vraiment réconfortant d'une fête de famille, où étaient réunis affectueusement dirigeants et ouvriers d'une grande firme.

Arrivées par le train spécial de 8 h. 20 ou par leurs propres moyens, quatre cents personnes environ sont venues assister à ce deuxième banquet annuel.

Ce fut d'abord une visite de la ville et une promenade prolongée au bord du bassin de gris perle revêtu. Mais à travers la brume légère se percevait la présence d'un soleil tout proche.

Aux douze coups de midi, l'on se retrouva au Casino de la Plage. Le hall s'était transformé en une immense salle à manger. De longues tables venaient se briser perpendiculairement à la table d'honneur. À travers les vitrages, le bassin aux vagues océanes, sous le vent de suroît, offrait sa fresque perpétuellement mouvante.

Parmi les personnalités présentes, signalons : M. René Delor, président du conseil d'administration des usines Motobloc ; M^{me} de Lagarrigue ; M. Giscard d'Estaing [*sic* : *d'Estaing* ⁷], président de la Société des moteurs et automobiles Lorraine ;

⁷ Edmond Giscard d'Estaing (1894-1982) : inspecteur des finances, , successivement directeur (1930), administrateur délégué (1932), président (1935) de la Société financière française et coloniale (SFFC).
Représentant ici de la Société des moteurs et automobiles Lorraine.

M. Barbaroux, administrateur de la même société ; M^{lle} de Lagarrigue, M. de Lagarrigue, administrateur délégué, directeur général des usines Motobloc ; M. Eyl, administrateur ; M. Léon Boyer administrateur ; M. Desmond, ingénieur en chef, et M^{me} ; M. Raid, chef des études ; M. hagarde, chef d'atelier ; M. Arnaud, chef d'atelier ; docteur Giret, médecin attaché aux usines Motobloc ; M. Montbabut, ingénieur adjoint ; M. Castarède, chef des services administratifs ; M. Ayrlvlé, chef de service ; M. Houx, trésorier ; M. Merkès, secrétaire général de la Société colombophile ; M. Deru, speaker, etc.

Nous noterons également avec plaisir la présence de nombreuses et charmantes dames, charme et sourire de ce banquet. Le repas fut magnifique. Le traiteur bordelais nous servit un menu dont Brillat-Savarin n'eût désavoué ni la composition, ni la confection. Il fut agrémenté de numéros de chants et de monologues fort goûtés. Subiette se tailla un gros succès dans « Le Béret » et dans « Pedro » ; Hostins détailla avec beaucoup d'agrément « Bet céou de Paou » ; M^{lle} Déjean fit admirer son beau timbre de voix dans le « Chaland » ; Moulinié, Lahitte et Grossele se distinguèrent dans leur répertoire. Les usines Motobloc concurrenceraient-elles le Conservatoire et le music-hall ?

La mousse qui monte légère dans les coupes est le signal des discours. M. Desmond, au nom du personnel des usines Motobloc, après avoir salué la présence des notabilités, remercie la direction de ses efforts constants pour assurer, malgré la crise, du travail à ses nombreux ouvriers, et en signe de reconnaissance présente à M^{me} et à M^{lle} de Lagarrigue des souvenirs offerts par le personnel. Alors, un magnifique vase de cristal et une splendide gerbe de fleurs sont déposés devant M^{me} de Lagarrigue, souriante, tandis qu'à la toute charmante M^{lle} Lagarrigue échoit une boîte mystérieuse, pleine certainement de merveilles. En retour, M^{me} de Lagarrigue annonce qu'elle fournira une layette à tous les enfants nouveau-nés dans l'année des usines Motobloc.

M. de Lagarrigue dit toute l'émotion et la joie que lui procure cette touchante manifestation, car elle lui prouve que l'affection et l'amitié qu'il porte à son personnel, celui-ci les lui rend. Motobloc forme une grande famille dont les liens seront encore plus resserrés dans l'avenir. Cette union, cette collaboration étroites ont permis à la firme d'être souvent novatrice dans l'industrie automobile et dans l'industrie mécanique. « Vous devez être fiers, s'écrie-t-il, d'appartenir à Motobloc. » L'orateur, dont la vibrante improvisation est hachée d'applaudissements, lève son verre en l'honneur de M. Delor, de la Société Lorraine et de la grande famille Motobloc.

M. Delor présente les excuses des administrateurs absents, adresse ses sincères remerciements à M. Giscard d'Estaing et à M. Barbaroux, dont la présence marque l'intérêt de la Société Lorraine pour les usines Motobloc.

Rappelant les difficultés de l'heure présente, il se félicite des résultats obtenus et affirme que Motobloc n'a rien à craindre de l'avenir. Il remercie la presse bordelaise et les organisateurs de cette manifestation et boit à la prospérité de Motobloc, à la santé des convives et de leurs familles.

M. Cornat prononce quelques mots au nom de la presse.

En quelques mois vibrants, M. Léon Boyer fait acclamer les noms de M. Giscard d'Estaing, de M. Barbaroux, de M. de Lagarrigue et de M. Delor.

Puis a lieu le tirage d'une loterie, où de nombreux gagnants reçoivent des prix en espèces La partie officielle est terminée, mais la fête continue. Par enchantement, les tables disparaissent, la salle à manger redevient dancing et, excités par un pick-up endiablé, les couples de danseurs envahissent l'immense piste. Percant enfin la brume, une lumière diffuse s'épand sur le bassin qui s'étame d'or.

E. C.

SOCIÉTÉ DES MOTEURS ET AUTOMOBILES LORRAINE

Assemblée générale ordinaire du 25 juin 1936.
EXERCICE 1935
(*Les Assemblées générales*, 1936)

.....
La situation de notre filiale, la Société Motobloc de Bordeaux, continue à être satisfaisante ; l'activité propre à ces usines s'est poursuivie sur un rythme régulier au cours de l'exercice écoulé, les efforts faits pour réduire le plus possible les prix de revient ayant permis à la Société Motobloc d'obtenir des divers ministères des commandes intéressantes pour 1935 et 1936, les perspectives pour l'exercice en cours sont donc également favorables. Enfin, notre collaboration technique avec les Usines Motobloc nous a permis d'obtenir du ministère de l'Air, au titre de la Décentralisation Aéronautique, une commande dont la réalisation commune se traduit, pour l'exercice 1936, par la fabrication à Bordeaux de pièces pour moteurs d'avions ou véhicules industriels et le montage d'un certain nombre de moteurs complets.

USINES MOTOBLOC
(*La Journée industrielle*, 18 août 1936)
(*Le Journal des débats*, 25 août 1936)

Les comptes de l'exercice de 1935 font apparaître un bénéfice d'exploitation de 422.938 francs entièrement affecté aux amortissements. Pour 1934, le bénéfice d'exploitation de 803.571 francs avait reçu la même affectation.

Annuaire Desfossés 1937, p. 915 [saisi main] :
Usines Motobloc
Conseil : R. Delor, pdt ; E. de Lagarrigue, adm. d. ; Arnaud, Boyer, H. Eyl, Peycelon, Barbarou, Giscard d'Estaing, Potez, d'Estailleur Chantereine, Reboul.
Commissaire des comptes : L. Pliquet, M. Pliquet.

Usines Motobloc
(*La Journée industrielle*, 8 octobre 1937)

Bordeaux. — L'assemblée ordinaire a approuvé les comptes de l'exercice 1936, se soldant par une perte de 280.295 fr.
M. Léon Boyer a été réélu administrateur.

DANS LA MÉTALLURGIE
(*L'Usine*, 8 septembre 1938)

BORDEAUX. — La Mutuelle du personnel des usines MOTOBLOC avait choisi cette année Arcachon comme cadre de son banquet de 1938, auquel participèrent 600 convives, aux côtés du président, M. Desmond, ingénieur en chef des usines,

qu'entouraient MM. de Lagarrigue, directeur général et administrateur délégué, René Delor, président, Boyer et Heyl [Eyl], administrateurs de la Société.

RÉGION BORDELAISE
Est-il vrai ?...
(*La Vie ouvrière*, 22 septembre 1938)

... Que chez MOTOBLOC À BORDEAUX (GIRONDE), usine travaillant pour la défense nationale, le directeur, M. de LAGARRIGUE, président du Syndicat patronal, refuse d'accorder à ses ouvriers la demi-heure de repos comprise dans les huit heures de travail continu ?

Les délégués ayant demandé l'application du nouveau tarif des salaires de la convention, la direction a menacé de renvoyer tous les camarades ayant plus de 60 ans !

Les ouvriers manœuvres employés aux gros travaux ne sont payés que comme simples manœuvres.

Annuaire Desfossés 1940, p. 1154 :
Usines Motobloc
Conseil : R. Delor, pdt ; E. de Lagarrigue, adm. d. ; Boyer, H. Eyl, Peycelon, Barbarou, Giscard d'Estaing, Potez, Reboul.
Commissaire des comptes : L. Pliquet, M. Pliquet.

CONVOI FUNÈBRE
(*La France de Bordeaux et du Sud-Ouest*, 21 mars 1944)

M^{me} de Lagarrigue, M. Henri Magnen, le colonel et M^{me} Jean de Lagarrigue et leurs enfants, M. et M^{me} H. de Loth et leurs fils, M. et M^{me} Buhan et leur petite-fille, M. et M^{me} Paul P. Buhan, leurs enfants et petits-enfants ; M. et M^{me} Albert Buhan, leurs enfants et petites-filles ; M^{me} René Buhan, ses enfants et petits-fils, M. et M^{me} de Saint-Marc, leurs enfants et petits-enfants, M. et M^{me} Pierre de Gorostarzu et leurs enfants. M. et M^{me} René Lemoine et leurs enfants, les familles Audinet, de Pieuchon, Teisseire, de Saboulin, de Finiel ont la douleur de vous faire part du décès de

monsieur Étienne de LAGARRIGUE,
ancien élève de l'École polytechnique
officier de la Légion d'honneur,
Croix de guerre 1914-1918 (5 citations)
président-directeur général de la Société des usines Motobloc,
administrateur de la Société des moteurs et automobiles Lorraine,
administrateur de la Société des Anciens Établissements de Diétrich et Cie, de
Lunéville,
membre de la Chambre de commerce de Bordeaux,
membre du Comité de direction de l'Union des industries métallurgiques et minières
à Paris,
membre du comité de direction du Syndicat des industries mécaniques de France à
Paris,
vice-président de la Confédération patronale girondine,

président de la Fédération de la métallurgie de Bordeaux et du Sud-Ouest,

et de madame Étienne de LAGARRIGUE,
née Zélie BUHAN,
conseiller municipal

survenus accidentellement le 18 mars 1944.

La cérémonie religieuse aura lieu en l'église de Gradignan, le mercredi 22 mars, à dix heures.

On se réunira à la salle paroissiale à neuf heures trente. P.F.G., 3, pl. Pey-Berland. Bx. T. 30-12

Annuaire Desfossés 1945, p. 1167 :

Usines Motobloc

Conseil : R. Delor, pdt honneur ; Boyer, H. Eyl, Barbarou, Giscard d'Estaing, Potez.

Commissaire des comptes : L. Pliquet, P. Auguste.

Félix-Romain CAMERMAN, président-directeur général

Né le 2 octobre 1884 à Paris XI^e, 174, bd Voltaire.
Fils de Pierre Charles Romain Camerman, sculpteur, et de Léontine,
Eugénie Gauthier, couturière.
Marié à Cognac, le 23 avril 1914, avec Louisa Marie Paulette Caillaud.

Polytechnicien.
Vice-président de Lorraine-Lunéville.
Administrateur de Tubauto.

Chevalier de la Légion d'honneur du 23 août 1910 : lieutenant au
1^{er} régiment du Génie.
Décédé à Paris V^e, le 29 déc. 1963.

L'entreprise connaît une dernière période de prospérité grâce aux commandes de munitions suscitée par la guerre d'Indochine et se lance à partir de 1948 dans la production de moteurs 2 temps pour cyclomoteurs et motocyclettes, moteurs qui sont montés chez Riva Sport à Vichy. Cette production cesse au bout de quelques années et après une ultime tentative de diversification dans la production de tours, l'usine ferme en 1961.

Annuaire Desfossés 1948, p. 1268 :

Usines Motobloc

Conseil : R. Delor, pdt honneur ; F. Camerman, P.-D.G. ; Boyer, H. Eyl, Barbarou, A. Reynaud⁸, R. Lavenir, M. Dassault, Moteurs et automobiles Lorraine.

Commissaire des comptes : L. Pliquet, P. Auguste.

Nouvelles des sociétés
(*Le Figaro*, 25 juillet 1949)

Motobloc. — L'usine de Mont-de-Marsan a été confiée à la Société commerciale et industrielle des Landes.

BORDEAUX
MOTOBLOC

(*L'Information financière, économique et politique*, 20 juin 1950)

⁸ André Reynaud (1899-1966) : ingénieur E.C.P. Président-directeur général de Lorraine-Dietrich (1942-1963). Voir [encadré](#).

L'assemblée du 17 juin a approuvé les comptes de 1949 se soldant par un bénéfice de 13.250.990 fr., y compris 7.082.845 fr. de plus-value de cession. Il a été déclaré un dividende, de 20 francs.

L'assemblée extraordinaire qui a suivi a décidé de porter le capital de 34.734.000 à 57.890.000 fr. par distribution de réserves et élévation du nominal, de 300 à 500. Tous pouvoirs ont été donnés au conseil pour le regroupement des titres par échange de 5 actions de 500 contre une de 2.500.

BORDEAUX
USINES MOTOBLOC

(L'Information financière, économique et politique, 13 juillet 1951)

L'assemblée du 11 juillet s'est tenue sous la présidence de M. Camerman.

Le bénéfice net de 1950 a été de 10.781.161 francs, plus 5.771.315 francs de cession à réinvestir.

Un dividende de 9 % a été voté qui ressort à 37 francs net par action. La date de paiement sera fixée ultérieurement.

En ce qui concerne l'exercice en cours, le rapport indique que l'ensemble des usines a repris une activité normale et très satisfaisante.

MM. Reynaud et Lavenir ont été réélus administrateurs.

1951 (18 décembre) : dissolution de la Société des
moteurs et automobiles Lorraine.
Reprise de sa participation dans Motobloc
par la S.O.F.F.O.

Société financière pour la France et les Pays outre-mer (SOFFO)
(L'Information financière, économique et politique, 12 juillet 1952)

Une importante participation a été prise en 1952 dans les Usines Motobloc, dont les perspectives d'avenir paraissent favorables.

SOCIÉTÉ DES USINES MOTOBLOC.
(L'Information financière, économique et politique, 14 novembre 1952)

L'assemblée générale des actionnaires du 14 décembre 1951 avait donné mandat au conseil d'administration de soumettre aux porteurs de parts bénéficiaires, avant le 30 juin 1952, un projet d'échange de leurs titres à raison d'une action pour deux parts. Cette proposition paraissait tenir compte des droits limités que les parts bénéficiaires tiennent des statuts.

Cette proposition ayant été rejetée par l'assemblée générale des porteurs de parts qui s'est réunie à Bordeaux le 25 octobre 1952, l'offre faite par les actionnaires est devenue caduque et l'expiration du délai fixé par l'assemblée générale des actionnaires

a mis fin au mandat donné au conseil d'administration pour négocier avec les porteurs de parts.

Annuaire Desfossés 1953, p. 1090 :

Usines Motobloc

Conseil : R. Delor, pdt honneur ; F. Camerman, P.-D.G. ; H. Eyl, Barbarou, A. Reynaud, R. Lavenir, S.O.F.F.O., Lorraine-Dietrich.

Commissaire des comptes : L. Pliquet, P. Auguste.

USINES MOTOBLOC

(L'Information financière, économique et politique, 26 juin 1953)

Après affectation, amortissement et provisions d'une somme de 36 millions, le bénéfice d'exploitation ressort à 10 millions environ et il sera proposé un dividende de 190 fr. par action.

Au 1^{er} janvier 1953, le carnet de commandes totalisait plus de 2 milliards, assurant ainsi, non seulement pour 1953, mais pour 1954, une activité satisfaisante. Le programme de modernisation de l'équipement industriel s'est poursuivi au cours de l'année dernière. Plus de 40 millions de francs ont été consacrés à des achats de machines nouvelles.

SOCIÉTÉ FINANCIÈRE POUR LA FRANCE ET LES PAYS D'OUTRE-MER (S.O.F.F.O.)

(L'Information financière, économique et politique, 26 juin 1953)

Mention.

Société des Usines Motobloc de Bordeaux

(L'Information financière, économique et politique, 27 juin 1954)

L'assemblée générale ordinaire des actionnaires de la Société des Usines Motobloc de Bordeaux s'est tenue le vendredi 25 juin 1954, au siège social.

L'assemblée, après avoir entendu les rapports du conseil d'administration et des commissaires aux comptes, les a approuvés et a décidé, après constitution de diverses provisions, de répartir aux actionnaires un dividende brut de 300 francs par action.

Le rapport du conseil fait ressortir la situation très satisfaisante de la société, dont le matériel industriel a été en grande partie rénové et dont toutes les installations ont été remises à neuf ou sont en cours de réfection.

La direction insiste sur ses relations avec son personnel, car les résultats satisfaisants acquis n'ont pu l'être qu'avec le concours de tous.

Le carnet de commandes de la société lui assure une activité normale jusqu'au premier semestre 1955 et la direction se préoccupe activement de la recherche de débouchés nouveaux permettant d'assurer la continuité de l'activité de la société. Celle-ci comporte un important secteur civil qui accuse en 1953, dans tous ses départements : petits moteurs pour cyclomoteurs, groupes frigorifiques, tours automatiques, mécanique générale, une progression de leurs chiffres d'affaires

respectifs par rapport à ceux de l'exercice précédent, et un secteur armement qui fonctionne également de façon satisfaisante en utilisant un matériel nouveau de haut rendement et de précision.

Les perspectives de cette société demeurent très favorables.

USINES MOTOBLOC [Desfossés 1956/1087]

S.A., 1902.

Camerman (Félix)[1884-1963][Polytechnicien], 986 (v.-pdt Lorraine-Lunéville), 1087 (pdg Usines Motobloc), 1140 (Tubauto).

Lavenir (Roger), 986 (daf Lorraine-Lunéville), 1087 (dga Motobloc), 1140 (Tubauto), 1301 (Pétrier-Tissot).

Eyl (H.), 1087 (Motobloc).

Barbarou (Marius)[ing. motoriste Lorraine-Diétrich, Lunéville], 1087 (Motobloc).

Bonnell (Pierre)[1902-1976][Petit-fils de Pierre Bonnell, architecte à Constantine. Fils de Georges Bonnell (1876-1954), polytechnicien, directeur de la Compagnie algérienne][Dir. adj. SOFFO : adm. Entreprise Meleux], 1087 (Usines Motobloc), 1252 (Carbone-Lorraine), 1302 (Cipel).

SOFFO

Lorraine-Lunéville.

Tous travaux mécanique précision, fab., vente, commerce des moteurs et automobiles; Usines à Bordeaux-Bastide et Mont-de-Marsan.

Capital : ramené en 1927 de 5 à 1 MF. Porté en 1928 à 2 MF ; en 1929 à 3 MF ; en avril 1929 à 4,5 ; en déc. 1944 à 11 MF émission au pair). Porté en 1946 à 11,578 MF p. règlement de l'impôt de solidarité. Porté en 1949 à 34,74 MF par incorporation de réserves, puis, en 1950, à 57,89 MF par élévation du nominal de 300 à 500 fr. Titres regroupés à partir du 30 juillet 1951. Porté en 1952 à 96,48 MF par émission au pair de 15.436 actions nouvelles de 2.500 fr (2 p. 3). Porté en 1953 à 108,3 MF par création de 4.728 act. attribuées aux porteurs de parts en échange et annulation de leurs titres (3 p. 2). Porté en 1954 à 121.837.500 fr. par émission au pair de 5.415 act. de 2.500 fr. (1 p. 8).

en milliers de fr.	Bénéfice nets	Divid. et tantièmes
1945	—	—
1946	- 5.580	—
1947	- 18.835	—
1948	1.563	695
1949	6.168	2.964
1950	10.787	5.714
1951	3.339	—
1952	6.706	7.332
1953	14.307	13.357
1954	32.947	19.088

USINES MOTOBLOC

(L'Information financière, économique et politique, 4 septembre 1956)

La société a repris la fabrication de moteurs industriels Chaise qu'assurait jusqu'ici, par une de ses filiales, la Précision Mécanique, et que cette dernière désirait abandonner pour consacrer tous ses moyens de production à ses activités de base.

Cette fabrication nouvelle, mise en route à la fin de 1955, est actuellement en plein développement.

La société a obtenu une nouvelle commande d'armement dont l'exécution doit s'étaler sur la plus grande partie de l'année 1956 ; pour l'année en cours, ce secteur a son activité pratiquement assurée ; quant aux divers départements civils, leur carnet de commandes leur assure un travail normal jusque dans le courant de l'année 1957.

BORDEAUX
USINES MOTOBLOC

(L'Information financière, économique et politique, 14 mars 1958)

La situation déposée au tribunal de commerce de Bordeaux à l'appui de la demande de règlement judiciaire comportait, à l'actif, un total de 612 millions et, au passif, un ensemble de 423 millions, soit un excédent d'actif de 189 millions.

La société a été autorisée à poursuivre son exploitation. Le carnet de commandes assure aux ateliers des divers départements (moteurs de cyclomoteurs, machines-outils, matériel frigorifiques. etc.) une activité suivie.

Rappelons que le règlement judiciaire de la société a été prononcé par jugement du tribunal de commerce de Bordeaux du 4 mars.

Société financière pour la France et les Pays d'Outre-Mer (S. O. F. F. O.)
Exercice 1957

(L'Information financière, économique et politique, 5 juillet 1958)

Elle a souscrit à l'augmentation de capital de la Société des Usines Motobloc.

USINES MOTOBLOC

(L'Information financière, économique et politique, 25 novembre 1958)

Les créanciers seront appelés en janvier prochain à délibérer sur un projet de concordat prévoyant le remboursement des créances à 70 % en sept ans.

Des modifications sont intervenues dans la direction de Motobloc à la suite de l'entrée dans la société d'un nouveau groupe financier.

Les commandes actuellement en carnet assurent l'activité des ateliers pour six mois environ.

Rappelons que le règlement judiciaire de la société a été prononcé par jugement du tribunal de commerce de Bordeaux du 4 mars 1958.

Roland ANGOT, président-directeur général

USINES MOTOBLOC

(L'Information financière, économique et politique, 15 janvier 1959)

Le projet de concordat qui prévoit le remboursement des créances à 70 % en sept ans, est présenté aujourd'hui mercredi à une assemblée extraordinaire. Ce projet sera soumis en février aux créanciers.

Les actionnaires sont également convoqués ce mercredi en assemblée ordinaire en vue de délibérer sur les comptes de 1957.

La composition du conseil a été modifiée à la suite de l'entrée dans la société d'un nouveau groupe financier. M. Roland Angot a été désigné comme président-directeur général, en remplacement de M. F. Camerman.

M. Lavenir a, par ailleurs, démissionné de ses fonctions de directeur général adjoint.

Usines Motobloc

(L'Information financière, économique et politique, 3 mars 1959)

L'assemblée ordinaire a approuvé les comptes de l'exercice au 31 décembre 1957 faisant ressortir une perte de 193.005.817 francs reportée à nouveau.

Une autre assemblée réunie extraordinairement a pris acte des déclarations du conseil relatives au dépôt du bilan et approuvé le bilan déposé. Elle a accepté les propositions de concordat à 70 %, en sept ans, sans intérêt, qui lui ont été présentées par le conseil.

Elle a donné tous pouvoirs au conseil pour présenter ces propositions à l'assemblée des créanciers réunie pour délibérer sur le concordat.

Société financière pour la France et les Pays outre-mer (SOFFO)
(L'Information financière, économique et politique, 2 juillet 1959)

Inventaire des valeurs mobilières détenues en portefeuille au 31 décembre 1958

37.276 Motobloc

1961 : fermeture de l'usine.
