

SOCIÉTÉ LES AFFRÉTEURS RÉUNIS (1902-1924)

Dissolutions de sociétés
(*Les Archives commerciales de la France*, 9 juillet 1898)
(*L'Écho des mines et de la métallurgie*, 21 juillet 1898)

Paris. — Dissolution à partir du 15 juin, de la Société E. Shaki, Agence générale des services maritimes à vapeur « Les Affréteurs réunis », 40, rue de Paradis. — M. Shaki continue seul. — Acte du 22 juin 1898. — *Affiches Parisiennes*.

« Les Affréteurs réunis », Société de services maritimes
Constitution
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 8 août 1902)

Suivant acte reçu par M^e Baudrier, notaire à Paris, le 23 juin 1902, il s'est formé une société anonyme sous la dénomination de Les Affréteurs réunis et le sous-titre de Société de services maritimes.

Elle a pour objet : La représentation, en agence générale, des lignes de navigation à vapeur, les opérations de transit, de consignation, d'affrètement, ainsi que l'achat, la construction, l'armement et l'exploitation de navires et toutes opérations relatives aux transports.

Le siège social est à Paris, 40, rue de Paradis.

La durée de la société a été fixée à 25 années.

Le fonds social est de 425.000 francs et divisé en 850 actions de 500 francs chacune, sur lesquelles 300, entièrement libérées, ont été attribuées à M. Shaki et 1.500 à M. Anquetil, en représentation de leurs apports. Les 400 actions de surplus ont été toutes souscrites et libérées du quart.

Sur les bénéfices nets, il sera prélevé 5 % pour la réserve légale et le surplus sera réparti comme suit : 10 % au conseil d'administration et 90 % aux actionnaires.

Ont été nommés administrateurs : MM. Edgard Anquetil, demeurant, 55, rue Jeanne-d'Arc, à Rouen ; J. Poulain, 3, avenue de Madrid, à Neuilly-sur-Seine, et Édouard Shaki, 43, rue Condorcet, à Paris. — *Gazette des Tribunaux*, 1 2/8/1902.

Société les Affréteurs réunis
Augmentation du capital
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 13 avril 1904)

D'un acte reçu par M^e Baudrier, notaire à Paris, le 31 mars 1904, il résulte que le capital de cette société a été porté de 525.000 fr. à 625.000 fr. par la création de 200 actions nouvelles de 500 fr. chacune, entièrement libérées, qui ont été attribuées, en représentation d'apports, à la Compagnie Toulousaine de Navigation. L'article 7 des statuts a été modifié en conséquence. — *Gazette des Tribunaux*, 12 avril 1904.

Cie fluviale du Midi
Constitution
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 26 juillet 1906)

Suivant acte reçu par M^e Sabot et M^e Baudrier notaires à Paris, le 6 juin 1906, M. Eugène Théodore, entrepreneur de transports, demeurant à Paris, rue Théodore-Hamont, n^o 9, et M. Édouard Shaki, négociant, demeurant à Paris, rue Condorcet, n^o 43 ont établi les statuts d'une société anonyme sous la dénomination de : Compagnie fluviale du Midi.

La société a pour objet : l'entreprise de tous transports fluviaux sur le canal du Midi, le canal latéral et tous autres fleuves, rivières ou canaux adjacents ; l'achat, la construction, l'armement et l'exploitation de bateaux fluviaux de tous genres.

Le siège social est établi à Paris, pavillon de Tolbiac.

La durée de la société sera de 25 années.

Le fonds social est de 200 000 fr. et divisé en 400 actions de 500 fr. chacune.

Sur ces actions, 340 entièrement libérées, ont été attribuées à M. Shaki et à M. Théodore fondateurs, en représentation de leurs [apports, consistant notamment dans la clientèle avec le matériel du service fluvial organisé par les Affréteurs réunis entre Bordeaux et Cette](#). Les 60 actions de surplus ont été toutes souscrites et libérées du quart.

Le conseil d'administration est autorisé à émettre des obligations suivant les besoins de la société jusqu'à concurrence d'une somme de 100.000 fr.

Sur les bénéfices nets, il sera prélevé : 5 % pour constituer un fonds de prévoyance et 5 % pour constituer la réserve légale. Le surplus sera réparti comme suit : 15 % au conseil d'administration ; et 85 % aux actionnaires.

Ont été nommés administrateurs : MM. Édouard Shaki, et Eugène Théodore, susnommés ; Leon Dupuis, demeurant a Paris, 8, rue Éliisa-Lemonnier, et Jean Stem, 51, rue Condorcet.— *Petites Affiches*, 6 juillet 1906.

ALGER

Une visite à l'arrière-port de l'Agha
MM. Ange Schiaffino et Prosper Durand
(*L'Afrique du Nord illustrée*, 2 mai 1908)

.....
Acconiers des compagnies Le Quellec, Affréteurs réunis, Société générale de transports maritimes [SGTM], Compagnie méditerranéenne, Prosper Durand, Moss, Papayani, Hollandaise, etc., etc., MM. Schiaffino et Durand emploient un nombreux personnel.

AU COMITÉ CENTRAL DES ARMATEURS DE FRANCE
(*Le Sémaphore algérien*, 23 novembre 1909)

.....
M. E. Shaki, administrateur-directeur de la Société « Les Affréteurs réunis », ayant réuni les 25.000 tx exigés, est admis à siéger au conseil.

.....

Algérie-Transports
Sommaire du n° 47
(*Le Journal général de l'Algérie*, 24 mars 1910)

.....
Petites informations. — Les Affréteurs réunis.

1910 (mai) : CRÉATION DE LA [COMPAGNIE D'ACCONAGE ALGÉRIEN](#)

EXPOSITION DE BRUXELLES
Affréteurs réunis
Compagnie de commerce et de navigation d'Extrême-Orient
(*La Dépêche coloniale illustrée*, 31 août 1910, p. 201)

Dans la classe 117 B, les AFFRÉTEURS RÉUNIS occupent à Bruxelles une place qui répond au caractère et à l'importance de cette société.

Il serait oiseux d'insister sur ce point ; il nous suffira de rappeler que la Société les Affréteurs réunis, 37, boulevard Haussmann, est une des compagnies françaises de navigation qui méritent de retenir plus particulièrement l'attention, parce que, partie de débuts extrêmement modestes, elle a méthodiquement élargi le cercle de ses opérations, et qu'elle se trouve aujourd'hui en pleine prospérité, cela sans subventions ni primes de l'État, tout en subissant les lourdes charges de l'armement français.

En effet, la Société les Affréteurs réunis a été fondée en 1895 par M. Édouard Shaki, avec un capital de 25.000 francs seulement. Depuis, ce capital a dû, par augmentations successives, être porté à 975.000 francs, et de progrès en progrès constants et méthodiques, cette jeune société, qui ne possédait qu'un vapeur en 1902, a aujourd'hui en mouvement une flotte composée de 10 steamers, 2 remorqueurs et 27 chalands (ces derniers dans le port d'Alger) et 7 vapeurs porteurs en construction, destinés à la navigation rapide sur le canal du Midi en concurrence avec le chemin de fer. En dehors de cette importante affaire d'armement (Algérie, Tunisie, Maroc, Bretagne et Sud-Ouest), la société est consignataire et agent général de puissantes compagnies étrangères : Prince Line Ltd., Lloyd Sabaudo, Cuban Line, etc., et représente également en France la nouvelle route rapide The Tehuantepec National Railway allant de Puerto-Mexico à Salina-Cruz, en concurrence avec la voie du Panama pour le transport express de France (passagers et marchandises) sur tous les ports du Pacifique.

De plus, son organisation dans les divers ports de France lui permet d'embrasser un chiffre considérable d'affaires de transit, à l'importation comme à l'exportation.

Il est donc incontestable que l'œuvre économique de la société est aujourd'hui parvenue à un excellent degré de stabilité et grâce à un personnel technique et commercial intelligent et dévoué dont M. Shaki a su s'entourer, la société est en mesure désormais de contribuer à maintenir la suprématie du pavillon marchand national.

NÉCROLOGIE
Ezra-Édouard Shaki

(*Le Temps*, 30 décembre 1911)

Les obsèques de M. Ezra-Édouard Shaki, administrateur directeur de la Société « les Affréteurs réunis », membre du conseil de direction du Comité des armateurs de France, se feront dimanche, à dix heures, 3, avenue Mozart. Inhumation au cimetière Montmartre.

NÉCROLOGIE

Édouard Shaki

(*Le Journal général de l'Algérie*, 31 décembre 1911)

Une nouvelle bien pénible autant qu'inattendue nous parvient : M. Édouard Shaki, administrateur-directeur de la Société « Les Affréteurs réunis », vient de mourir.

Dans le monde maritime et commercial non seulement de notre ville, mais aussi de la colonie tout entière, on regrettera profondément la disparition prématurée de cet homme de haute valeur dont l'esprit d'initiative intelligente et hardie était grandement apprécié.

M. Shaki succombe à la peine ; il n'était âgé que de 43 ans. C'est lui qui a fondé l'importante société de navigation bien connue « Les Affréteurs réunis », créée depuis une douzaine d'années et à laquelle il donna un magnifique essor. La flotte de cette compagnie qui, en 1905, ne comptait que trois cargos, s'est accrue, depuis, de quatre nouvelles unités : *Bacchus*, *Cérès*, *Vulcain* et *Pomone*, portant ainsi de 12.500 à 37.500 son tonnage sur la ligne de Rouen.

À cette ligne est venue s'ajouter celle sur Bordeaux et Bayonne (ancienne Compagnie Th. Conseil) continuée par un service de Bordeaux à Brest et ports intermédiaires.

L'œuvre de M. Shaki est considérable et ceux qui l'ont connu n'hésitent pas à attribuer sa mort au surmenage qu'il s'imposait.

C'est une perte cruelle pour la « Société des Affréteurs », à laquelle nous adressons nos bien vives condoléances et en particulier, à MM. Laurens et Deckers, ses sympathiques représentants à Alger.

Au Comité central des armateurs de France
(*Le Journal général de l'Algérie*, 8 février 1912)

.....
M. Stern, administrateur de la Société « Les Affréteurs réunis », a été admis à faire partie du conseil de direction, en remplacement de M. E. Shaki, décédé.
.....

ALGÉRIE

(*Les Annales coloniales*, 14 mars 1912)

La maison Prosper Durant, d'Alger, vient de vendre sa flotte côtière composée de huit unités à la Société les Affréteurs réunis pour un prix d'environ 600.000 fr.

Les Affréteurs réunis destinent ces navires à un service de cabotage sous le nom de Compagnie des Chargeurs algériens.

ALGER
Affréteurs réunis
(*Le Sémaphore algérien*, 6 mai 1912)

Les agents de la Société des « Affréteurs réunis » ont l'honneur d'informer le Commerce que, depuis mardi, leurs bureaux sont transférés au quai Central (anciens bureaux Prosper Durand). Téléphone : 3-71.

DANS NOS PORTS
L'Auguste-Conseil
(*Le Sémaphore algérien*, 22 juin 1912)

Nous avons annoncé que la Société les Affréteurs réunis avait augmenté sa flotte de *L'Auguste-Conseil*.

Ce magnifique cargo de 4.500 tonnes a été lancé samedi dernier, 15 juin, à Dunkerque par les Chantiers de France.

Ce navire réalise le type accompli du bateau destiné au transport des vins. Il pourra charger 4.500 fûts en peu de temps grâce à ses appareils perfectionnés.

Il semble qu'il y ait une sorte d'émulation entre certaines compagnies de transport. Nous ne pouvons que nous en réjouir, car l'Algérie a tout intérêt à voir ses produits livrés à l'exportation le plus rapidement et le plus économiquement possible.

DANS NOS PORTS
L'Auguste-Conseil
(*Le Sémaphore algérien*, 27 juillet 1912)

Nous avons, à plusieurs reprises, signalé l'initiative de la Société les « Affréteurs réunis » qui allait augmenter sa flotte de l'« Auguste-Conseil », destiné à desservir Bordeaux et Alger très prochainement et de l'« Édouard-Shaki » d'une jauge de 6.000 tonnes en lourd.

Ce dernier navire assurera, avec les autres navires des « Affréteurs » le service d'Alger, Rouen et Paris.

Alger port d'attache ne le cédera bientôt plus à Alger, port de relâche.

Déjà, le deuxième des ports français quant au tonnage — il vient après Marseille et avant le Havre —, il est également appelé à devenir port d'attache de premier ordre.

Le vapeur de charge « Édouard-Shaki »
(*Le Sémaphore algérien*, 8 septembre 1912)

Le Lloyd Français donne sur le nouveau vapeur « Édouard-Shaki », dont la Société des Affréteurs réunis vient d'enrichir sa flotte, les intéressants détails suivants :

Comme tous ses aînés, l'*Édouard-Shaki* sera attaché à Rouen, et assurera un trafic de marchandises, plus spécialement de vins, entre ce port et l'Algérie. Il est affecté, en tout cas, au cabotage international. Ses aménagements intérieurs comme habitabilité et les dispositions prévues pour la manutention des marchandises sont du même type et du

même confort et commodité que ceux adoptés sur les précédents vapeurs, le *Vulcain* et l'*Auguste-Conseil*, construits par les mêmes chantiers. Mais l'*Édouard-Shaki* leur sera tout de même supérieur. Ses principales caractéristiques sont les suivantes : longueur, 110 m. 35 ; largeur, 14 m.85 ; creux sur quille, 8 m. 495 ; tirant d'eau lège, 2 m. 52 ; tirant d'eau maximum, 0 m. 80 à jauge nette, 2.772 tonneaux ; jauge, brute, 5.650 tonnes ; port en lourd 5.950 tonnes ; enfin, la hauteur de la ligne de flottaison, tant à l'avant qu'à l'arrière et au milieu est de 6 m. 80. Les appareils moteurs évaporatoires et auxiliaires de cette importante unité de charge comprennent, tout d'abord, une machine pilon à triple expansion, pouvant assurer au navire, avec une force effective de 1.500 chevaux, une vitesse commerciale de 10 nœuds environ. Il y a ensuite deux chaudières principales, timbrées à 12 kilos, dont le tirage est du système à tirage forcé Howden. Elles ont, l'une et l'autre, trois foyers dont la surface de grille atteint 1 m. 55, avec une capacité intérieure de 15 mètres cubes en vapeur et 20 mètres cube en eau. La chaudière auxiliaire qui leur est adjointe est timbrée à 7 kilos. Elle possède deux foyers d'une surface de grille de 1 m. 45 et sa capacité intérieure répond à 4 mètres cubes environ en vapeur et à 40 mètres cubes en eau. Comme autres moteurs auxiliaires, il faut noter un cheval de ballast, deux chevaux alimentation, un cheval de service, un moteur pour tirage forcé et, enfin, un moteur pour les dynamos. À pleine charge, l'*Édouard-Shaki* pourra porter un peu plus de 7.000 barriques de vin. Sa mâture toute spéciale, en dégagant le pont, permettra une manutention rapide et aisée de la marchandise. Il n'est coté qu'au Lloyd's Register chez qui il a obtenu la première cote.

Baptisé tout d'abord *Pomone*, il a reçu dans la suite, le nom d'*Édouard-Shaki*, en souvenir du fondateur de la société, récemment décédé. Son armement en canots comprendra deux baleinières de sauvetage de 7 m. 50 de long sur 2 m. 15 de large, un canot de 5 m. 90 de long, et enfin, un dinghy de 5 mètres de long.

Ajoutons que son équipage se composera d'une trentaine d'hommes environ, tant du pont que la machine, y compris les officiers.

Alger, port de commerce
(*Le Sémaphore algérien*, 24 novembre 1912)

M. Rondet-Saint continue dans le *Yacht* à publier ses impressions sur le port d'Alger :

.....
Des relations très suivies avec des cargo-boats se sont établies avec nos ports de l'Atlantique et de la mer du Nord : ce sont les lignes ds la Compagnie transatlantique, de la Havraise Péninsulaire, des Bateaux à vapeur du Nord, des Vapeurs de charge, des Affréteurs réunis et des armateurs Le Quellec, Th. Conseil, Delmas frères, etc.

NOUVELLES MARITIMES
ALGER
(*Le Sémaphore algérien*, 18 janvier 1913)

Le « Saint-Barnabé », dont nous parlons d'autre part, est arrivé en Angleterre où il va prendre un chargement de charbon pour Bizerte.

Ce sera son premier voyage. Au retour de Bizerte, il escalera à Alger où il chargera pour Rouen.

Il est attendu dans notre port vers le 10 février.

(*Le Sémaphore algérien*, 25 janvier 1913)

Les Chargeurs algériens réunis* viennent d'affréter les « Trois Frères Conseil », des Affréteurs réunis, en remplacement du « Lyon » qui a naufragé.

1913 (FÉVRIER) : FONDATION DES « VAPEURS FRANÇAIS »
SOCIÉTÉ SŒUR ET FILIALE

NOUVELLES MARITIMES
ALGER
(*Le Sémaphore algérien*, 7 avril 1913)

Les « Trois Frères Conseil », des « Affréteurs », sont définitivement la propriété des « Chargeurs [algériens réunis] ».

M. Stern et l'Algérie
(*Le Sémaphore algérien*, 9 novembre 1913)

Hier, s'est embarqué pour la France. M. Stern, le très sympathique directeur des Affréteurs réunis.

M. Stern aime beaucoup l'Algérie et chaque fois qu'il y vient, il apporte quelque amélioration ou innovation intéressant le pays. Que nous réserve-t-il à son retour à Paris ?

NOUVELLES MARITIMES
ALGER
(*Le Sémaphore algérien*, 16 novembre 1913)

Le vapeur suédois *Hellenic*, qui venant de Port-Adélaïde et se rendant à Dunkerque, était entré dans une des formes de radoub de notre port pour réparer une avarie à son hélice, est sorti du bassin hier. Il reprendra la mer aujourd'hui à destination de Dunkerque.

Il a été remplacé au bassin par l'*Alphonse-Conseil*, des Affréteurs, qui après le carénage de sa coque, reprendra son service sur Alger-Bordeaux-Bayonne.

.....
Le vapeur *Cérès*, de 3.973 tonneaux, qui appartenait aux Affréteurs réunis, de Rouen, vient d'être acheté par la Compagnie Deutsch Levante Linie, de Hambourg.

TRIBUNE PUBLIQUE

(*Le Sémaphore algérien*, 23 décembre 1913)

Les sympathiques MM. Laurens frères et Cie, directeurs des « Chargeurs algériens réunis » et agents généraux des « Affréteurs réunis », nous adressent cette lettre que nous nous faisons un devoir de publier.

.....

NOUVELLES MARITIMES
ORAN
(*Le Sémaphore algérien*, 18 janvier 1914)

Le vapeur *Rouennais* naviguera pendant quelques voyages sur la ligne Bordeaux-Bayonne-Algérie de la « Société des Affréteurs réunis ».

NOUVELLES MARITIMES
ALGER
(*Le Sémaphore algérien*, 14 juin 1914)

Le vapeur *Kabylie*, des Chargeurs algériens réunis, est vendu à la Compagnie des Affréteurs réunis qui le destine aux voyages des îles Canaries à Dieppe.
Il subit en ce moment des aménagements en vue du transport des bananes.

Syndicat commercial algérien
Transports maritimes
(*Le Journal général de l'Algérie*, 14 juin 1914)

L'assemblée prend connaissance de la lettre ci-après de MM. Carlet et Huon, entrepreneurs, membres du XI^e groupe :

Alger, le 28 mai 1914.

Monsieur J. Tarting, président du Syndicat commercial algérien, boulevard Victor-Hugo, Alger.

Venant de lire dans le *Journal général* du 28 mai 1914, les deux réclamations contre la Cie générale transatlantique, nous croyons de notre devoir de vous signaler le litige que nous avons eu avec la Société des Affréteurs réunis, afin que vous le portiez à la connaissance de nos collègues intéressés, de façon à ce qu'il ne puisse pas leur arriver pareille mésaventure.

Au mois d'avril 1913, nous recevions de la Société des Hauts Fourneaux de Pont-à-Mousson, environ 1.000 mètres de tuyaux fonte et le connaissance de cet envoi portait, en outre, trois colis de joints caoutchouc, rondelles et boulons destinés à ces tuyaux. À l'arrivée, notre camionneur prit livraison des tuyaux, mais constatant que les trois colis de joints, rondelles et boulons manquaient, le fit remarquer à l'employé des Affréteurs réunis, et le pria de stipuler sur le connaissance, la reconnaissance du dit manquant. Ce qui fut fait. Nous écrivîmes le lendemain à la dite société, une lettre recommandée, les avisant du dit manquant, lui réclamant le remboursement du montant qui s'élevait à environ 800 francs.

La société nous répondit par courrier, par lettre également recommandée, nous disant en substance, qu'elle avait reconnu le manquant, et que, pour le remboursement, nous n'avions qu'à lui faire parvenir la facture d'origine.

Nous le fîmes aussitôt par une nouvelle lettre, également recommandée, à laquelle la société accusa réception nous disant qu'elle avait transmis notre demande à son siège social de Rouen, et que nous recevions satisfaction dans quelques jours. Quelques semaines s'écoulèrent, et n'ayant pas de nouvelles, nous réclamâmes à nouveau par plusieurs lettres recommandées, auxquelles la Compagnie répondit toujours en nous disant d'attendre.

Cette affaire traîna ainsi jusqu'au mois de septembre dernier. Voyant que la Société des Affréteurs réunis continuait à mettre du mauvais vouloir, nous l'assignâmes, en remboursement du manquant, constaté par elle, devant la juridiction compétente, c'est-à-dire le tribunal de commerce de Rouen,

[Clause abusive]

Nous fûmes déboutés purement et simplement, sans appel, le tribunal jugeant en dernier ressort, et l'attendu du jugement ne manque pas de saveur, car ils ont trouvé dans leur connaissance, une clause disant que, lorsque le réclamant laisse écouler un mois avant de protester devant les tribunaux, la prescription est acquise à la compagnie.

C'est, à notre avis, et de l'avis de notre avocat, un véritable déni de justice, car nous avons protesté dès le lendemain par lettre recommandée, et la Compagnie des Affréteurs réunis ayant répondu en somme que nous étions d'accord, c'était donc par elle une reconnaissance de dette envers nous.

Nous avons été obligés de nous exécuter et de payer à la Société des Hauts Fourneaux de Pont-à-Mousson, une marchandise que nous n'avions pas reçue ; et, de plus, ayant été obligés d'acquérir ce matériel sur place à Alger, nous avons perdu de ce fait une somme supplémentaire de 500 francs, provenant du supplément de prix que nos fournisseurs ont été obligés de nous demander, la marchandise qui nous manquait, se livrant rarement seule.

Nous croyons, Monsieur Tarding, qu'il serait utile de faire insérer le fait ci-dessus dans le *Journal général*, pour que, lorsque pareille histoire arrivera à un de nos collègues, il ne manque pas d'assigner immédiatement la société de transports, sans lui donner aucun délai.

Nous vous présentons, Monsieur, nos salutations distinguées.

CARLET et HUON.

Le vapeur « Kabylie » s'est perdu corps et biens

par P. C.

(*L'Écho d'Alger*, 6 janvier 1915)

Nous apprenons que le navire à vapeur « Kabylie », pris dans une tempête épouvantable qui sévissait durant la nuit du 2 au 3 janvier, s'est perdu corps et biens, à 30 milles de Bordeaux où il se rendait.

Ce navire, attaché à notre port, avait assuré pendant de nombreuses années, pour le compte de M. Prosper Durand, ancien armateur, et sous le nom de « Rhône-et-Saône », les services côtiers entre Alger, Oran, Bône, escalant dans tous les ports du littoral où il était fort connu, et suivant les nécessités du service, poussant incidemment ses voyages sur la côte tunisienne et les ports de Saint-Louis-du-Rhône, Nice, Marseille.

Devenu la propriété de la société bien connue « Les Affréteurs réunis », qui avait racheté à M. P. Durand ses services maritimes côtiers, ce navire, sous le nouveau nom de « Kabylie », continua à assurer les mêmes services, effectuant un transport de

pèlerins sur Djedda, lors du dernier pèlerinage à La Mecque, et fut ensuite affecté à la ligne de l'Océan.

Comme on annonce qu'un seul homme a pu échapper au sinistre, notre population maritime sera douloureusement atteinte, car quelques hommes de son équipage avaient été embarqués ici lors de son dernier voyage à notre port.

Le « Kabylie », construit en 1872 à Stockton., sur les chantiers de MM. Pearse et Cie, était un vieux navire qui a battu pavillon de plusieurs nations, et qui, après s'être appelé « Fano », « Strauss », est devenu la propriété de M. Prosper Durand de notre ville.

Il jaugeait environ 1.500 tonnes, mesurait 69 mètres de long, 6 m. 60 de large et 4 m. 50 de creux et comprenait un équipage de 25 hommes.

La vieille « Kabylie », nous nous servons de cette expression, car nous n'admettons pas qu'un navire qui a 43 ans d'existence navigue encore, n'aurait pas disparu seule ; elle aurait entraîné, comme dans un cercueil de fer, tout son équipage, sauf le second capitaine qui aurait été sauvé par des pêcheurs.

Nous reviendrons sur ce naufrage et tiendrons nos lecteurs au courant des pertes causées.

(Le Sémaphore algérien, 24 avril 1915)

Laurens, directeur des Affréteurs réunis, vient d'affréter, avec option d'achat, la *Ville d'Arzew* à M. Castanié, d'Oran.

publicité
SOCIÉTÉ DES AFFRÉTEURS RÉUNIS
(Le Sémaphore algérien, 1^{er} janvier 1915)

Services réguliers de bateaux à vapeur
sur BAYONNE, BORDEAUX ET ROUEN

LIGNE ROUEN		LIGNE BORDEAUX-BAYONNE	
<i>ÉDOUARD SHAKI</i>	6.500 tonnes	<i>AUGUSTE-CONSEIL</i>	4.500 tonnes
<i>VULCAIN</i>	6.500 tonnes	<i>JEANNE-CONSEIL</i>	3.200 tonnes
<i>FLORE</i>	6.800 tonnes	<i>FERDINAND A</i>	3.000 tonnes
<i>BACCHUS</i>	5.900 tonnes	<i>ALPHONSE-CONSEIL</i>	2.100 tonnes
<i>POMONE</i>	4.500 tonnes	<i>NOUVEAU-CONSEIL</i>	500 tonnes
<i>SYLVIE</i>	4.500 tonnes		

Services hebdomadaires entre Bordeaux-Lorient et autres ports de la Bretagne par le steamer *Nouveau-Conseil*.

Services fluviaux de. Bordeaux à Cette par les vapeurs *Gironde, Hérault, Aude. Paul-Riquet*.

Services spéciaux accélérés sur les canaux de l'Est, au départ de Rouen.

Pour frets et renseignements, s'adresser à MM.

LAURENS Frères & Cie, quai Central, Alger.

TÉLÉPHONE 3 71

ENCOMBREMENT DU PORT DE ROUEN
(*L'Écho d'Alger*, 7 février 1915)

Le président de la chambre de commerce a adressé à M. le gouverneur général la lettre suivante :

« Alger, le 28 janvier 1915.

Le président de la chambre de commerce

à Monsieur le gouverneur général de l'Algérie, Alger.

Monsieur le gouverneur général,

Pour faire suite à ma communication du 21 janvier courant, n° 10.501, j'ai l'honneur de vous remettre, sous ce pli, copie de la lettre que j'ai reçue de la Société navale de l'Ouest au sujet de l'encombrement du port de Rouen.

Comme la Société Les Affréteurs réunis, la Société navale de l'Ouest se plaint de la suppression de ses postes fixes à quai, à Rouen, et de l'arrêt que ses vapeurs, considérés comme des navires charbonniers, subissent en rade du Havre avant de pouvoir monter en Seine.

Ces compagnies déclarent que si la situation ne peut être améliorée, elles se verront, en raison du préjudice grave qui leur est imposé, dans l'obligation de cesser leurs services entre l'Algérie et le port de Rouen.

Dans sa séance d'hier, 27 janvier, la chambre de commerce d'Alger a décidé, Monsieur le gouverneur général, de solliciter votre bienveillante intervention pour qu'il soit donné satisfaction aux légitimes desiderata dont elle a été saisie et qui intéressent d'une façon toute particulière le commerce algérien, au moment où les prix de transport des vins d'Algérie, par la voie de Marseille ou de Cette, vont se trouver considérablement majorés par suite de la dénonciation du § 3 du tarif 206 et du tarif 226.

Notre compagnie vous serait, en conséquence, très reconnaissante, Monsieur le gouverneur général, de vouloir bien télégraphier à MM. les ministres des Travaux publics, de la Marine et du Commerce afin que soient rétablis, en faveur des compagnies de navigation qui font le transport des vins entre l'Algérie et Rouen, les postes à quai qui leur avaient été accordés ou que, dans le cas où cela ne serait pas possible, elles bénéficient tout au moins d'un droit de priorité pour monter en Seine et disposer d'une place à quai.

Je vous en remercie par avance et vous prie d'agréer, etc.

Signé : Louis BILLIARD. »

Perte du vapeur « Auguste-Conseil »
(*Le Sémaphore algérien*, 16 mars 1915)

Nos confrères d'*Informations* nous ont appris la perte du vapeur « Auguste-Conseil », de la Cie des Affréteurs algériens réunis, dont l'agent général à Alger est notre distingué et très sympathique concitoyen M. Laurens.

Le sous-marin allemand U-29, l'a coulé à son retour de Cardiff à Rouen d'où il allait relever pour Alger, après avoir déchargé sa cargaison de charbon. Il devait assurer le départ d'Alger à Rouen, du 26 courant. Le commandant de ce beau navire, capitaine Gouin, a fait le récit de cette fin brutale.

Recueilli avec son équipage à bord du danois « Excellence Pliske », il fut débarqué à Falmouth et le U-29, heureux de son nouveau crime, a rejoint Cuxhaven, où le Kaiser ira sans doute féliciter le commandant et distribuer quelques croix de fer...

Le vapeur « Auguste-Conseil », construit en 1911, reçoit sa francisation le 21 juin 1912 et porte sur son brevet le n° 45.749. Sa portée en lourd était de 4.500 tonnes. Il avait 6 mètres de tirant d'eau et 100 mètres de longueur. Sa puissance effective était de 1.500 chevaux. Il avait 4 panneaux de charge de 7 mètres sur 4 m 50. Sa capacité utilisable était de 6.500 mètres cubes.

Cette importante unité, dont le port d'attache était Bordeaux, fréquentait régulièrement notre port. C'est une perte sensible pour le trafic franco-algérien, qui trouve en ce moment difficilement, en raison des réquisitions de navires par l'État, à faire transporter ses marchandises, et principalement les vins en fût et les fûts vides au retour.

Quant à la perte matérielle en elle-même, elle est couverte par des assurances.

Les Affréteurs réunis ont de puissants moyens. Ils répareront certainement après la guerre la nouvelle brèche faite à leur importante flotte.

S. A.

PROPOS D'UN ALGÉRIEN

Ceux qui aiment l'Algérie
(*Le Sémaphore algérien*, 4 avril 1915)

Dans un de nos précédents numéros, exactement dans celui du 16 mars, nous déplorions la perte du vapeur *Auguste-Conseil*, des Affréteurs réunis. Tout le monde se souvient que ce beau cargo a été coulé par un sous-marin allemand, le U-29, qui, lui-même, a sombré ces jours-ci sous la vigoureuse offensive d'un de nos torpilleurs.

Nous avons publié toutes les péripéties de cet acte de piraterie teutonne et nous terminions ainsi :

« Les Affréteurs réunis ont de puissants moyens, ils répareront certainement après la guerre la brèche faite à leur importante flotte. »

Nous ne croyions pas si bien dire.

En effet, ce n'est pas à la fin de la guerre, mais bien tout de suite, que les armateurs de l'ex-*Auguste-Conseil* vont le remplacer. Nous apprenons que le *Pomone* est en achèvement de transformations à X... pour entrer en service sur la ligne d'Algérie vers le 15 mai.

Or, ce navire, tout en acier, cote au Veritas, construit en 1906, jauge comme l'*Auguste-Conseil*, 2700 tonnes brutes, a une portée de 4.313 tonnes et une capacité utilisable de 6.000 mètres cubes. C'est donc une unité de premier ordre qui touchera régulièrement les ports algériens

Mais ce que nous admirons surtout chez les directeurs des Affréteurs, c'est la belle et légitime confiance qu'ils ont dans les destinées de la jeune France Africaine. L'essentiel pour eux était de n'avoir pas de morts d'hommes à déplorer.

Seul, le navire a sombré au champ d'honneur et cette fin du regretté *Auguste-Conseil* a permis à ses armateurs d'accentuer, par un geste bien à la française, leur désir généreux et patriotique, de continuer sur le terrain économique la lutte que mènent nos valeureux soldats contre les hordes scélérates du Kaiser.

Bravo, messieurs !

DE LANQUETOT.

NOUVELLES MARITIMES
ALGER
(*Le Sémaphore algérien*, 14 avril 1915)

Le vapeur *Mont-Blanc*, affrété pour plusieurs voyages par les Affréteurs réunis, au cours de l'année 1914, et bien connu à Alger, vient d'être vendu par un armateur M. Anquetil, de Rouen, à un autre armateur rouennais M. G. Petit.
Le *Mont-Blanc* est un beau cargo de 3.121 tonneaux bruts.

Affrètement
(*Le Sémaphore algérien*, 24 avril 1915)

M. Laurens, directeur des Affréteurs réunis, vient d'affréter, avec option d'achat, la *Ville-d'Arzew* à M. Castanié, d'Oran.

NOUVELLES MARITIMES
ALGER
(*Le Sémaphore algérien*, 10 mai 1915)

Le « Flore », aux Affréteurs réunis, est arrivé aujourd'hui de Philippeville. Il repartira vers jeudi pour l'Ouest.

Au sujet de ce navire, le président de la chambre de commerce, M. Billiard, fit une démarche auprès du ministre de la Marine pour le faire exempter de la réquisition. La même demande fut adressée par le gouverneur général. Le vapeur « Flore » — qui avait été, tout d'abord, réquisitionné à Alger, fut libéré alors qu'il était sur le point d'atteindre Marseille. Les vapeurs « Sylvie », de la même compagnie, « Saint-Thomas », de la Société navale de l'Ouest, « Phœbé », de la maison Le Quellec, ont été également libérés de la réquisition à la suite de l'intervention de M. Lutaud et de notre compagnie consulaire.

Par contre, le « Galatée » a été réquisitionné et maintenu en remplacement du « Phœbé ».

Reprise de la flotte des [CHARGEURS ALGÉRIENS RÉUNIS](#)

Publicité
SOCIÉTÉ DES AFFRÉTEURS RÉUNIS
(*Le Sémaphore algérien*, 20 mai 1915, p. 2)

Ligne régulière de navigation à vapeur
FLOTTE

Navire	tonnes	<i>FERDINAND A</i>	3.000
<i>FLORE</i>	6.800	<i>ALPHONSE-CONSEIL</i>	2.100
<i>ÉDOUARD SHAKI</i>	6.500	<i>LES BALÉARES*</i>	1.600
<i>VULCAIN</i>	6.500	<i>SAHARA*</i>	1.000
<i>BACCHUS</i>	5.900	<i>NICE*</i>	800
<i>POMONE</i>	4.500	<i>NOUVEAU-CONSEIL</i>	500
<i>SYLVIE</i>	4.500	<i>MAYENNE* 300</i>	
<i>AUGUSTE-CONSEIL</i>	4.500	<i>JEANNE-ANTOINETTE</i>	300
<i>ROUENNAIS</i>	4.200	<i>JEANNE-D'ARC*</i>	120
<i>JEANNE-CONSEIL</i>	3.200		
* Anciens bateaux des Chargeurs algériens réunis			

1° Service régulier hebdomadaire entre l'Algérie et Rouen (Avec transbordement sur porteurs à vapeur pour PARIS et la région de l'Est.

2° Service régulier hebdomadaire entre l'Algérie et Bordeaux, Bayonne. Lorient.

3° Service entre les ports de l'Angleterre et le Maroc, l'Algérie, la Tunisie et l'Italie, pour le transport des charbons.

4° Services réguliers hebdomadaire entre Alger et tous les ports du littoral algérien.

L'*ÉDOUARD SHAKI* partira vers fin courant.

Le *BALÉARES* partira vers fin courant pour Bayonne.

Pour frets et renseignements, s'adresser à MM. LAURENS frères & Cie,
quai Central, Alger.
TÉLÉPHONE 3-71

Syndicat commercial algérien
VI^e groupe (représentants et voyageurs de commerce)
Séance du 7 mai 1915
(*Le Journal général de l'Algérie*, 23 mai 1915)

Majoration des frets sur l'Atlantique

MM. MAZARD et CROHARD observent que, depuis quelque temps, les compagnies de navigation, entre autres les « Affréteurs réunis », ont majoré leur fret de 100 % sans aucun avis préalable, ce qui porte un préjudice et des charges considérables au commerce.

Le groupe prie la chambre syndicale de faire des démarches auprès des compagnies de navigation et auprès des pouvoirs publics pour obtenir un adoucissement à cet état de choses.

1915 : CRÉATION DES **ATELIERS ALGÉROIS DE CONSTRUCTIONS MÉCANIQUES**
(anciennement Lescurat & Cie)

[Cours anormalement bas du fret des vins]

(Le Journal général de l'Algérie, 20 avril 1916)

Le gouverneur général de l'Algérie
à M. le sous-secrétaire d'État à la marine marchande, Paris

.....
Nous avons vu qu'une situation de fait assez anormale existait en Algérie en ce qui concerne le fret des vins. « Quelques difficiles que soient les circonstances présentes, dit la chambre de commerce, il y a encore, dans les relations franco-algériennes, un cours des frets dont il faut tenir compte. C'est ainsi que les compagnies marseillaises ont porté le fret des vins en Méditerranée à 19 fr. 20 par tonne au lieu de 16 fr. 20 à partir du 25 décembre ; en fait, leurs transports. commerciaux sont devenus extrêmement réduits, la plupart des cargos, étant réquisitionnés... Mais, à côté de ces compagnies régulières, il y a quelques vapeurs, occasionnels qui, tout en exigeant beaucoup plus qu'elles, ne dépassent pas, à l'heure actuelle, 30 francs la tonne ».

Ainsi donc, il existe un fret réduit, qui., purement nominal, pèse cependant sur le marché et maintient les prix assez bas, au-dessous du cours normal déterminé par les éléments de l'exploitation, pour empêcher un armateur d'offrir du tonnage au commerce sans la tutelle de l'État.

Nous avons cherché à découvrir la cause d'une situation aussi étrange. Elle résiderait, nous a-t-on assuré, dans ce fait qu'un contrat passé le 30 septembre 1913, pour trois années, entre quatre compagnies de transport maritime (Transatlantique, Delmas, Chevillotte, [Affréteurs réunis](#)) et trente-cinq négociants en vins ou transitaires, assurait à ces derniers le bénéfice d'un fret entre les ports algériens et certains ports de l'Océan, de 15 et 18 francs, diminué encore d'une ristourne qui peut aller jusqu'à 2 francs la tonne pour les négociants, et au-delà pour les transitaires. Ce contrat aurait fait l'objet, en novembre 1914, d'une révision qui a eu pour effet de hausser les frets de 30 %, ce qui ne permet pas, à l'heure actuelle, de dépasser le taux de 19 fr. 50. On conçoit, dans ces conditions, que les compagnies intéressées désertent les ports algériens ; elles pourraient à la rigueur, si elles disposaient du matériel dont elles sont propriétaires (totalement ou partiellement amorti), et, malgré le prix actuel du charbon, faire des transports, aussi désavantageux ; ce ne serait qu'une faible perte ou même qu'un manque à gagner ; mais il leur est impossible d'envoyer dans nos ports des navires affrétés à prix élevé pour enlever du fret à un taux aussi ruineux. Il faut donc constater que la pénurie de navires commerciaux est aggravée sinon causée par cette situation de fait qui ne tient elle-même qu'à l'existence et à l'application de ce contrat valable encore pendant dix mois.

Ne semble-t-il pas que l'on puisse attribuer à ce contrat cette rupture d'équilibre entre l'affrètement, et l'exploitation qui crée une situation que l'initiative privée ne peut dénouer et qui nécessite, aux yeux de la chambre de commerce, l'intervention de l'État.

S'il en était ainsi, la situation de la crise se trouverait entre les mains des intéressés eux-mêmes. Ils pourraient renoncer spontanément au contrat de 1913 et au bénéfice illusoire qui ne leur apporte que la gêne. Et des cours libérés, remontant au taux normal, attireront le fret tout naturellement.

Mais je n'ai point le temps de faire cette enquête qui m'obligerait à de longues correspondances et condamnerait la solution de l'affaire à de nouveaux retards. La chambre de commerce m'a apporté ce projet en insistant pour qu'il fût transmis d'urgence aux pouvoirs publics. Il paraît s'inspirer de considérations d'ordre général, comme tout ce qui émane de la chambre de commerce d'Alger qui s'est acquis, une réputation de maturité et de sagesse indiscutable.

Si je prenais le temps de faire cette enquête, elle me conduirait sans doute à découvrir que les compagnies de transport en cause, même avec un relèvement du fret, ne trouveraient pas le moyen de desservir les besoins de l'Algérie.

Le temps passe et si vous approuvez la proposition de la chambre de commerce, je vous serai reconnaissant de m'autoriser, du même coup, à prélever sur le fonds de réserve, qui dispose encore de crédits suffisants, la somme de un million de francs pour être affectée à la destination proposée par la chambre de commerce d'Alger. Il est indispensable, en effet, de remédier à une crise dangereuse et il importe, en présence de la hausse croissante du taux des affrètements, de s'y appliquer sans délais.

Le gouverneur général de l'Algérie.

Signé : LUTAUD.

Syndicat commercial algérien
Augmentation du fret sur les vins et les fûts vides
Lettre du VIII^e groupe à la Société des agriculteurs d'Algérie
(*Le Journal général de l'Algérie*, 22 juin 1916)

20 juin 1916.

Monsieur le président de la Société d'agriculture, Alger.

Monsieur le président,

Le commerce des vins d'Alger s'est vivement ému des termes d'une circulaire que vient de lancer la Société de navigation Les Affréteurs réunis.

Cette Société jouit actuellement d'un monopole presque entier pour le transport des vins algériens d'Alger et Oran à Rouen, notre grand débouché.

Les Affréteurs réunis annoncent, qu'à partir du 1^{er} juillet prochain, les prix du transport des vins d'Alger et Oran à Rouen, et retour des fûts vides, seront ainsi fixés :

1° 10 francs l'hectolitre, plein seul, frais de débarquement en plus ;

2° 30 francs par fût vide de Rouen à Alger ou Oran, frais d'embarquement en plus.

Ces prix de transport constituent une très sensible augmentation sur ceux actuellement pratiqués, plus élevés que ceux d'avant la guerre.

En effet, ils portent le coût de l'envoi d'un hectolitre (pour plein et vide) d'Alger à Rouen, à 17 fr. 50 (sans compter assurances maritimes et contre risques de guerre), alors qu'avant les hostilités, ce prix était de 1 fr. 80 par hecto (plein et vide), et qu'il est actuellement de 7 fr. 50.

Une telle augmentation de frais à payer entre le producteur et le consommateur pèsera lourdement sur les cours futurs des vins algériens, et la moins-value sera évidemment supportée par le producteur.

Ceci est d'autant plus certain que les vins du Midi n'auront pas à subir pareille augmentation de frais de transport. Ils parviennent et parviendront à Paris au, prix de 4 fr. 75 l'hecto, tarif actuel.

Il faut savoir que l'augmentation de dépenses de 10 francs par hecto, dont les vins algériens sont menacés, créera à leur désavantage, non seulement pareille différence, mais celle de 15 fr. environ, car il faut tenir compte des frais d'assurances, inconnus pour les vins du Midi. Donc nos vins coûteront 15 francs, de plus pour les faire parvenir au point de consommation que ceux des pays producteurs de la métropole.

Le Commerce des vins, ou VIII^e groupe du Syndicat commercial, fait appel aux viticulteurs et leur propose de se joindre à lui pour protester auprès de M. le gouverneur contre cette augmentation du fret, dont les conséquences menacent de devenir une catastrophe pour la viticulture algérienne.

Agrérez, Monsieur le président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

A. DÉMANGE,

Président du VIII^e groupe (Vins et futailles)
du Syndicat commercial.

COMMUNICATIONS
(Le Journal général de l'Algérie, 12 octobre 1916)

M. le président du Syndicat commercial algérien porte à la connaissance de tous les chargeurs, la lettre ci-après qu'il vient de recevoir de la Société Les Affréteurs réunis :
Alger, le 9 octobre 1916.

M. Tarting, président du Syndicat commercial,
Alger.

Monsieur le président,

Nous avons l'honneur de vous informer qu'une partie de notre flotte collaborant au ravitaillement militaire, notre compagnie, soucieuse des nécessités du Commerce, a affrété, à des prix très élevés, les vapeurs suivants, pour assurer les différentes lignes régulières que nous desservons :

1° LIGNE ROUEN

Themistoclis 2.800 t.

Athina 2.500 t.

Mentor 2.500 t.

qui sont venus s'ajouter à nos vapeurs :

Édouard-Shaki 6.000 t.

Flore 6.200 t.

Éole 5.500 t.

Jeanne-Conseil 3.500 t.

2° LIGNES BORDEAUX-BAYONNE-NANTES

Gouverneur-Ballay 1.700 t.

qui est venu s'ajouter à nos vapeurs :

Alphonse-Conseil 2.100 t.

Baléares 1.700 t.

3° LIGNE MÉDITERRANÉE

Nicolaos 1.600 t.

Alex-Caloutas 1.600 t.

Stenimachos 1.400 t.

Petros 1.100 t.

Constantinos 1.100 t.

Elli 800 t.

4° LIGNES DU LITTORAL ALGÉRIEN, D'ORAN À TUNIS
(avec escales dans tous les ports intermédiaires).

Par les vapeurs :

Diane 800 t.

Nice 750 t.

Mayenne 300 t.

Ville-d'Arzew 250 t.

Nous sommes heureux de constater que le Commerce a largement répondu aux efforts de notre compagnie, pour assurer les transactions commerciales entre l'Algérie et les ports français de la Manche, de l'Océan et de la Méditerranée. sur lesquels nous effectuons des départs réguliers hebdomadaires.

Veillez croire, Monsieur le président, à notre parfaite considération.

Les agents généraux.

L'un d'eux.
A. MAUREN.

Constructions navales
Ateliers et chantiers du Sud-Ouest*
(*Le Sémaphore algérien*, 11 novembre 1916)

Une société à la tête de laquelle sont MM. Jean Stern, administrateur-directeur de la Compagnie des Affréteurs réunis ; Georges Gaillard, ingénieur et industriel à Lens ; Soher, industriel à Paris, fils de l'ancien président du tribunal de commerce de la Seine, vient de se constituer pour l'établissement d'un chantier de constructions navales à Bordeaux. La nouvelle société, qui prend le nom de « Ateliers et chantiers du Sud-Ouest », s'est rendu acquéreur des anciens établissements Desbats ; elle se propose d'entreprendre la construction de toutes sortes de navires, même de très grandes unités.

Les Affréteurs réunis
(*Le Sémaphore algérien*, 11 novembre 1916)

La « Société des Affréteurs réunis » vient de prendre une heureuse initiative. Elle organise un service régulier entre Nantes et l'Algérie.

NAVIGATION
Les Affréteurs réunis
(*Le Journal des finances*, 24 février 1917)

La Société générale des banques de Province s'est chargée d'une émission de bons 6 % de cette société.

Quelques Questions
(*L'Humanité*, 2 mars 1917)

La Société Centrale des Banques de Province vient de répandre dans sa clientèle un prospectus d'émission véritablement extraordinaire.

Il s'agit de placer les titres d'un emprunt de douze millions, que contracte une société d'armement « Les Affréteurs Réunis ». emprunt dont l'objet est défini par la notice -dans les termes suivants :

La Société; se propose d'accroître sa flotte par l'achat de deux navires dont l'affrètement est dès maintenant assuré par le gouvernement français.

Le prix de cet affrètement a été calculé de façon à amortir en deux années la plus-value acquise par les navires au cours de la guerre actuelle.

Que peuvent bien signifier ces contrats d'affrètement passés par l'État avec une société d'armement pour des navires que cette société ne possède pas encore ?

Comment de tels contrats peuvent-ils servir d'appât et presque de gage à une émission publique ?

Comment une telle émission a-t-elle pu être autorisée ?

Comment, d'autre part, justifier un contrat d'affrètement, qui, en deux ans, amortit « la plus-value acquise par les navires au cours de la guerre », c'est-à-dire plus des neuf dixièmes de leur prix d'achat ?

L'économie d'un contrat de ce genre peut se résumer d'une façon simple : l'État rembourser le prix d'achat des bateaux, sous forme de fret, à la Société « Les Affréteurs Réunis » et, après s'être servi de ces bateaux pendant deux ans, en fait cadeau à la Société.

Pourquoi l'État ne fait-il pas lui-même l'opération ? Pourquoi n'achète-t-il pas les bateaux lui-même et ne les garde-t-il pas pour lui ? Comment n'a-t-on pas stipulé, tout au moins, une option de rachat à un prix qui tienne compte de la valeur amortie ?

Peut-être la commission du budget jugera-t-elle à propos de poser quelque-une de ces questions aux administrations intéressées ?

NÉCROLOGIE

M. Stern

(*Le Temps*, 4 mars 1917)

Nous avons le regret d'apprendre la mort de M. M. Stern, ancien professeur au lycée Carnot, ex-directeur du Conservatoire de musique de Colmar, décédé dans sa 85^e année, en son domicile, rue Demours, 27. Les obsèques auront lieu le dimanche 4 mars. Réunion à midi à la maison mortuaire.

Inhumation au cimetière Montmartre. Ni fleurs ni couronnes. Le présent avis tient lieu d'invitation.

De la part de M^{me} M. Stern, sa veuve ; des familles Jean Stern, René Stern, Sylvain Weill, Dezsœ Lederer, Édouard Shaki, Georges Dreyfus, Aftalion, ses enfants, petits-enfants et arrière-petits-enfants, de M^{lle} Florestine Stern, sa sœur.

Syndicat commercial algérien

Le transport des vins algériens

(*Le Journal général de l'Algérie*, 22 mars 1917)

.....
Rouen. — 1° Laisser au gouvernement le soin de mettre, à la disposition du gouverneur général de l'Algérie certains bateaux réquisitionnés, de préférence ceux construits spécialement pour le transport des vins, tels que *Saint-Barnabé*, *Saint-Vincent*, *Saint-Louis*, de la Navale de l'Ouest, et *Édouard-Shaki*, des Affréteurs réunis, en laissant la gérance à leurs compagnies respectives et pouvant assurer un tonnage de 25.000 fûts par mois ;

2° Utiliser, dans la mesure du possible, les navires qui reviennent d'Orient sur lest.

Pénurie de charbon pour les usines, les industries et les restaurants

(*Le Journal général de l'Algérie*, 19 avril 1917)

Alger, le 22 mars 1917.

Le chambre de commerce à M. le ministre des Travaux publics et du ravitaillement,

.....

Notre compagnie, après une étude approfondie de cette grave question, estime que pour alimenter le département d'Alger par l'apport à chaque négociant de la quantité de charbon qui lui est strictement nécessaire, il est indispensable qu'un navire, réquisitionné ou affrété, soit mis, par l'État, à la disposition du port d'Alger. Son chargement pourrait être réparti entre les négociants; à raison d'une cale pour chacun. Ainsi, un navire de 3.000 à 4.000 tonnes donnerait satisfaction à quatre négociants,

Si cette combinaison était admise, il suffirait d'un navire par mois pour alimenter la population algérienne, qui est menacée actuellement de manquer complètement du combustible nécessaire à l'agriculture et aux divers ateliers et industries.

Le fait de charger un même navire pour plusieurs destinataires n'amènerait aucun retard dans le chargement, ces opérations étant faites, par les correspondants aux ports d'expédition des négociants en charbon d'Alger. Ces correspondants ont, en effet, toute initiative pour s'entendre, [et le cas vient de se produire pour le vapeur *Vulcain*, de la Société des Affréteurs réunis, qui a débarqué, à Alger, du charbon pour les trois maisons Cory Brothers, Worms et Cie et Prosper Durand.](#)

.....
Veuillez agréer...

Signé : Louis BILLIARD.

La Compagnie des Affréteurs réunis à l'honneur
(*Le Sémaphore algérien*, 14 juillet 1917)

Le vapeur « Diane », de la Compagnie des Affréteurs réunis, attaqué au canon par un sous-marin, le 5 juillet 1917, ne cessa de se défendre qu'au moment où il commençait à sombrer. Il avait tiré une centaine de coups de canon.

[Achat du *Bacchus* aux États-Unis]
(*Le Sémaphore algérien*, 21 juillet 1917)

Du Lloyd français :

Le vapeur *Bacchus*, de la Société Les Affréteurs réunis, est le premier navire, acheté aux États-Unis par des armateurs français, qui ait pu être transféré sous notre pavillon, en dépit des circonstances actuelles. Félicitons les Affréteurs réunis de l'esprit d'initiative dont ils ont fait preuve en l'occurrence, et souhaitons que notre flotte marchande puisse s'augmenter de nombreuses unités semblables au *Bacchus*, afin de chasser des mers le pavillon de *Gambrinus*.

Bacchus, nous revenant des Indes Occidentales, n'est-ce pas là un véritable symbole, signe précurseur de la victoire économique.

Le « Vulcain » renfloué
(*Le Sémaphore algérien*, 21 juillet 1917)

Le vapeur français Vulcain, de la Société « les Affréteurs réunis », échoué, le 18 mai dernier, sur les côtes du Maroc dans une très mauvaise position vient d'être renfloué. Cette opération fait le plus grand honneur à l'énergie patiente et à la valeur professionnelle de M. Le Lamer, capitaine d'armement des « Affréteurs réunis ». qui l'a dirigée en personne et a su la mener à bien.

Deux sociétés de sauvetage, étrangères d'ailleurs, avaient abandonné cette entreprise après de multiples essais infructueux.

INFORMATIONS MARITIMES
Récompenses aux marins
(*Le Sémaphore algérien*, 1^{er} septembre 1917)

Le vapeur *Minerve*, de la Société des Affréteurs réunis, fut coulé le 28 juin, dans la Méditerranée, après un combat avec un sous-marin, et son capitaine fut fait prisonnier. À la suite de l'enquête faite sur les conditions dans lesquelles eut lieu cette rencontre, le ministre de la Marine vient d'accorder vingt-trois croix de guerre ou témoignages de satisfaction à l'équipage du *Minerve*, notamment au capitaine au long cours Eugène Joly, officier en second.

NÉCROLOGIE
M^{me} veuve M. Stern, née Ernestine Wahl
(*Le Temps*, 23 octobre 1917)

On a le regret d'annoncer la mort de M^{me} veuve M. Stern, née Ernestine Wahl, décédée avenue Mozart, 3. Les obsèques auront lieu mercredi. Réunion à onze heures à la maison mortuaire. Inhumation cimetière Montmartre. Les personnes n'ayant pas reçu de lettre de faire-part sont priées de considérer le présent avis comme une invitation. De la part des René Stern, Sylvain Weill, Dezsoé Lederer, Édouard Shaki, Georges Dreyfus et Aftalion, ses enfants et petits-enfants.

NOMINATION
(*Le Sémaphore algérien*, 15 décembre 1917)

L'importante Société des Ateliers et Chantiers maritimes du Sud-Ouest vient de confier à M. Jean Stern, administrateur-directeur de la société « Les Affréteurs réunis », le poste d'administrateur délégué.

À TRAVERS LE MONDE

À Paris, le siège social de la société des Ateliers et chantiers du Sud-Ouest est transféré 37, bd Haussmann dans les locaux de la Cie des Affréteurs réunis.

NOMINATION
Les « Affréteurs réunis » et l'Algérie
(*Le Sémaphore algérien*, 19 janvier 1918)

Du *Messenger* :

Le premier besoin vital de l'Algérie consiste dans le mouvement maritime qui lui permet d'exporter ses productions et de recevoir, d'importer les denrées nécessaires tant à son alimentation qu'à sa culture, à son industrie, à sa vie, en un mot.

Sa plus grande souffrance durant cette guerre lui est venue de l'insuffisance et de l'irrégularité de ses moyens de transport qui ont lésé ses intérêts et plus d'une fois compromis sa situation.

Il faut donc être profondément reconnaissant à ceux qui lui ont donné ou conservé quelque chose de cet élément vital, à ceux qui lui ont permis de ne pas voir sa gêne devenir une catastrophe définitive et irréparable.

Il n'est aucune individualité ni aucune collectivité qui mérite ce témoignage au même degré que la société maritime des affréteurs réunis. Avant la guerre, ce n'était qu'une parmi les nombreuses compagnies de navigation qui contribuaient au mouvement maritime de l'Algérie. Pendant la guerre, elle s'est classée au tout premier rang et a acquis des droits tout particuliers à la reconnaissance des Algériens.

En effet, tandis que d'autres, obéissant à la règle d'un profit pratique plus que d'une morale élevée — les affaires sont les affaires — profitaient de la hausse considérable sur les navires pour vendre leur flotte sans aucun souci des territoires qu'elle desservait auparavant, la Société des affréteurs réunis, avec une décision

.....
indemnité, poursuivait son œuvre antérieure. Elle l'assurait, elle la développait, malgré tous les dangers de la navigation, remplaçant à coups de millions ses unités torpillées, achetant des navires, en affrétant d'autres à son compte, maintenant, augmentant sa flotte, en dépit de tous les accidents, en dépit de tous les obstacles.

Aussi prenait-elle dans le commerce maritime algérien une place prépondérante dont quelques chiffres permettront de juger :

En 1914, elle emportait du port d'Alger vers ceux de France; 570.020 hectolitres sur une exportation totale par cette voie de 1.362.592 hectolitres.

En 1915, elle prenait 1.357.652 hectolitres sur 5.316.269 ; en 1916, 1.224.655 sur 2.959.634.

Or, il n'y avait pas moins de dix autres compagnies participant à cette exportation, mais arrivant à peine, toutes ensemble, à égaler l'effort des Affréteurs réunis.

Dans l'année 1917, cette société a chargé à Alger 814.417 hectolitres de vin pour les ports de France, tant ceux de la Méditerranée que ceux de l'Océan et de la Manche.

Il ne faudrait pas croire, du reste, qu'elle se limitât au transport des vins. Durant cette dernière année, elle a emporté d'Alger vers la métropole 11.254 tonnes de marchandises diverses.

Elle a puissamment contribué au ravitaillement de notre pays en nous apportant de France 7.771 tonnes de marchandises diverses et rendu un grand service aux viticulteurs en ramenant 112.773 fûts vides, c'est-à-dire, à 610 litres par fût, de quoi loger 687.915 hectolitres de vin.

N'oublions pas qu'elle a apporté, en outre, 45.382 tonnes de charbon de divers ports anglais.

Si nous faisons une revue d'érudition économique, nous pourrions multiplier ces citations de chiffres. Celles que nous avons faites suffisent amplement pour signaler à nos lecteurs l'œuvre très importante et très utile accomplie en Algérie, pendant la guerre; au point de vue des transports maritimes, par les Affréteurs réunis.

Leur action, du reste, n'a pas été que maritime. Il y a, à la tête de cette société, des hommes aux conceptions larges qui disposent de moyens puissants. Ils ont compris que l'Algérie, pays où tant de choses sont à faire, offre un vaste champ aux capitaux français, et il ont déjà encouragé puissamment, pour ne pas dire créé, quelques industries algériennes. Ils se proposent, et c'est pour l'Algérie une perspective précieuse, de continuer, en lui donnant une importance de plus en plus grande, leur intervention féconde dans notre pays.

Espérons qu'ils n'y trouveront que des encouragements et que, notamment, le formalisme administratif ne se mettra pas en travers des bonnes et grandes intentions de ceux qui veulent agir sur cette terre algérienne,

Examen des conditions d'embarquement des vins
(*Le Journal général de l'Algérie*, 7 mars 1918)

.....
M. le président donne ensuite lecture de la lettre ci-après :

Paris, le 19 février 1918.

Monsieur Tarding, président du Syndicat commercial algérien,
Monsieur le président,

Nous avons reçu au Syndicat national votre aimable télégramme dont je tiens personnellement à vous remercier.

Les Affréteurs réunis et la Navale de l'Ouest poursuivent leurs démarches et recherchent actuellement le tonnage neutre resté en dehors du contrôle interallié, qui semble indispensable pour assurer l'évacuation de toute votre récolte. Je conserve l'espoir qu'ils aboutiront très prochainement.

Au moment où vous allez certainement être appelé à constituer le petit comité auquel sera confié, à Oran et à Alger, le mandat de répartir le fret disponible entre tous les commerçants, je prends la liberté de vous présenter quelques suggestions, plus particulièrement au nom des importateurs installés à Paris et qui, au surplus, ont généralement une agence ou une maison en Algérie.

Tout d'abord, il leur semble qu'il serait désirable qu'un état soit dressé immédiatement, indiquant les quantités de vins et d'alcools achetées à l'heure actuelle, c'est-à-dire pour lesquelles les négociants ont pris des engagements et disposent généralement de la futaille nécessaire. Admettriez-vous, avec eux, qu'il serait juste d'enlever tout d'abord, avec une sorte de priorité, ces marchandises qui ont fait l'objet de contrats déjà anciens et qui ont subi, du fait de l'intervention, un retard déjà considérable ?

Cette conception entraînerait une déclaration obligatoire entre vos mains de toutes les quantités achetées et détenues par le Commerce, afin qu'il soit procédé ensuite à une répartition proportionnelle. Les déclarants indiqueraient la voie qu'ils désirent employer de préférence (ports méditerranéens, Rouen, ou autres ports océaniques éventuellement).

Enfin, il serait entendu que pour ces lignes de l'Océan, si elles sont établies, une priorité serait accordée aux négociants de la région desservie par le port d'arrivée, car il serait évidemment illogique de permettre à un négociant de Paris de charger sur un bateau allant à Bordeaux une marchandise destinée à Paris.

Nous serions très heureux de connaître les sentiments de votre groupement sur les différents points que je viens de vous exposer et nous tenons à vous renouveler ici l'assurance que nous marcherons toujours en accord parfait avec vous, car nous comprenons que notre union est une condition indispensable de la réussite de nos communs efforts.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le président, avec mon meilleur souvenir, l'assurance de mes sentiments très distingués.

Le président,
VALETTE.

(Le Journal général de l'Algérie, 11 avril 1918)

a) Réquisition au vapeur [nom censuré]

La Société des Affréteurs réunis rend compte que le vapeur [...] affrété par elle depuis dix-huit mois et qui, depuis ce temps, était affecté aux transports des vins entre l'Algérie et Rouen, a été réquisitionné pour un voyage et envoyé à [...] pour y charger des grains.

Dans l'intérêt général de la colonie, cette société désirerait qu'à son arrivée à [...], le vapeur lui fût rendu pour le remettre sur le trafic [...] pour l'exportation des vins ; au retour, il serait chargé en charbon comme par le passé.

Étant donné la pénurie de navires et les difficultés toujours plus grandes auxquelles se heurte le commerce des vins, la Société des Affréteurs réunis demande que le Syndicat commercial algérien intervienne auprès des pouvoirs publics pour lui faire obtenir satisfaction.

b) Création d'un service côtier régulier entre les ports algériens.

En raison de l'affluence sur le port principal d'Alger des marchandises d'importation d'où elles ne peuvent être réexpédiées ni par fer ni par mer, M. Trouiller demande la création d'un service commercial côtier hebdomadaire entre les ports algériens, qui rendrait grand service en ce moment de restrictions.

Ce vœu a été unanimement approuvé par le VIII^e groupe (négociants en vins).

Dans un même ordre d'idées, la Société des Affréteurs réunis prie le Syndicat de vouloir bien intervenir auprès de M. le gouverneur général pour obtenir l'autorisation de faire du cabotage entre les ports algériens par les navires battant pavillons alliés.

Mais la création de ce service nécessite une dérogation à la loi du 21 septembre 1793.

En vertu de celle loi, les navires étrangers n'ont pas le droit de transporter des marchandises entre les ports algériens. Toutefois, des dérogations peuvent être accordées par le gouverneur général (ordonnance du 16 décembre 1843, article 2, circulaire du 23, n° 2001; loi du 11 janvier. 1851, article. 8, circulaire du 29, n° 2421 ; loi du 19 mai 1866, article 9, circulaire du 13 juin, n° 1034).

La Société des Affréteurs réunis possède actuellement plusieurs navires battant pavillons alliés qui naviguent pour son compte. Ces navires sont anglais, italiens, portugais ou grecs. Très souvent, elle pourrait leur donner des chargements entre les ports algériens, soit pour le commerce, soit pour l'intendance.

M. le président observe qu'en présence des circonstances actuelles et de l'encombrement des réseaux algériens, il y a lieu de rechercher tous les moyens possibles pour remédier au plus vite à la situation ; il propose à la chambre syndicale de s'associer aux desiderata exprimés par la Société des Affréteurs réunis et par M. Trouiller ; mais à la condition que la dérogation demandée à loi du 21 septembre 1793 soit une mesure générale et que le vapeur [...] soit *exclusivement* réservé au trafic entre Alger et les ports de l'Océan.

L'assemblée approuve et décide de soumettre ces deux propositions à M. le gouverneur général et à la chambre de commerce.

(Approbation générale).

À la Société « Les Affréteurs réunis »
(Le Sémaphore algérien, 2 mai 1918)

La société « Les Affréteurs réunis » a transféré son siège social du 37, boulevard Haussmann à Paris, au 15 de la rue Scribe, même ville.

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

.....
Représentants des sections au conseil exécutif :

.....
Grand cabotage entre la France et l'Algérie : M. J. Stern, administrateur-directeur de la Société « Les Affréteurs réunis » ;

L'APPROVISIONNEMENT DE L'ALGÉRIE
(*Le Journal général de l'Algérie*, 23 mai 1918)

Dans la séance d'ouverture des Délégations financières du 22 mai, il a été lu une note relative à l'approvisionnement de l'Algérie en houille, en essence et pétrole, et à l'écoulement de ses vins et alcools,

De l'historique de ces questions, nous détachons seulement les conclusions.

.....
Vins et alcools. —..... M. Lefebvre s'y est activement employé. Avec l'appui de MM. Étienne et Cuttoli, députés, et de spécialistes compétents, il a pu, au cours de conférences tenues chez M. le commissaire général des transports maritimes, obtenir :

1° La promesse que le séjour dans le port d'Alger des navires affrétés par [censuré]

2° que les frets autorisés sur les navires neutres, et qui étaient de 240 francs pour les alcools et pour les vins, seraient portés à 300 francs pour les alcools, afin d'inciter davantage les armateurs de bateaux neutres à coopérer à l'enlèvement de nos vins et alcools ;

3° l'autorisation pour la Société des Affréteurs réunis de disposer des navires [censuré] susceptibles de transporter ensemble [censuré]

4° l'autorisation pour la même société d'acquérir, de transférer sous pavillon français et d'exploiter à des taux raisonnables sur les lignes de la Méditerranée, les navires [censuré].

5° l'autorisation pour un consortium, dans lequel entreraient la Société des Affréteurs réunis et la Navale de l'Ouest, d'acquérir des vapeurs neutres qui seraient affectés au trafic entre l'Algérie et la métropole. L'un de ces navires, le [censuré] serait déjà acquis. Les intéressés espèrent que ces divers navires entreraient successivement en ligne d'ici [censuré]. Si toutes ces espérances se réalisent, si rien ne vient déranger ces combinaisons, l'expédition des vins et alcools de la campagne 1917-1918 pourra se faire complètement ou à peu près d'ici au mois d'octobre.

Mais le problème de l'exportation des vins reste grave pour la prochaine récolte, et doit solliciter toute l'attention des viticulteurs et des négociants, comme il continuera à retenir l'attention des services du gouvernement général.

Les bénéficiaires des Affréteurs réunis
(*Le Sémaphore algérien*, 30 mai 1918)

Notre confrère « Marine et Transport » nous apprend que les bénéfices de l'exercice 1917 de la Société « Les Affréteurs réunis » se sont élevés, en chiffres ronds, à 4 millions 200.000 fr. en augmentation de neuf cent mille francs sur l'exercice précédent.

Une somme de 1.700.000 est prévue pour parer aux impôts et bénéfices de guerre. I

Une autre de 1.800.000 sera affectée aux amortissements et aux réserves. Le dividende sera très probablement fixé à 175 fr. par action.

L'abordage de « l'Édouard-Shaki » et du « Telescora »
(*La Lanterne*, 11 juin 1918)

Cherbourg, 10 juin. — Le vapeur français « Édouard-Shaki », des Affréteurs réunis, commandé par le capitaine Ledru, allant de Rouen à Darnemouth, et le vapeur espagnol « Telesfora », allant au Havre, s'abordaient, le 28 mai 1917, vers une heure du matin, par le travers de Barfleur.

L'« Édouard-Shaki » fut atteint à babord de la machine. Le « Telesfora » eut son étrave écrasée.

Le capitaine Macaida, commandant du « Telesfora », prétendit que son collègue de l'« Édouard-Shaki » était responsable [et l'assigne devant le tribunal de commerce de Cherbourg, ainsi que la Société des Affréteurs réunis, en réparation du préjudice causé. Les chargeurs du « Telesfora » intervinrent dans l'instance et réclamèrent le remboursement, à chacun d'eux, du montant de la valeur des marchandises chargées par eux sur le « Telesfora ».

Le tribunal a débouté les demandeurs de toutes leurs fins et conclusions, et, déclarant le capitaine Macaida entièrement responsable de l'abordage, l'a condamné à payer au capitaine Ledru et à la Société des « Affréteurs réunis », des dommages-intérêts dont le montant sera déterminé après expertise.

Affréteurs réunis
(*Le Sémaphore algérien*, 13 juin 1918)

L'assemblée ordinaire, tenue le 16 mai, a approuvé les comptes se traduisant par un disponible à répartir de 4.435.126 francs, sur lequel le dividende de 150 francs n'absorbe que 555.000 francs. Le rapport indique que, du fait de la réquisition de la flotte française, il est impossible au conseil d'exposer son programme immédiat. Quant au programme d'après-guerre, il y travaille, mais considéré comme prématuré de donner, dès à présent, des précisions.

Syndicat commercial algérien
Transports des vins
(*Le Journal général de l'Algérie*, 27 juin 1918)

.....
Il ne reste, pour le transport des vins, que les quelques navires de la Société des « Affréteurs réunis », et de la maison Rigollet et Cie.

Si des résolutions énergiques ne sont pas prises au plus tôt par M. le commissaire aux Transports maritimes, qui a promis à l'Algérie une flotte commerciale déjà depuis

longtemps, le commerce des vins et des alcools se trouvera dans une situation tellement critique qu'il lui sera, par la suite, très difficile de se relever.

.....

L'abordage de « l'Édouard-Shaki » et du « Telesfora »
(*Le Sémaphore algérien*, 3 août 1918)

Le 28 mai 1917, le vapeur français « Édouard-Shaki » et le vapeur espagnol « Telesfora » s'abordaient vers une heure par le travers de Barfleur ; tandis que l'Édouard Shaki pouvait être remorqué à Cherbourg, le Telesfora sombrait.

Le capitaine Macaïda, du vapeur espagnol, prétendant que le capitaine Ledru, du *Shaki*, était responsable de l'abordage, l'assigna devant le tribunal de commerce de Cherbourg ainsi que la Société les « Affréteurs réunis » à laquelle appartient le navire, en réparation du préjudice causé.

Par jugement en date du 7 juin dernier, le tribunal déclaré, après exposé des faits, le capitaine Macaïda, seul responsable de l'abordage et de la perte du *Telesfora*, en conséquence, le condamne à payer au capitaine Ledru et à la Société les « Affréteurs réunis, reconventionnellement demandeurs, des dommages intérêts à fixer par état.

Témoignage de satisfaction
(*Le Sémaphore algérien*, 19 octobre 1918)

Un témoignage officiel de satisfaction est accordé au vapeur *Bacchus* (Société des Affréteurs réunis), dont le personnel a toujours fait preuve d'énergie et d'entrain et a, en grande partie, disparu, victime du devoir, lors du torpillage de ce navire, le 11 juillet 1918.

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

De Monzie, député, président ; Lémedy [*sic* : *Lémery*], député, vice-président.

Membres du comité directeur

.....

Stern, des Affréteurs réunis ;

.....

NÉCROLOGIE
M^{me} Dezsœ Lederer
(*Le Temps*, 26 janvier 1919)

On nous annonce la mort de M^{me} Dezsœ Lederer, née Marthe Stern, décédée en son domicile, avenue Mozart, 3. Les obsèques se feront lundi 27 du courant. On se réunira à onze heures, à la maison mortuaire. Inhumation au cimetière Montmartre. Il ne sera pas adressé de lettres, le présent avis en tenant lieu. De la part de M. Dezsœ Lederer,

son mari ; des familles Sylvain Weill, Édouard Shaki, Georges Dreyfus, Jean Stern, René Stern, Aftalion et Brisson.

VAPEURS FRANÇAIS COULÉS
(*Le Sémaphore algérien*, 6, 13 et 20 février 1919)

1915

Auguste-Conseil	2.952	Société des Affréteurs réunis (Rouen).
-----------------	-------	--

1916

Sylvie	2.591	Société des Affréteurs-réunis (Rouen).
--------	-------	--

1917

Alphonse-Conseil	1.591	Société les Affréteurs réunis (Rouen).
Diane	590	Société des Affréteurs réunis (Alger).
Ferdinand	2.062	Société les Affréteurs réunis (Rouen).
Flore	3.876	Société les Affréteurs réunis (Rouen).
Jeanne-Conseil	2.309	Société les Affréteurs réunis à Paris (Bordeaux).
Pomone	2.912	Société les Affréteurs réunis à Paris. (Rouen).

1918

Diane	590	Affréteurs réunis (Alger).
-------	-----	----------------------------

NOMINATIONS
Affréteurs réunis
(*Le Sémaphore algérien*, 27 février 1919)

La Compagnie des Affréteurs réunis vient de s'adjoindre comme collaborateur attitré, M. Demolière, administrateur de la Marine, ancien sous-chef de cabinet de M. de Monzie, actuellement contrôleur du tonnage au commissariat des Transports.

Syndicat commercial algérien
Frais d'embarquement et de débarquement des fûts vides
(*Le Journal général de l'Algérie*, 17 avril 1919)

Le secrétaire donne lecture d'une lettre de M. Canal protestant contre les frais d'embarquement et de débarquement des fûts vides qui lui sont réclamés par la Société des Affréteurs réunis.

La tarif de cette société, qui prévoit 4 fr. 50 pour ces deux opérations, lui a été appliqué à raison de 10 francs par fût vide.

M. le président a écrit aux Affréteurs réunis pour avoir quelques éclaircissements sur cette majoration qui ne se comprend pas, attendu que les autres compagnies maritimes font payer actuellement, pour embarquement et débarquement, par fût vide : 3 francs pour la Méditerranée et 4 fr. 50 pour l'Océan.

Cette question sera de nouveau examinée à la prochaine réunion du groupe.

Chronique maritime
(*Le Petit Marseillais*, 30 avril 1919)

UNE NOUVELLE COMPAGNIE. — Nous apprenons que M. Jean Stern, administrateur-directeur de la société les Affréteurs réunis, de passage dans notre ville ces jours-ci, a terminé la fusion de la Compagnie la Méditerranée avec la Société des Transports Côtiers, dont il est le président. D'autre part, il s'est rendu acquéreur des quatre navires de M. Charles Raynaud*, de Cette, pour l'établissement d'un service régulier de Marseille sur le Maroc, sous le pavillon de la Compagnie des Vapeurs français, qu'il préside.

Enfin, le yacht *Eros*, au baron de Rothschild, a été acquis par la Société les Affréteurs réunis pour être transformé en cargo-mixte.

Notre concitoyen, M. H. Mossé entre à la société des Affréteurs réunis comme inspecteur général du trafic.

MÉDAILLON FINANCIER
Jean Stern
(*Le Sémaphore algérien*, 1^{er} mai 1919)

La prochaine augmentation de capital de la Société des Affréteurs réunis projette une vive leur d'actualité sur la sympathique silhouette de son directeur général, M. Jean Stern.

Le grand Washington, qu'il est de mode de citer à l'heure actuelle, avait pour coutume de recommander à ses lieutenants : « Surtout, ne prenez comme officiers que des gentlemen. » Cette règle suprême paraît être de mise à la Société des Affréteurs réunis, car « gentleman of means », comme disent nos voisins d'Outre-Manche, gentleman d'éducation et de carrière, M. Jean Stern répond mieux que personne à ce précepte du grand citoyen que les Américains ont appelé le Père de la Patrie.

Ajoutons qu'il est surtout un ardent patriote coopérant, depuis la guerre, de toutes ses forces, à la reconstitution de notre marine marchande, non seulement comme directeur général de la Société des Affréteurs réunis, mais aussi de celle des Vapeurs français et des Chantiers maritimes du Sud-Ouest.

Il est l'âme et la cheville ouvrière de ces trois entités agissantes et fécondes qui tiennent le premier rang dans nos constructions navales et qui assurent le relèvement de notre pavillon national sur toutes les mers.

Inutile de dire que cette triple entreprise d'expansion et de développement de notre marine marchande doit redoubler d'intensité dans l'après-guerre, car, une fois la paix assurée, les nécessités du ravitaillement demeurent aussi urgentes qu'auparavant, étant donné toutes les destructions subies par les régions dévastées.

À ce point de vue, M. Jean Stern n'a cessé de se montrer tout feu tout flamme dans la mission patriotique qu'il s'est assignée. Aussi est-il un de ces pionniers qui mériterait d'être à l'honneur après avoir été si longtemps à la peine.

« Vis et Vir », suivant l'intitulé d'un chapitre de Victor Hugo, autrement dit un homme, une énergie, une valeur, tel pourrait être, selon nous, l'exergue du médaillon

de cet homme d'action dont la devise personnelle tient en deux mots : « Être utile » et à qui le « Sémaphore algérien » est heureux de rendre l'hommage que méritent ses qualités de cœur et d'esprit.

.....

Vapeurs boches en gérance
(*Le Sémaphore algérien*, 1^{er} mai 1919)

La Société Les Affréteurs réunis est informée que trois navires allemands lui seront donnés en gérance.

Ce sont :

Malaya, de 2.911 tonnes, actuellement à Cherbourg.

Prorceda, de 3.011 tonnes, et le *Waregga*, de 3.830 tonnes, tous deux ancrés dans le port de Brest.

Les trafics à desservir seront indiqués ultérieurement.

Sur 52 armateurs qui avaient fait des demandes de gérance, 7 ont obtenu satisfaction : la Compagnie Transatlantique, les Messageries maritimes, les Chargeurs réunis*, les Transports maritimes à vapeur [SGTM], la Société maritime nationale*, M. Pergeline et les Affréteurs réunis.

LES MARINS DU COMMERCE RÉUNIS DE FRANCE (Section d'Alger)
(*L'Écho d'Alger*, 3 mai 1919)

Les marins réunis au nombre de 150 environ, dans la salle du Café de la Méditerranée, le 2 mai, après avoir entendu lecture, par le secrétaire Antona, de la lettre, reçue de la Société Les Affréteurs Réunis, remercient la Société Les Affréteurs Réunis d'avoir accepté d'assimiler les inscrits d'Alger aux inscrits maritimes de France pour toutes les conditions de salaires et de travail. Ils remercient également la Société Les Affréteurs Réunis d'avoir payé, à partir du 1^{er} mars 1919, comme aux marins de France, les salaires acquis.

Ils sont particulièrement touchés du geste de la Société Les Affréteurs d'admettre les inscrits d'Alger à la Caisse de participation et de prévoyance du personnel.

Le secrétaire : ANTONA.

Services côtiers algéro-tunisiens
(*Le Sémaphore algérien*, 8 mai 1919)

La Société « Les Affréteurs réunis » informe les chargeurs qu'à partir du premier juin son service côtier d'Alger sur Tunis, d'une part, et d'Alger sur Oran de l'autre, avec escale dans tous les ports intermédiaires, interrompu par la réquisition de sa flotte, sera repris d'une façon régulière hebdomadaire, avec les vapeurs *Nice* et *Sahara*.

Les vapeurs *Mayenne* et *Jeanne-Antoinette* continueront le service régulier d'Alger sur les petits ports et les plages du littoral.

Au cas où le trafic nécessiterait une augmentation de tonnage, la Société les Affréteurs réunis, pour, donner satisfaction à la clientèle algérienne, mettrait à la disposition du commerce un ou plusieurs vapeurs de sa flotte, qui comprend actuellement 35 navires.

L'accroissement des Affréteurs réunis
(*Le Sémaphore algérien*, 15 mai 1919)

La Société des transports côtiers de la Méditerranée vient de fusionner avec les Affréteurs réunis et les Vapeurs français*, lesquels ont acquis les quatre navires de M. Raynaud, armateur à Cette. Le yacht *Eros*, appartenant au baron de Rothschild, a été acheté par cette société pour être transformé en cargo mixte.

Les métamorphoses de l'« Eros »
(*Le Sémaphore algérien*, 29 mai 1919)

Tous les Algériens connaissent bien le gracieux yacht *Eros*, qui croisait, avant la guerre, sous le pavillon de M. de Rothschild, et que nous avons vu transformer en navire patrouilleur de combat, chargé d'assurer la sécurité des transports entre la France et l'Algérie.

L'*Éros*, acquis par la Société les Affréteurs réunis, naviguera, désormais, pour concourir au ravitaillement de la Métropole, transformé en cargo mixte, avec des cales frigorifiques pour le transport de la viande congelée.

La presse quotidienne a rapporté dernièrement les visites que, sur l'invitation de M. Jean Stern, directeur-administrateur des Affréteurs, les autorités algériennes avaient faites à bord de ce bateau, tant dans le port d'Alger que dans celui d'Oran.

Nous joindrons nos félicitations à celles qui ont été adressées à M. Jean Stern et à sa société par M. le gouverneur général Jonnart, par M. de Galland, maire d'Alger, par M. le docteur Gasser, maire d'Oran, et M. Pascalini, président de la chambre de commerce d'Oran, au cours de leur visite à bord de l'*Éros*, pour l'essor prodigieux que les « Affréteurs réunis » ont su prendre, en pleine guerre, grâce à l'esprit d'initiative et à l'habileté de son directeur, à qui me manqua pas le précieux concours de ses agents généraux pour l'Algérie, MM. Henri et Julien Laurens.

INFORMATIONS MARITIM ES
Service Alger-Ajaccio
(*Le Sémaphore algérien*, 4 juin 1919)

La « Corse mutuelle » a demandé à la Société les Affréteurs réunis de faire caler deux fois par mois, à l'aller et retour, à Ajaccio, le navire faisant le service Alger -Nice.

Cette société a accepté en principe mais, avant de donner une réponse définitive, elle doit connaître approximativement le nombre de voyageurs de première, deuxième et troisième classes qui devront s'embarquer pendant les mois de juin, juillet, août et septembre, pour affecter à cette ligne un vapeur en rapport avec l'importance du trafic.

Les personnes désireuses de se rendre en Corse par cette voie sont invitées à fournir par lettre, au plus tard le 15 juin, tous renseignements au trésorier de la « Corse mutuelle », 29, rue Maréchal-Soult.

Les Affréteurs réunis
(*Le Sémaphore algérien*, 19 juin 1919)

Les bénéfiques bruts sont ressortis à 5.968.882 fr. en 1918, au lieu de 9.232.678 fr. en 1917 ; il faut remarquer, au sujet de cette diminution que trois grosses unités ont été torpillées l'an dernier.

Déduction faite des frais généraux, d'une allocation de 540.000 fr. à la caisse de prévoyance du personnel comme précédemment, d'une dotation de 500.000 fr. à diverses provisions contre 3.610.957 fr. en 1917, soit un ensemble de charges de 2.231.783 fr. au lieu de 4.963.740 fr. — les bénéfiques nets s'établissent à 3.7137.099 fr. contre 4.268.938 fr.

Avec addition du report antérieur, le montant disponible s'élève à 3.849.921 fr. contre 4.435.126 fr.

Le conseil proposera à l'assemblée de fixer le dividende à 50 francs par action de 100 francs, contre 35 francs pour 1917. Cette répartition absorbera 925.000 francs et les tantièmes 160.274 francs. Il sera attribué 1.600.000 francs à la provision pour impôts, 900.000 francs à l'amortissement du matériel naval, 110.988. fr. à d'autres fonds de prévoyance. Il restera ainsi un solde de 153.658 fr. à reporter.

Les exigibilités se totalisent fin 1918 à 12.440.868 fr. équivalentes à quelques miniers de francs près à celles de 1917. Les disponibilités ont été ramenées de 4.655.758 fr. à 3.668.430 fr. mais l'actif réalisable à terme a progressé de 7 millions 793.219 fr. à 18.149.392 fr. ; il a été augmenté des indemnités pour unités torpillées et il comprend des avances aux constructeurs pour navires commandés ; les immobilisations s'élèvent à 23 millions 296.296 fr. contre 33.293.137 fr. et les réserves et provisions n'ont guère varié à 15.788.329 fr.

LA FRANCE MARITIME
Elle est passée du 3^e au 7^e rang
(*Le Sémaphore algérien*, 19 juin 1919)

Au deuxième déjeuner mensuel que notre confrère parisien le « Soir » donnait le 10 juin, M. Henry Lémery, ancien sous-secrétaire d'État à la Marine marchande, s'exprimait en ces termes :

« Notre marine marchande se limite à l'image d'une flotte d'État que nous ne verrons jamais. Les bateaux allemands eux-mêmes nous feront défaut, comme tout ce que la paix devait nous apporter ».

M. Lémery cite une information confirmée par M. Jean Stern, administrateur délégué des Affréteurs réunis, qui assistait à ce déjeuner.

« Les États-Unis et le Brésil garderont les bateaux surpris dans leurs ports par la déclaration de guerre. » Soit respectivement 560.000 et 250.000 tonnes.

M. Lémery nous conte ensuite les efforts qu'il tenta pendant son passage aux affaires publiques. C'était à l'époque où la France consacrait toute son activité à la fabrication du matériel de guerre sans se soucier des besoins de la paix. Nous fournissions à l'Angleterre des munitions que nous fabriquions dans nos chantiers maritimes affectés à cet emploi ; l'Angleterre, dans ses chantiers maritimes, fabriquait des bateaux, M. Lémery proposa au conseil des ministres d'établir la proportion des pertes et de se tourner dès ce moment vers les Alliés pour demander des compensations au prorata de nos efforts. M. Loucheur appuya chaleureusement la proposition de son collègue, M. Clémentel y fut visiblement hostile, et M. Clemenceau affecta la plus grande indifférence, car cela « ce n'était pas faire la guerre ».

Aussi la France entrée dans la guerre troisième, puissance maritime, tient aujourd'hui — difficilement — le septième rang.

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

On nous signale les nouvelles constructions suivantes :

.....
Société des Affréteurs réunis : 3 vapeurs 118 x 16 x 8,60 en construction à Jorrow-on-Tyne chez Palmers Shipbuilding et Iron C° Ld.
.....

Les Affréteurs réunis
(*Le Sémaphore algérien*, 10 juillet 1919)

L'assemblée générale ordinaire des actionnaires de cette société s'est tenue le 27 juin.

Le rapport présenté par le conseil expose que durant l'année 1918, la société a perdu trois vapeurs.

Elle a, d'autre part, en construction :

un vapeur de 7.000 tonnes, aux Ateliers et chantiers du Sud-Ouest ;

trois vapeurs de 7.000 tonnes, à la Palmers Shipbuilding et Comp. ;

un vapeur de 5.000 tonnes, chez MM. Jos. T. Eltringham et Comp.

Les diverses participations et filiales ont donné des résultats satisfaisants.

Le conseil propose à l'assemblée de répartir comme suit le solde créditeur du compte de profits et pertes :

Bénéfices bruts	3.737.095 85
Amortissement du matériel naval :	450 000 00
Provision pour impôt sur bénéfices sur 1918 :	1.600.000 00
	2.050.000 00
Reste	1.602.743 85
5 p. cent à la réserve statutaire	84.354 95
Reste	1.687.098 85
auxquels s'ajoute le report de 1917	112.822 36
Total des bénéfices à répartir	1.715.566 26
10 p. cent au conseil d'administration	160.274 40
5 p, cent au capital actions	92.500 00
Dividende 45 fr. par titre	832.500 00
Amortissement supplémentaire du matériel	450.000 00
Amortissement matériel camionnage et auto	26.633 45
Report à nouveau	153.658 41

Le dividende total de l'action ressort ainsi à 50 francs contre 35 francs l'an dernier.

Cette répartition a été approuvée par l'assemblée.



Coll. Serge Volper

Société

LES AFFRÉTEURS RÉUNIS

Anonyme — Capital : SEPT MILLIONS QUATRE CENT MILLE FRANCS
divisé en soixante-quatorze mille actions de 100 fr.

Siège social : 15, rue Scribe, 15 Paris

Statuts déposés en l'étude de M^e Baudrier, à Paris, le 23 juin 1902

TITRES FRANÇAIS 10 c. POUR 100 FR.
ABONNEMENT
75 c

ACTION AU PORTEUR DE CENT FRANCS

Un administrateur (à gauche) : Jean Stern

Un administrateur (à droite) : ?

Paris, le 12 juillet 1919

B. Garfunkel, 1 et 4, rue de la Bourse, Paris

ALGER

NAVIRES EN PARTANCE

(Le Sémaphore algérien, 10 juillet 1919)

Société Les Affréteurs réunis

Vers le 12, vap. « Bellone », pour Marseille ;
Vers le 12, vap. « Pax », pour Casablanca ;
Vers le 13, vap. « Maréchal-Foch » pour Cette ou Marseille ;
Vers le 15, vap. « Nicolaos-Constantinos », pour Nice ;
Vers le 18. vap. « Junon », p. Rouen ;
Fin juillet, vap. « Winbledon », pour New-York.
— Toutes les semaines, vap. « Nice » pour Bougie, Djidjelli, Philippeville, Bône, Tunis.
— Toutes les semaines, vap. « Mayenne », pour Ténès, Mostaganem, Arzew, Oran.
— Tous les jours, les vapeurs « Ville-d'Arzew » et « Jeanne-Antoinette » pour Tipaza, Cherchell et les plages.

NAVIRES ACHETÉS

Bellone, 1580/931 constr. à Elbing [Pologne] en 1913. Armat. Société Les Affréteurs réunis.

Les Affréteurs réunis (*Le Sémaphore algérien*, 24 juillet 1919)

Les actionnaires de cette société se sont réunis, le 12 juillet 1912, en assemblée générale extraordinaire.

L'assemblée a décidé de répartir aux actionnaires, à raison de 175 fr. par action, une somme de 3.237.500 francs nette de tous impôts, qui sera prélevée sur les fonds de réserves extraordinaires, spéciale d'émission, réserve pour fluctuation, le portefeuille.

La distribution de cette somme sera faite au siège social sur présentation du coupon n° 17 à partir de la date qui sera fixée, par le conseil.

L'assemblée a décidé d'augmenter le capital social d'une somme de 5.550.000 fr. afin de le porter à 7.400.000 francs par l'émission au pair de 55.500 actions nouvelles dont le montant sera payable intégralement en espèces ou par compensation lors de la souscription.

Les dites actions porteront les numéros 18.501 à 74.000 et seront dès leur création soumises à toutes les dispositions des statuts.

Les actions nouvelles seront assimilées aux actions anciennes à partir du 1^{er} janvier 1920, mais les sommes versées pour leur souscription recevront un intérêt fixe calculé à raison de 6 % l'an du jour fixé pour la souscription jusqu'au 3. décembre 1919 et qui sera porté au compte des frais généraux de la société.

Les propriétaires d'actions composant le capital social auront eux ou leurs concessionnaires un droit de préférence à la souscription des actions à émettre dans la proportion des titres par eux possédés, c'est-à-dire à raison de 3 actions nouvelles pour une ancienne.

INFORMATIONS MARITIMES Achat de navire (*Le Sémaphore algérien*, 31 juillet 1919)

La « Société des Affréteurs réunis » s'est rendue acquéreur du vapeur « Ville-de-Reims », appartenant à M. Ch. Raynaud, de Cette.

Ce navire portera désormais le nom de « Maréchal-Joffre ».

Nouvelles unités
(*Le Sémaphore algérien*, 16 septembre 1919)

Le cargo mixte américain « Péru » a été acquis par la Société les Affréteurs réunis.
Ce navire, qui a été francisé sous le nom de « Lux », es entré en cales sèches au Havre, où quelques réparations vont lui être faites.

Les Armateurs français
(*Le Sémaphore algérien*, 19 septembre 1919)

.....
Les premiers administrateurs sont : ... Jean Stern (Société des Affréteurs réunis et Compagnie de Vapeurs français)...

Société des Affréteurs réunis
(*Le Sémaphore algérien*, 16 septembre 1919)

Conformément à une décision de l'assemblée générale du 12 juillet. 1916, la société, dont le capital est actuellement de 1.850.000 francs, va procéder à l'émission de 55.500 actions de 100 francs chacune.

Société « Les Affréteurs réunis »
Société anonyme au capital de 1.850.000 francs
(*Le Sémaphore algérien*, 26 septembre 1919)

AVIS DE RÉPARTITION

Conformément à la décision de l'assemblée générale extraordinaire du 12 juillet 1919, MM. les actionnaires sont informés qu'il sera procédé au paiement du coupon n° 17 à raison de 175 francs par coupon, net d'impôts, au siège social, 157 rue Scribe, à partir du 25 septembre.

Suivant décision du conseil d'administration du 5 septembre, il sera procédé au paiement d'un acompte de dividende sur l'exercice 1919, à raison de 25 francs par action, net d'impôts, sur présentation du coupon n° 18, au siège social, 15, rue Scribe, à Paris, à partir du 25 septembre.

AUGMENTATION DE CAPITAL

Suivant délibération en date du 12 juillet 1919, l'assemblée extraordinaire a décidé de porter le capital social de 1 million 850.000 francs à 7.400.000 francs par la création de 55.500 actions nouvelles de 100 francs chacune.

Ces actions nouvelles sont émises au pair, soit 100 francs par action, dont le montant sera payable intégralement en espèces ou par compensation lors de la souscription.

Les actions nouvelle seront assimilées aux actions anciennes à partir du premier janvier 1920, mais les sommes versées pour leur souscription recevront un intérêt fixe calculé à raison de 6 pour cent l'an du jour fixé pour la souscription jusqu'au 31 décembre 1919.

Droit des anciens actionnaires : Les propriétaires d'actions composant le capital social auront, eux ou leurs cessionnaires, un droit de préférence à la souscription des actions nouvelles à émettre dans la proportion de trois actions nouvelles pour une action ancienne.

Les souscriptions seront reçues à Paris, au siège social de la Société, 15, rue Scribe, du 25 septembre au 6 octobre inclus. La souscription sera close le 6 octobre, à 16 heures,

Les actionnaires français ou alliés qui justifieront avoir été du 25 septembre au 6 octobre dans l'impossibilité matérielle de souscrire pour l'une des raisons suivantes :

Mobilisation. — Privation de leurs titres pour faits de guerre.

Pourront exercer le droit de préférence dans les trois mois suivant la cessation des hostilités.

Les souscriptions seront reçues au siège social, 15, rue Scribe, en même temps que la présentation des coupons numéros 17 et 18 et les actionnaires auront la faculté soit d'encaisser le montant desdits coupons, soit d'en utiliser le montant en compensation de leur souscription,

Une notice a été publiée dans le *Bulletin des annonces légales obligatoires* le premier septembre 1919 et la société s'est conformée aux dispositions de la loi du 31 mai 1916 concernant l'émission de valeurs mobilières.

Nouvelles Unités marchandes
(*Le Sémaphore algérien*, 7 octobre 1919)

L'importante compagnie de navigation « Les Affréteurs réunis » est une de celles qui luttent avec le plus d'intelligente énergie pour la reconstitution de notre marine marchande.

En plus des nombreux navires déjà mis en service depuis la cessation des hostilités, cette compagnie a décidé la construction d'unités d'important tonnage.

Actuellement, cinq gros navires sont en chantier pour le compte de la Société « Les Affréteurs réunis », parmi lesquels nous pouvons citer le *Jean-Stern*, de 11.000. tonnes, aux Ateliers et chantiers maritimes du Sud-Ouest.

Ce navire qui aura 120 mètres de long et 7 mètres de tirant d'eau, sera, dit-on, affecté à la ligne Algérie-New-York.

Le *Flore*, livrable dans le courant de janvier par les chantiers de Newcastle.

INFORMATIONS MARITIMES
Les Affréteurs réunis
(*Le Sémaphore algérien*, 28 octobre 1919)

La Société les Affréteurs réunis vient d'acquérir un nouveau cargo qui voyagera sous le nom d' « Hercule ».

MODIFICATIONS
Les Affréteurs réunis
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 17 décembre 1919)

Augmentation du capital de 1.850.000 fr. par l'émission de 55.500 actions de 100 fr. Les statuts ont été modifiés en conséquence. — *Le Droit*, 12 décembre.

LLOYD DE FRANCE MARITIME-TRANSPORTS
(*Le Sémaphore algérien*, 30 décembre 1919)

La deuxième assemblée constitutive de cette société a eu lieu le 10 courant.

Adrien Artaud, chevalier de la Légion d'honneur, président de la chambre de commerce de Marseille, député, vice-président [et futur administrateur des Affréteurs réunis].

Jean Stern, armateur, administrateur délégué de la « Société Les Affréteurs réunis », vice-président.

INFORMATIONS MARITIMES
Les « Affréteurs réunis »
(*Le Sémaphore algérien*, 6 janvier 1920)

Dans notre numéro du 7 novembre dernier, nous avons annoncé l'achat, par la Société les Affréteurs réunis, de nouveaux navires d'important tonnage : « Titan », 8.000 tonnes, « Olympe », 8.000 tonnes, « Hercule », 5.6000 tonnes, et « Mérie », 3.000 tonnes.

Le journal « l'Algérie » complète cette information en donnant les renseignements complémentaires suivants :

L'« Hercule » vient d'arriver ces jours-ci dans notre port.

La Société les « Affréteurs réunis » commencera, à partir du mois de juin, un service régulier mensuel de Marseille sur tous les ports de l'Orient, des Échelles du Levant, la Syrie et l'Égypte et prendra des marchandises au départ d'Alger en transbordement à Marseille pour tous ces divers ports.

En résumé, actuellement, la Société les Affréteurs réunis est en mesure d'accepter des marchandises d'Algérie :

- pour tous les ports algériens ;
- pour tous les ports français de la Méditerranée ;
- pour tous les ports français de l'Atlantique et de la Manche ;
- pour tous les ports de l'Orient et du Levant ;
- pour New-York.

Nous croyons que cette société est la seule qui ait répondu aussi parfaitement aux vœux du commerce algérien, qui désirait pouvoir exporter ses produits dans toutes les directions aux meilleures conditions et avec une régularité parfaite.

Il est heureux que ce soit une compagnie française qui soit parvenue à réaliser un programme aussi complet.

NOMINATIONS
Aux « Affréteurs réunis »
(*Le Sémaphore algérien*, 18 février 1920)

L'active Société des Affréteurs réunis, aux destinées de laquelle préside M. Jean Stern, vient de s'attacher comme administrateurs M. Maxime Boucard ¹, administrateur du Crédit foncier de France, et M. Gallut ², administrateur de la Société des banques de province.

INFORMATIONS MARITIMES
Nouvelle ligne de navigation
(*Le Sémaphore algérien*, 20 février 1920)

La Société les Affréteurs réunis a créé une nouvelle ligne de vapeurs reliant les différents ports de la Métropole avec la Syrie et la Cilicie ; ces départs s'effectueront mensuellement de Marseille. Le premier départ a eu lieu le 1^{er} janvier.

À TRAVERS LE MONDE
(*Le Sémaphore algérien*, 19 mars 1920)

À Marseille, le vapeur « Éole », de la Société les Affréteurs réunis, a emporté 25 camions automobiles à destination de New-York. C'est le premier envoi important fait depuis 1914.

EN BELGIQUE
Compagnie des Affréteurs réunis belges
(*La Journée industrielle*, 26 mars 1920)

Bruxelles, 24 mars. — Sous cette dénomination vient de se créer, sous les auspices des Affréteurs réunis, une société anonyme ayant pour objet l'armement et l'affrètement.

Le siège social de la société est à Bruxelles.

Le capital est de 5 millions, dont la moitié est souscrite par les deux sociétés des Affréteurs réunis et des Vapeurs Français et par MM. Jean Stern et Joseph Corbeto, à Paris (2.450.000 fr.). L'autre moitié est souscrite par des Belges : MM F. Gerling, (1.250.000 fr.) ; Librecht (1 million) ; de Pauw (150 000 fr.) et de Greef (150.000 fr.). La société nouvelle émettra dix millions d'obligations.

Parmi les premiers administrateurs, citons : MM. Gerling, administrateur délégué de la Antwerp Engheening C^o, à Bruxelles, président, et Jean Stern, administrateur des Affréteurs réunis, 15, rue Scribe, à Paris, administrateur délégué.

La Compagnie des Affréteurs réunis belges possède déjà deux cargos à vapeur, dont le port d'attache est Anvers. L'un d'eux, le *Belgica*, mesure 80 mètres de long.

.....

¹ Max Boucard (1855-1922) : avocat, maître des requêtes au Conseil d'État (1894-1905), puis président ou administrateur d'une quinzaine de sociétés, à commencer par la Compagnie foncière et immobilière de la ville d'Alger. Voir [encadré](#).

² Emmanuel Gallut (Jonzac, 1868-Paris, 1943) : inspecteur des finances, directeur du contrôle financier de l'AOF (22 mars 1907), puis de l'Indochine (16 juin 1907), directeur des finances du Maroc (juillet 1912-mai 1914). Administrateur délégué de la Société centrale des banques de province, son représentant dans diverses sociétés, président de l'Azote français. Voir [encadré](#).

Il abandonne tous ses mandats au début de 1921 suite à une perte d'une cinquantaine de MF à la Société centrale.

M. Librecht a vendu à la société ses deux vapeurs « Mont-Saint-Claire » et « Belgica » (*Le Sémaphore algérien*, 16 avril 1920)

PARTICIPATION DANS LA
COMPAGNIE CHARBONNIÈRE DU NORD-AFRICAINE

Les frets baisseront-ils ?
L'opinion des armateurs français
par Jean BARBIER
(*Le Sémaphore algérien*, 7 avril 1920)

Nous lisons dans l'*Entente* :

Plusieurs journaux ayant annoncé une baisse prochaine des frets, nous avons voulu renseigner immédiatement nos lecteurs à ce sujet, et nous espérions pouvoir leur confirmer cette bonne, cette excellente nouvelle, qui aurait influé beaucoup sur le prix de la vie. Malheureusement, l'enquête à laquelle nous nous sommes livré ne permet pas d'envisager dans un avenir très prochain la réalisation de ce rêve de quelques-uns de nos confrères. On va comprendre pourquoi.

M. Jean Stern, directeur de la Compagnie des Affréteurs réunis, nous a dit :

— Une baisse des frets ? Il est très difficile de prévoir quand elle se produira et si elle se produira, car c'est surtout une question de rapidité de la rotation générale des navires.

Il y a une baisse momentanée, en Angleterre, de la sortie des frets de charbon, mais cela ne peut être attribué qu'au manque de ce produit, l'extraction ayant diminué par suite des grèves récentes.

Mais les frets mondiaux resteront élevés, car les besoins sont toujours pressants, et le stationnement trop prolongé des navires dans les ports, le prix des déchargements et des chargements, la diminution de la main-d'œuvre, conséquence de l'application de la journée de huit heures, ne permettent pas d'espérer une baisse avant de longs mois.

L'Amérique va recommencer à exporter son charbon et, de ce côté-là, les armateurs trouveront à occuper leurs navires dans d'excellentes conditions. La campagne des céréales, qui commence en juin, nous offrira également une exportation intéressante.

Malgré tout, je ne crois pas à une baisse immédiate, parce que la construction des navires est beaucoup trop lente. Elle est affectée aussi par la diminution de la journée de travail, par les difficultés de recevoir les matières premières et tant que les nouveaux navires ne viendront pas en nombre assez considérable sur le marché du fret, celui-ci ne sera pas influencé.

M. Guernier, député, estimait que, dans trois ans, il se produirait une baisse des frets. Mon opinion est que la baisse pourra arriver plus tôt. Mais, après tout, M. Guernier a peut-être raison, car il y a des impondérables dont il faut tenir compte et qui peuvent influencer sur les cours. Mais tant qu'on n'aura pas amélioré la rotation des navires en prenant les dispositions nécessaires pour hâter leur chargement et leur déchargement dans les ports, il n'y aura rien de fait. Le problème du fret est lié à celui du travail rapide. Le fret ne baissera que quand les navires iront vite et ne perdront pas de temps.

D'ailleurs, ajoute M. Jean Stern, il faut considérer que plus il y aura de bateaux, plus il y aura d'encombrement dans nos ports, qui ne sont pas outillés pour recevoir un plus grand nombre de navires.

Ils n'ont pas été aménagés en vue d'un trafic maritime colossal, comme celui de l'avenir. Si la flotte de commerce mondiale est doublée, la faculté de réception des

ports n'étant pas accrue d'une manière correspondante, ce sera l'embouteillage complet.

Je vous ferai une comparaison frappante. Si vous versez du liquide dans un entonnoir et que vous augmentiez la capacité du pavillon sans agrandir le diamètre du tube d'évacuation, vous n'obtiendrez pas un écoulement plus rapide du liquide. De même, il ne suffit pas, pour augmenter le trafic mondial, d'accroître la flotte ; il importe, pour obtenir un résultat, de modifier les moyens de transports terrestres et l'outillage de nos ports. C'est tout le problème.

Nous avons voulu prendre l'avis d'un autre grand armateur. Il a bien consenti à nous exprimer son opinion, mais il nous a demandé de taire son nom. Voici ce qu'il nous a dit :

— Il n'y a pas de fret français ; il y a un fret mondial. La flotte marchande de notre pays ne représente, en effet, qu'un quarantième de la totalité du tonnage mondial ; elle ne peut donc pas commander, ni même influencer le marché des frets. Il est entre les mains de l'Angleterre.

Quant à la baisse du fret, c'est une affaire de temps et d'organisation, d'aménagement des ports et d'intensité du travail. L'élévation des prix des frets est due à la mauvaise rotation des navires, à leur stagnation dans les ports. Un exemple : il y a actuellement un millier de cargos qui attendent dans le canal de Bristol leur tour pour faire du charbon.

Avant la guerre, les bateaux charbonniers faisaient deux ou trois voyages par mois entre l'Angleterre et la France ; ils n'en peuvent plus faire qu'un seul, parce qu'ils attendent leur chargement dans les ports anglais — qui subissent la même crise que les nôtres — et leur déchargement dans les ports français.

Quand on aura rétabli des conditions normales de travail dans les ports, la baisse des frets se produira, mais pas avant.

Cette baisse est certaine. Quand ? Je n'en sais rien. En tout cas, elle n'est pas prochaine, car il ne suffit pas d'avoir beaucoup de navires, il faut leur faire rendre le maximum. Toute immobilisation, toute perte de temps imposée à un bâtiment par une mauvaise organisation se traduit par une hausse du fret.

La conclusion à tirer de ces considérations concordantes de deux personnalités également compétentes est que le gouvernement doit s'entendre avec les chambres de commerce de nos ports pour en améliorer l'outillage et les conditions de travail. Faisant leur profit de la très juste comparaison de l'entonnoir, les pouvoirs publics devraient, sans retard, réaliser les travaux de chemins de fer qui permettront l'évacuation rapide des marchandises déchargées au Havre, à Marseille, à Rouen, à Bordeaux, à Nantes et dans nos ports secondaires, ces vastes entonnoirs maritimes dont les tubes d'écoulement terrestres sont si manifestement insuffisants.

INFORMATIONS MARITIMES

La vente du vapeur « Amberton »
(*Le Sémaphore algérien*, 7 avril 1920)

Le 14 avril 1920, le vapeur « Amberton » sera vendu aux enchères publiques sous soumissions cachetées, à la Préfecture maritime de Toulon.

Le Vapeur « Amberton », de 4.556 tonnes de jauge brute, se trouve actuellement dans le port d'Alger.

Ce navire a été construit en Angleterre en 1902.

Rappelons que l'« Amberton » fut torpillé en novembre 1917 près de La Calle où il s'échoua.

Il fut sauvé par la Société les Affréteurs réunis qui y dépensa de gros efforts.

Société Les Affréteurs réunis

Le vapeur « Olympe », de 8.100 tonnes, acquis récemment par la Société les Affréteurs réunis en Angleterre, vient de partir pour l'Amérique.

Nouveau confrère

(*Le Sémaphore algérien*, 7 avril 1920)

Nos meilleurs vœux de bienvenue à notre nouveau confrère, M. Jean Stern, administrateur de la Compagnie les Armateurs français et président du conseil d'administration de la Société les Affréteurs réunis, qui vient d'entrer comme administrateur aux journaux le « Soir » et le « Journal du commerce » de Paris.

Souhaitons à ces deux importants organes que M. Stern leur fasse parcourir la même carrière que celle accomplie par la Société les Affréteurs réunis.

Voir rectificatif ci-dessous (16 avril 1920).

Les Affréteurs réunis à Bruxelles

(*Le Sémaphore algérien*, 9 avril 1920)

La société les « Affréteurs réunis » vient de créer à Bruxelles une filiale sous le nom « Compagnie des Affréteurs réunis belges ».

Le capital, fixé à cinq millions, a été souscrit une moitié par les Affréteurs réunis et la Société les Vapeurs français* et l'autre par des Belges.

Cette société a pour objet l'armement et l'exploitation des navires de commerce. Deux cargos d'assez important tonnage sont déjà la propriété de la société.

Les Affréteurs réunis dans le Levant

(*Le Sémaphore algérien*, 16 avril 1920)

À partir du 1^{er} mai 1920, la Société les Affréteurs réunis inaugurerà de nouveaux services dans la Méditerranée orientale.

Les navires partiront d'Anvers, avec escales à Nantes et Bordeaux et continueront sur les ports du Levant.

Un nouveau confrère

(*Le Sémaphore algérien*, 16 avril 1920)

C'est par erreur, que nous avons annoncé, sous ce titre, dans un précédent numéro, la rentrée de M. Jean Stern, des Affréteurs réunis, comme administrateur des journaux le « Soir », et le « Journal du commerce », de Paris.

En réalité, M. Stern est administrateur de la société de « Presse et d'édition », affaire purement commerciale.

NOTES & VALEURS DU JOUR
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 27 avril 1920)

Sur l'annonce d'une prochaine introduction à la cote officielle au comptant et à terme, l'action nouvelle de la Compagnie des Affréteurs Réunis, qui se négocie au marché en Banque, vient d'ébaucher un mouvement en avant, 1.220 fr., conformant d'ailleurs sa tendance à celle des valeurs similaires.

Quand est survenu l'armistice, la Société, qui avait perdu 13 navires pendant la guerre, avait en construction ou en armement 5 vapeurs, dont 4 de 7.000 tonnes et un de 5.500 tonnes, le cargo « Flore », qui a été lancé il y a un mois. Elle a constitué dernièrement une filiale belge. Les Affréteurs Réunis desservent l'Italie, la Sicile, le Levant ; ils font le transport des vins d'Algérie en France, etc. Ils s'occupent également de transports fluviaux.

La société a procédé l'an dernier à une distribution de réserves extraordinaires à raison de 175 fr. par action ancienne ; elle a, en même temps, porté son capital de 3.850.000 fr. à 7 millions 400.800 fr. par l'émission d'actions nouvelles (à raison de 3 actions nouvelles pour 1 ancienne) qui sont assimilées aux anciennes depuis le 1^{er} janvier de cette année. On ne connaît pas encore les résultats de 1919 auxquels, d'ailleurs, les actions nouvelles ne participeront que pour l'intérêt de 6 % sur le capital versé, mais les résultats obtenus en 1918, malgré la réquisition de la flotte, ont été très beaux : 3.849.000 fr. de bénéfice net pour un capital de 1.810.000 fr. qui a permis de répartir un dividende de 50 %, c'est-à-dire 50 fr. par action de 100 fr., ce qui n'a absorbé que 925.000 fr., soit le quart à peine des profits nets.

Malgré la répartition effectuée d'une partie des réserves la situation financière de l'entreprise demeure forte puisqu'à côté du capital social porté à 7.400.000 fr., on trouve encore une quinzaine de millions de réserves. Le matériel naval figurait au dernier bilan pour 11 millions en chiffres ronds ; sa valeur est bien supérieure à ce montant.

En dehors de leur flotte, les Affréteurs Réunis ont pris des participations dans les Vapeurs Français, dans les Établissements Shaki, dans les Ateliers et Chantiers Maritimes du Sud-Ouest, dans l'Algérienne de Chaux et Ciments et dans l'Unité Assurance, qui lui ont donné en 1918 des dividendes de 6 à 12 %.

Étant donné les résultats obtenus par la Société pendant la période difficile que nous venons de traverser, le marché table pour l'exercice en cours et les suivants, sur des répartitions substantielles de dividendes, tant en raison de l'accroissement des moyens de transport de l'entreprise que de sa situation présente.

LE HAVRE
LA NAVIGATION DE PLAISANCE EST À SON DÉCLIN
(*Le Sémaphore algérien*, 30 avril 1920)

.....
L'« Éros », ex-« Honor », ayant appartenu au baron de Rothschild, réquisitionné lui aussi pendant la guerre, a été, lors de sa démobilisation, acheté par la société d'armement les Affréteurs réunis. Il devient un paquebot mixte comportant notamment quelques cabines de passagers et des chambres frigorifiques pour le transport des fruits,

10, rue de la Pépinière, Paris

Comité général de la Bourse provisoire
(*Le Sémaphore algérien*, 5 mai 1920)

Le conseil d'administration de la société a le plaisir d'informer les actionnaires et adhérents qu'en attendant l'adoption du règlement intérieur définitif de la Bourse à l'élection, par les membres associés, des comités corporatifs et du comité général définitifs, il a constitué, pour patronner la Bourse provisoire, un comité général ainsi composé :

.....
Secrétaire du comité général : Boüard (Henri de), chef du trafic de la Société « Les Affréteurs réunis », armateurs, secrétaire du conseil d'administration de la Société Bourse et cercle maritimes français.

.....
Inauguration de la ligne française du Levant
(*Le Gaulois*, 6 mai 1920)

L'arrivée du paquebot *Eros* à Constantinople, qui inaugurerait le nouveau service de la société « les Affréteurs réunis » entre la France et l'Orient, a été particulièrement remarquée par tout le commerce et par la colonie française. M. Jean Stern, administrateur-directeur de la société « les Affréteurs réunis », avait tenu à aller en personne organiser cette ligne.

Avec le gracieux concours de M^{me} Stern, il a reçu à bord de l'*Eros*, dans un déjeuner intime, M. Defrance, haut commissaire de la république, le général Bourgon, commandant les armées alliées, en remplacement du général Franchet d'Esperey ; le capitaine de vaisseau Vandier, chef d'état-major général ; le lieutenant de vaisseau Aubert, commandant du port ; M. Steeg, directeur général de la Banque impériale ottomane ; M. Giraud, président de la chambre de commerce française.

À la fin du déjeuner, des toasts ont été portés par M. Defrance et par M. Giraud, qui ont félicité la Société « les Affréteurs réunis » pour son initiative nouvelle.

M. Stern a remercié ses invités d'avoir bien voulu se réunir à bord de l'*Eros* pour consacrer une fois de plus l'effort français en Orient.

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

La Société les Affréteurs réunis* reçoit le « Waregga », de 3.830 tonnes.

Crédit de l'Ouest
(*L'Économiste parlementaire*, 27 mai 1920)

Il a participé également aux émissions d'un grand nombre de valeurs d'intérêt général, telles que les Affréteurs réunis...

Informations maritimes
Société Les Affréteurs réunis
(*Le Sémaphore algérien*, 2 juin 1920)

La Société Les Affréteurs réunis, représentée par MM. H. et J. LAURENS, ses agents généraux pour l'Algérie, a l'honneur d'informer sa clientèle, qu'à partir de ce jour, les bureaux de transit, douane, camionnages et assurances (R. Camoin, chef du service), anciennement situés, 23, rue de la Liberté, sont transférés quai Central, au premier étage. — Téléphone : 6-57.

LES AFFRÉTEURS RÉUNIS
(*Le Sémaphore algérien*, 8 juin 1920)

Les comptes de l'exercice 1919, qui seront soumis aux actionnaires le 18 juin, font état d'un bénéfice net de 9.926.087 francs au lieu de 3.737.098 francs en 1918. Report antérieur compris, le solde disponible de l'exercice ressort à 10 millions 79.745 francs.

Nous croyons savoir que le conseil proposera à l'assemblée générale de répartir aux actions anciennes un dividende de 60 francs contre 50 francs -précédemment.

Les actions nouvelles toucheront 1 fr. 50 comme intérêts pour la période comprise entre le 1^{er} octobre et le 31 décembre.

Les Affréteurs réunis
(*Le Journal des finances*, 11 juin 1920)

Les Affréteurs réunis, nouvellement introduits, valent 1215 ; les bénéfices nets sont de 9.926.087 fr. en 1919 ; l'assemblée aura lieu le 18 courant. Le solde du dividende sera fixé à 40 fr. formant, avec l'acompte de 25 fr. déjà payé, une répartition totale de 65 fr. nets.

Les Affréteurs réunis
Exercice 1919
(*L'Information financière, économique et politique*, 20 juin 1920)
(*Le Sémaphore algérien*, 29 juin 1920)

L'assemblée générale ordinaire s'est tenue le 18 juin sous la prescience de M. T. Poulain.

Au cours de l'exercice. écoulé, le conseil a ouvert une succursale à New-York ; depuis le début de l'année, il en a ouvert deux autres, l'une à Strasbourg, l'autre à Anvers.

Les diverses sociétés dans lesquelles les Affréteurs Réunis ont des intérêts continuent à progresser d'une manière très satisfaisante.

[Cession de la [Compagnie algérienne des chaux et ciments](#)]

Le conseil a cédé les intérêts qu'il avait dans la Compagnie algérienne des chaux et ciments ; il a pris, d'autre part, des participations importantes dans diverses autres affaires connues a participé, avec le concours des Messageries Maritimes, de la Compagnie Transatlantique, des Chargeurs Réunis et d'autres entreprises de transports maritimes, à la constitution de la Société des Armateurs français formée en vue du rachat de vapeurs cédés à la France par le gouvernement anglais.

Au cours de l'exercice, le tonnage de matériel s'est élevé de 41.000 tonnes à 74.700 tonnes.

La société exploite maintenant des lignes régulières de Rouen, Brest, Nantes, Bordeaux, Cette et Marseille sur l'Algérie, la Tunisie et l'Espagne. Elle a également des services réguliers de Bordeaux sur le Portugal. Une nouvelle ligne de Marseille et Alger sur New-York et retour, installée récemment, donne toute satisfaction. Enfin quatre nouvelles lignes reliant la Belgique, l'Angleterre et la France à l'Orient et aux Échelles du Levant, ainsi que des services entre la France, l'Italie et la Sicile viennent d'être définitivement organisés.

Les bénéfices nets de l'exercice se sont élevés à 9.926.087 francs. Le Conseil propose de porter 3.460.000 francs à une provision pour impôts, d'affecter 2.500.000 francs à l'amortissement du matériel naval, 202.139, francs à l'amortissement du matériel camionnage et autos, 1.500.000 francs à la réserve extraordinaire et de fixer le dividende à 65 francs par action ancienne (dont 25 francs déjà versés) et 1 fr. 50 par action nouvelle.

L'assemblée, à l'unanimité, a approuvé cette répartition. Elle a donné quitus de sa gestion à M. Sylvain Weil, administrateur démissionnaire, a ratifié les nominations (provisoirement faites) de MM. Max Boucard et E. Gallut en qualité d'administrateurs, et réélu le conseil d'administration dans son entier.

*
* * *

M. le président, après lecture du rapport du conseil d'administration, a fait aux actionnaires la communication suivante :

« Nous avons pensé utile d'ajouter quelques mots au rapport du conseil d'administration pour vous donner notre impression sur la vague générale de baisse dont vous avez tous plus ou moins ressenti les effets sinon matériels, du moins moraux.

S'il nous semble nécessaire, dans l'intérêt général, de voir cesser ce qu'on appelle la vie chère, il ne nous paraît pas moins indispensable que le retour à une vie normale s'effectue progressivement.

N'est-ce pas une entrave à la reprise de la vie économique de notre pays que de faire croire à tort que les stocks sont tellement reconstitués qu'il n'y a pas lieu de produire avec toute l'énergie que la France a su si bien manifester au cours de ces dernières années.

En ce qui concerne la question des frets, qui nous intéresse particulièrement, s'il est incontestable que leur prix a baissé depuis quelque temps, il n'en subsiste pas moins que le taux des frets reste élevé.

L'affrètement des charbons de New-York sur la Méditerranée s'effectue encore à 21 dollars.

Les phosphates sur la Méditerranée sont encore au-dessus de 100 francs.

Le fret Cuba-Méditerranée est encore à 130 shillings.

D'autre part, le prix des navires reste à un taux supérieur à 40 liv. st. Les pétroliers livrables à terme ne s'obtiennent pas à moins de 70 liv. st.

Il est peut-être exact de dire qu'il y a un tassement sur le fret. Il est tout à fait inexact de déclarer qu'il y a une chute sérieuse des prix.

D'autre part-, comme vous le savez, nous avons organisé depuis deux mois des lignes régulières de Belgique, d'Angleterre et de France sur le Levant. Nous avons déjà: effectué 4 départs et nous sommes tout à fait satisfaits des résultats obtenus et des encouragements que nous avons reçus de la clientèle belge, anglaise et française.

Vous n'ignorez pas que, quelle que soit la situation générale des frets, les lignes régulières de navigation sont celles qui sont le moins touchées par le mouvement des frets car elles ont une clientèle suivie et stable.

Ce sont elles qui profitent le moins de la hausse des frets mais qui subissent le moins les conséquences de la baisse.

Nous envisageons donc l'avenir de notre affaire avec confiance et nous serions heureux s'il nous était possible de vous la partager. »

(Le Sémaphore algérien, 29 juin 1920)

Il est probable qu'une assemblée extraordinaire sera bientôt convoquée en vue de l'augmentation du capital, actuellement de 7.400.000 francs, à concurrence de 20 millions, et de l'émission de 25 millions de francs d'obligations. Il y serait question également de la création de parts de fondateur à répartir aux porteurs des 74.000 actions existantes, à raison d'une part par action.

Dans le monde du commerce

Les bureaux de la « Société les Affréteurs réunis » à Oran ont été transférés, 20, boulevard Séguin même ville, à partir du 15 juin.

Les Affréteurs réunis
Assemblée générale ordinaire du 18 juin 1920
(Le Figaro, 22 juin 1920)

L'assemblée générale ordinaire de la Société Les Affréteurs réunis s'est tenue au siège social, 15, rue Scribe, le 18 juin, à 11 heures du matin, sous la présidence de M. Poulain, président du conseil d'administration.

L'assemblée a approuvé à l'unanimité les résolutions suivantes :

1^{re} RÉSOLUTION

L'assemblée générale, après avoir entendu le rapport présenté par le conseil d'administration et le rapport présenté par le commissaire aux comptes, et après en avoir délibéré approuve les comptes de l'exercice 1919, tels qu'ils lui ont été exposés.

2^e RÉSOLUTION

L'assemblée générale, après en avoir délibéré, décide que les intérêts à raison de 5 % et le dividende à raison de 60 francs par action ancienne, soit au total 65 francs par titre, sera payable sous déduction de l'acompte de 25 francs, payé en septembre dernier, soit 10 francs par titre, net d'impôts, au siège social, contre remise du coupon n° 19, à partir du 25 juin prochain, et l'intérêt de 6 % aux actions nouvelles, soit 1 fr. 50, par titre, sera également payable à partir de la même date, contre remise du coupon n° 19.

3^e RÉSOLUTION

L'assemblée générale, après en avoir délibéré, enregistre la démission d'administrateur de M. Sylvain Weill et lui donne *quitus* de sa gestion.

Elle ratifie la nomination de MM. Max Boucard et Emmanuel Gallut, comme administrateurs, leur mandat expirant en même temps que celui des autres administrateurs.

4^e RÉOLUTION

L'assemblée générale nomme administrateurs, pour une période de six années, MM. Joseph Bonnasse, Max Boucard, Emmanuel Gallut, Timothée Poulain, Jean Stern, administrateurs sortants, qui acceptent le renouvellement de leur mandat.

5^e RÉOLUTION

L'assemblée générale nomme administrateur pour une période de 6 années, M. Georges Dreyfus, qui accepte.

6^e RÉOLUTION

L'assemblée générale, après en avoir délibéré, ratifie les opérations effectuées avec la société, par ses administrateurs et les autorise à continuer éventuellement les mêmes opérations.

7^e RÉOLUTION

L'assemblée générale nomme M. Sond, qui accepte, commissaire aux comptes pour l'exercice 1920, lui allouant la somme de 3.000 francs à titre d'honoraires pour la rédaction du rapport, et lui adjoint M. Boissier, qui accepte, pour le remplacer en cas d'empêchement.

À l'issue de l'assemblée, le président annonce que MM. les actionnaires seront réunis incessamment en assemblée générale extraordinaire pour autoriser la distribution des parts bénéficiaires, décider l'augmentation de capital social et autoriser l'émission d'obligations.

Le steamer « Bacchus » (*Le Sémaphore algérien*, 8 juillet 1920)

Dans un récent numéro du « Sémaphore algérien », nous avons annoncé le lancement du nouveau cargo « Bacchus » destiné à la société les Affréteurs réunis.

Nous complétons notre information en donnant aujourd'hui les caractéristiques principales de ce navire : longueur entre p. p., 386' (117 m. 60) ; bau extrême, 52'6 (16 m. 03) ; creux jusqu'au pont supérieur, 28'6 (8 m. 72) ; portée en lourd, 7.000 tonnes ; tirant d'eau en charge, 23' (7 m. 10).

Le bâtiment est du type deux ponts, avec gaillard d'avant, château et dunette. Il a des treuils à vapeur dans les puits avant et arrière. L'étrave est droite, l'arrière elliptique ; le lest d'eau est contenu dans les doubles fonds cellulaires, s'étendant de l'avant à l'arrière sauf pourtant sous les machines où est logée l'eau d'alimentation et sous les chaudières où il y a un compartiment vide. Les appartements du capitaine et des officiers sont compris dans les deck-houses en acier situés sur deux étages en avant du rouf de la machine sur le pont des gaillards.

L'équipage et la maistrance sont installés dans le gaillard d'avant.

Les mâts de charge sont du système Puissesseau.

Les machines, construites par la Palmer Company, sont à triple expansion avec des cylindres de 26 (0 m. 76), 43 (1 m. 10) et 71 (2 m. 79) de diamètre et de 48 (1 m. 22) de course.

Les chaudières, simples, sont au nombre, de trois ; leur diamètre intérieur est de 16' 7 (0 m. 06), leur longueur, 11'' (3 m. 35). Au tirage naturel, la pression est de 180 livres par pouce carré (12 k. 650). Elles sont destinées à brûler du charbon.

Rappelons que ce navire est le premier d'une série de trois commandés par les Affréteurs réunis aux chantiers Holburn de la Shiphuilding and Iron C° Ltd. En plus des aménagements du « Bacchus », les deux autres navires seront munis du système de chauffe double, au mazout ou au charbon.

Nous espérons voir bientôt le « Bacchus » dans notre port. Ce steamer (noblesse oblige) est destiné à transporter le jus de nos raisins si apprécié dans la métropole. (La Mouette).

Le steamer « Bacchus »
(*Le Sémaphore algérien*, 30 juillet 1920)

Affréteurs Réunis, 950. Cette société projette d'ouvrir une ligne régulière directe de Hambourg à la Méditerranée et au Levant, par Anvers, Le Havre, Alger, Messine, Le Pirée, Constantinople, Galatz, Smyrne, Patras et retour par Messine et Tunis.

STRAPONTIN DANS « LES CONSOMMATEURS DE PÉTROLE »

Les Consommateurs de pétrole*
(*Le Sémaphore algérien*, 18 août 1920)

Sous cette dénomination vient d'être constituée une société anonyme au capital de 20 millions de francs, pouvant d'ores et déjà être porté à 100 millions en une ou plusieurs fois. Les actions sont au nominal de 500 francs. La société a pour objet d'assurer principalement aux actionnaires consommateurs les fournitures de combustible liquide nécessaires à leurs industries, d'apporter éventuellement au gouvernement français tel concours qu'il pourrait lui paraître désirable d'obtenir en vue de la distribution du pétrole et de ses dérivés, au mieux des intérêts généraux du pays.

Le siège est à Paris, 2, rue de Sèze. ;

Les premiers administrateurs sont :

La Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée [PLM], la Compagnie des Chemins de fer de Paris à Orléans [PO], la Compagnie des Chemins de fer du Nord, la Compagnie des Chemins de fer de l'Est, la Compagnie générale transatlantique, la Compagnie des Chargeurs réunis, la Compagnie Sud-Atlantique, la Compagnie des Messageries maritimes, la [Société des Affréteurs réunis](#), la Société de navigation transocéanique et M. de Lubersac.

Les Affréteurs réunis
(*Le Sémaphore algérien*, 3 septembre 1920)

Les Affréteurs réunis s'inscrivent à 945.

Le conseil d'administration proposera à l'assemblée du 14 septembre la création de parts bénéficiaires à répartir entre les actionnaires actuels. L'assemblée aura également

à statuer sur une émission d'actions nouvelles. Les actions anciennes bénéficieront, après l'augmentation du capital, d'un droit de vote supérieur à celui des futures actions.

La compagnie a pris livraison, le 25 courant, du vapeur *Bacchus*, de 7.000 tonnes, construit par les Chantiers Palmers. Ce navire est le premier d'une série de 3 cargos du même type, commandés par les Affréteurs réunis à ces chantiers. Les deux autres navires seront livrés prochainement. La société est, comme nous l'avons dit, en très bonne posture au point de vue du trafic, parce qu'elle a su construire des navires-citernes au moment même où l'on réclame de toutes parts des moyens de transport pour le pétrole.

[Participation dans la Compagnie africaine d'armement]

Dans le même ordre d'idées, elle a participé à la création de la Compagnie africaine d'armement pour donner satisfaction aux demandes croissantes qui se manifestent, de la part des producteurs nord-africains, pour les exportations de phosphate.

Pour ces deux compagnies, c'est un fret important et rémunérateur assuré pour plusieurs années.

Informations maritimes
Affréteurs réunis
(*Le Sémaphore algérien*, 10 septembre 1920)

Cette société qui, le 28, recevait le « Bacchus », cargo de 7.000 tonnes, a lancé le 31 août, aux chantiers Palmers, le vapeur « Silène ». Ce vapeur jauge 7.000 tonnes, possède deux ponts, est muni de deux mâts à portique et de toutes les installations modernes.

Les Affréteurs réunis attendent prochainement la livraison d'un troisième bateau commandé également aux chantiers Palmers.

Le lancement du « Silène » a eu lieu avec un plein succès ; on remarquait dans l'assemblée l'administrateur de la société, M. Jean Stern et M^{me} Stern, marraine de ce navire.



Coll. Serge Volper

Société

LES AFFRÉTEURS RÉUNIS

Anonyme — Capital : SEPT MILLIONS QUATRE CENT MILLE FRANCS
divisé en soixante-quatorze mille actions de 100 fr.

Statuts déposés en l'étude de M^e Baudrier, à Paris, le 23 juin 1902
Siège social : 15, rue Scribe, Paris
PART BÉNÉFICIAIRE AU PORTEUR
Un administrateur (à gauche) : Jean Stern
Un administrateur (à droite) : ?
Paris, le 14 septembre 1920
B. Garfunkel, 1 et 4, rue de la Bourse, Paris

(*Le Journal des finances*, 24 septembre 1920)

Les Affréteurs réunis tombent à 917, après l'assemblée extraordinaire du 14 courant qui a voté la création de 74.000 parts bénéficiaires qui seront réparties entre les propriétaires des 74.000 actions composant le capital, à raison d'une part pour une action ; elles auront droit à 20 % des bénéfices nets, ce pourcentage devant être maintenu quel que soit le chiffre du capital social. Mais à partir du 5 janvier 1927. elles pourront être rachetées au prix minimum de 200 fr.

Le conseil est, d'autre part, autorisé à porter le capital, en une ou plusieurs fois, de 7.400.000 fr. à 25 millions et à émettre des bons ou obligations à concurrence de 30 millions.

Dans la Légion d'honneur
Jean Stern
(*Le Sémaphore algérien*, 29 septembre 1920)

Par décret en date du 19. septembre, paru, à l' « Officiel » du 23, M. Jean Stern, administrateur-directeur de la Société « Les Affréteurs réunis », a été nommé chevalier de la Légion d'honneur avec la mention que voici :

Administrateur de Sociétés industrielles et commerciales. Vingt années de pratique. Titres exceptionnels. Directeur de la Société « Les Affréteurs réunis », administrateur des Ateliers et chantiers du Sud-Ouest » et de plusieurs sociétés importantes. A fait preuve dans ces fonctions de remarquables qualités, d'initiative et de travail.

AUX CHANTIERS DE BORDEAUX
Le lancement du « Jean-Stern »
(*Le Journal*, 6 octobre 1920)

BORDEAUX, 4 octobre. — La Société des Ateliers et Chantiers maritimes du Sud-Ouest vient de procéder, avec le plus grand succès, au lancement du steamer *Jean-Stern*, construit pour le compte de la Société des Affréteurs réunis. Ce cargo, d'un tonnage de 7.000 tonnes, est la plus forte unité de commerce qui ait été lancée à Bordeaux jusqu'à ce jour. M^{me} Charles Dumont avait bien voulu accepter d'en être la marraine.

À l'issue de la cérémonie, un déjeuner de cent quarante couverts a réuni autour de M. Charles Dumont, député, ancien ministre des finances, président du conseil d'administration des Ateliers et Chantiers maritimes du Sud-Ouest, les représentants officiels du gouvernement et les autorités locales, ainsi que les amis des Ateliers et des

Affréteurs réunis. Un certain nombre de délégués ouvriers participaient également à cette fête.

Au dessert, M. Jean Stern, directeur des Affréteurs réunis, remercia M^{me} Charles Dumont d'avoir bien voulu donner l'essor au nouveau bâtiment, et associa dans ses remerciements tous les artisans, directeurs, ingénieurs, contremaîtres et ouvriers qui ont collaboré à sa construction. Il souhaita que cette bonne harmonie de l'effort continue pour le bien général.

Après lui, M. Philippart ³, maire de Bordeaux, remercia les Ateliers et Chantiers maritimes du Sud-Ouest de la prospérité que le développement continu des constructions maritimes apporte à la ville. Il félicita M. Jean Stern de sa nomination dans, la Légion d'honneur, récompense méritée par son magnifique effort pendant la guerre.

Comme preuve, il montra le tableau saisissant du travail de reconstitution des Affréteurs réunis dont le tonnage d'avant-guerre s'élevait à peine à 45.000 tonnes et qui, malgré des pertes représentant la totalité de ce tonnage, se trouvent aujourd'hui à la tête d'une flotte marchande de 130.000 tonnes. -

Puis M. Haarbleicher ⁴, représentant au sous-secrétaire d'État de la marine marchande, reconnut que la Société des Affréteurs réunis est une des compagnies de navigation qui ont fait le plus grand effort pour la reconstitution de la marine marchande française et, d'autre part, il voulut bien promettre aux constructeurs l'appui des pouvoirs publics pour leur fournir les matières premières dont ils ont besoin.

Un discours de M. Charles Dumont

M. Charles Dumont prit ensuite la parole. Dans une éloquente improvisation, il soumit aux auditeurs quelques réflexions du plus haut intérêt sur le programme de reconstitution de la marine marchande et de l'industrie de l'armement en France, et plus particulièrement dans la région bordelaise..

« Il faut, déclara M. Charles Dumont, pour la mise en œuvre des puissants moyens d'action réunis, que Bordeaux, ses industriels et ses négociants, aient d'accord une triple politique : celle du charbon, et par conséquent des tôles (le prix et l'abondance des tôles en France dépendent du prix et de l'abondance du charbon) ; celle des forces motrices d'origine hydroélectrique ; celle de la main-d'œuvre.», L'examen de cette triple question a amené M. Charles Dumont à faire l'exposé d'une politique régionale, économique et sociale qui a reçu l'adhésion unanime et enthousiaste des assistants.

Lancement du « Jean-Stern »
(*Le Sémaphore algérien*, 22 octobre 1920)

Nous avons déjà annoncé à nos lecteurs le lancement, avec plein succès, du vapeur de 7.500 tonnes « Jean-Stern » des Affréteurs réunis. Nous en publions aujourd'hui la photographie que notre aimable confrère le « Journal de la Marine marchande » a bien voulu nous confier.

Construit en huit mois, ce navire est le premier d'un aussi fort tonnage qui ait été lancé à Bordeaux.

³ Fernand Philippart (1870-1934) : administrateur délégué de la Grande Huilerie bordelaise, administrateur des Messageries africaines et de la Société industrielle africaine... maire de Bordeaux (1919-1925). Voir [Qui êtes-vous ?](#)

⁴ André Haarbleicher (1873-1944) : polytechnicien, ingénieur du génie maritime, ancien sous-directeur de l'arsenal de Saïgon (1898-1900)(voir [encadré](#)), jeté d'un train Drancy-Auschwitz.

Depuis plusieurs années, nous suivons attentivement les efforts tentés par cette importante société si habilement dirigée, par son administrateur-directeur, M. Jean Stern.

Cruellement éprouvée pendant la guerre, la flotte des Affréteurs réunis fut réduite un moment à 11.397 tonnes. Aujourd'hui, elle dépasse 175.000 tonnes, ce qui lui a permis de créer constamment de nouvelles lignes et de reprendre sous pavillon français une partie du tonnage précédemment monopolisé par les compagnies de navigation germaniques.

Nous nous en voudrions de passer sous silence l'intelligente collaboration apportée aux Affréteurs réunis par M. Julien LAURENS, leur actif agent général en Algérie, qui aida si efficacement cette société à se placer aux premiers rangs de nos plus importantes compagnies de navigation.

Nouvelles lignes Tunisie-France (*Le Sémaphore algérien*, 27 octobre 1920)

En vue de remédier à la pénurie de transports qui existe entre la Tunisie et la Métropole, la Société les Affréteurs réunis a décidé de la création de deux services réguliers : Tunis-Nice-Marseille et Sfax-Sousse-Nice-Marseille-Sfax.

Le navire affecté à la ligne Tunis-Nice-Marseille sera le navire de première côte « Sahara » qui partira vers le 10 novembre prochain de Marseille.

Quant à la deuxième ligne, elle ne sera inaugurée que dans la première quinzaine de décembre.

SOCIÉTÉ D'ACCONAGE ET DE CHARBONNAGE JULLIAN (*Le Sémaphore algérien*, 10 novembre 1920)

Sous cette dénomination vient d'être constituée une société anonyme qui a pour objet l'entreprise de toutes les opérations de manutention et d'acconage dans le port d'Oran ainsi que tout ce qui se rattache à la manutention, à l'acconage et au charbonnage.

Le siège est à Paris. Le capital est fixé à 2 millions, en actions de 1.000 fr., sur lesquelles 1.050 ont été attribuées à M. Jullian, en rémunération de ses apports.

Les premiers administrateurs sont : MM. Georges Balandras, secrétaire général de la Société Les Affréteurs réunis, à Paris, Joseph Corbeto, directeur de la Compagnie des Vapeurs français, à Paris ; Philippe Déros, armateur, à Paris ; Jean Gerbaud, industriel, à Oran ; Georges Jullian, armateur, à Oran ; Julien Laurens*, armateur à Alger [agent général des Affréteurs réunis], et Jean Stern* [adm.-dir. des Affréteurs réunis], armateur, à Paris.

Services Anvers-Afrique du Nord (*Le Sémaphore algérien*, 24 novembre 1920)

La Compagnie danoise Det Forede Damskubselkab, représentée à Anvers par la firme de Leuw et Philippsen, organise des services directs entre Anvers et Oran-Alger-Tunis avec escale à Marseille.

Trois compagnies de navigation françaises étudient en ce moment la création de services analogues. Ce sont : les « Affréteurs réunis », la « Société navale de l'Ouest » et la « Cie des bateaux à vapeur du Nord ».

Syndicat des armateurs algériens
(*Le Sémaphore algérien*, 29 novembre 1920)

La Société les « Affréteurs réunis » a rendu pendant la guerre trop de services à la viticulture algérienne en assurant les transports des vins pour que nous ne nous réjouissions pas de l'honneur qui vient d'échoir à son agent général pour l'Algérie, M. Julien Laurens.

Le Syndicat des armateurs algériens vient de choisir comme président, successeur de M. Ch. Schiaffino, M. Julien Laurens, rendant ainsi un hommage précieux à l'intelligente activité du jeune armateur.

SYNDICAT DES ARMATEURS ALGÉRIENS
Assemblée générale du 22 novembre 1920
(*Le Sémaphore algérien*, 1^{er} décembre 1920)

Les membres du syndicat se sont réunis le 22 novembre au siège social, quai Nord, à l'effet de procéder à l'élection d'un membre du conseil d'administration, en remplacement de M. Charles Schiaffino, décédé, et à l'effet d'étudier diverses questions portées à l'ordre du jour.

Avant d'aborder l'ordre du jour, M. Julien Laurens, vice-président, adresse au nom du syndicat un hommage ému à la mémoire de M. Charles Schiaffino, qui était président du syndicat.

Il retrace la part prise par M. Charles Schiaffino dans tout ce qui concerne les questions maritimes.

On passe ensuite à l'ordre du jour :

M. Henri Daurces est élu membre du conseil d'administration, en remplacement de M. Charles Schiaffino.

Le conseil d'administration élit ensuite son président. Est désigné M. Julien Laurens, armateur, agent général pour l'Algérie de la Société Les Affréteurs réunis.

Sont ensuite nommés : vice-présidents,

MM. Joseph Castanié et Laurent Schiaffino ; secrétaire général-trésorier, M. Henri Daurces ; administrateurs, MM. Aymard de Sérigny, Charles Rouyer, Antoine Ambrosino, Jules Daurces.

Le siège social du syndicat est transféré 2, rue Arago, dans les bureaux du président.

Connaissements directs au départ de Nantes
(*Le Sémaphore algérien*, 1^{er} décembre 1920)

La Société des Affréteurs réunis vient de faire savoir à la chambre de commerce de Nantes que cette compagnie est en mesure de délivrer des connaissances directs, au départ de Nantes pour les destinations suivantes :

1° Algérie, Tunisie et Maroc et, par transbordements à Alger, la Méditerranée orientale, la Syrie et les ports du Levant en mer Noire ;

2° Par la ligne Dieppe pour Anvers et par transbordement dans ce port pour l'Alsace-Lorraine ; les pays rhénans, la Hollande, les pays scandinaves et les États-Unis d'Amérique ;

3° Par le Pacific Steam Navigation et Cie, puis l'Amérique du Sud, les marchandises étant groupées à Nantes pour achèvements par wagons complets sur La Palma.

DÉPART DE MARSEILLE SUR LA MAROC ET DAKAR (*Le Sémaphore algérien*, 17 décembre 1920)

Le magnifique paquebot « Stella », muni de la T.S.F., des Affréteurs réunis, partira le lundi 22 décembre, à midi, de Marseille pour le Maroc et Dakar.

Les passagers sont certains de trouver à bord de ce superbe navire une excellente nourriture et tout le confort désirable. Le « Stella », en plus de ses installations luxueuses, fait le trajet de Marseille à Dakar en neuf jours.

Désormais, le « Stella » et le « Jupiter » assureront tous les 20 jours un départ de Marseille sur Dakar via Casablanca.

Le « Jupiter », paquebot de proportions sensiblement égales au « Stella », a quitté Marseille le 2 décembre, ayant son complet en passagers.

Nous sommes heureux de constater, une fois de plus, le courageux effort des Affréteurs réunis, compagnie française qu'aucun obstacle arrête dans la tâche qu'elle s'est assignée de mettre en rapports constants la mère patrie avec ses colonies.

LES AFFRÉTEURS RÉUNIS ET LA TUNISIE (*Le Sémaphore algérien*, 19 janvier 1921)

La Société les Affréteurs réunis vient de faire connaître au président de la chambre de commerce de Tunis sa décision de rétablir la ligne directe Marseille-Tunis et de créer une nouvelle ligne Algérie-Dunkerque-Anvers, éventuellement Rotterdam, par vapeurs devant passer à Tunis et prenant des marchandises pour ce port sans transbordement.

Elle a également décidé d'avoir une fois par mois des vapeurs chargeant à Rouen, Nantes pour Tunis, sans transbordement.

Ces améliorations seront très appréciées des commerçants tunisiens qui recevront désormais leurs marchandises en bon état.

LE VAPEUR « SILÈNE » DE LA SOCIÉTÉ DES AFFRÉTEURS RÉUNIS par F. de LAPEYRIÈRE (*Le Sémaphore algérien*, 21 janvier 1921)

Mardi matin est entré dans le port d'Alger, venant de Philadelphie, avec un chargement de 6.000 tonnes de blé, le « Silène », le nouveau cargo de la Société des Affréteurs réunis et qui effectuait son premier voyage en Méditerranée.

Construit en Angleterre, aux Chantiers Palmers, près de Newcastle, le « Silène » a été lancé le 31 août 1920 et a eu comme marraine lors de son baptême M^{me} Jean Stern, la femme du très distingué président du conseil d'administration de la société.

Voici les principales caractéristiques et quelques détails sur cette belle unité dont vient de s'enrichir la flotte de la Société des Affréteurs réunis :

Longueur : 116 mètres ;

Largeur : 15 mètres ;
Tonnage net : 3.149 tonneaux.
Portée en lourd : 7.000 tonnes.

La machine a une puissance de 1.800 chevaux. Quant à la chaufferie, elle est installée de façon à pouvoir consommer soit du charbon, soit du mazout

L'aménagement comprend : la machinerie, la chaufferie, les soutes à charbon, 4 grandes cales dont 2 à l'avant et 2 à l'arrière, plus 2 petites situées au centre.

Sous la passerelle de commandement et la chambre de veille se trouvent deux cabines des plus confortables dites cabines de l'armateur, ainsi qu'un élégant salon. Le carré des officiers ainsi que leurs cabines sont situés au centre le long des coursives.

Le « Silène », naturellement, est muni de la télégraphie sans fil et est doté des appareils de levage et de manutention les plus perfectionnés. Dix-neuf treuils à vapeur, un guindeau, des mâts de charge permettent de procéder rapidement et avec facilité à toutes les opérations de chargement ou déchargement des marchandises.

Le commandement du « Silène » a été confié au commandant Jouan qui a sous ses ordres un équipage de 30 hommes.

Pour son premier voyage, le « Silène » est parti de Newcastle le 12 novembre dernier à destination de Philadelphie où il est arrivé le 21 décembre, après avoir fait une escale de près de 15 jours à Powey, pays de Cornouaille, où il a pris un chargement de kaolin. Il effectua la traversée à la vitesse modérée de 7 nœuds qui fut encore retardée par une très grosse mer.

Le voyage de retour de Philadelphie à Alger a été effectué en moins de 18 jours à une vitesse moyenne de 8 nœuds 7 (départ de Philadelphie le 1^{er} janvier dans la journée, arrivée à Alger le 18 janvier dans la matinée).

Aux essais, le « Silène » a donné 10 nœuds avec 3 chaudières et 9 nœuds avec 2 chaudières seulement.

Au cours de ces deux traversées, le « Silène » n'a consommé que du mazout.

Le « Silène » est un beau, un très beau cargo, et l'on ne peut que féliciter la Société des Affréteurs réunis d'en avoir fait l'acquisition.

Comme on peut s'en rendre compte, la Société des Affréteurs réunis prend de jour en jour une importance de plus en plus grande et tous ses efforts tendent à donner toute satisfaction à sa clientèle nord-africaine.

Mais si les résultats obtenus sont heureux et féconds, si son pavillon vert sur lequel se détache en blanc son monogramme est maintenant bien connu dans tous les ports de l'Algérie, c'est qu'elle a su s'assurer le précieux concours d'un homme de la valeur de M. Julien Laurens, son agent général, dont l'activité, la connaissance et la pratique des affaires et la haute compétence en matière d'armement étaient un sûr garant du succès.

Naissance
(*Le Sémaphore algérien*, 9 février 1921)

C'est avec infiniment de plaisir que nous avons appris l'heureuse venue en ce monde d'une mignonne fillette, Francine, chez M^{me} et M. Julien Laurens, agent général des Affréteurs réunis.

Nos compliments aux heureux parents et nos meilleurs vœux de bonheur pour le gentil bébé.

Les Affréteurs réunis
(L'Afrique du Nord illustrée, 26 février et 2 avril 1921)



Société Les Affréteurs réunis. — Bureaux des quais où sont groupés les services des lignes côtières, de l'acconage, du transit et des assurances, ainsi que les services techniques de l'armement.

Nous arrivons ici devant les bureaux du quai Central où nous rejoint, avec son obligeance coutumière, M. René Camoin, l'ancien transitaire bien connu et unanimement estimé.

M. René Camoin a abandonné son entreprise personnelle de transit pour entrer comme chef de service à la Société les Affréteurs réunis.

Il veut bien nous donner quelques renseignements précieux sur les différents rouages de l'organisation qu'il dirige dans le bâtiment du quai Central.

L'Algérie doit être reconnaissante à cette société dont M. Jean Stern est l'administrateur-directeur, et M. Julien Laurens, l'agent général pour l'Algérie, d'avoir amélioré et facilité, d'une façon remarquable, les relations entre Alger et les ports algériens, tunisiens, même marocains.

Nous sommes, grâce à leur remarquable initiative, reliés directement par des services réguliers avec les principaux points d'attache et de trafic de notre côte africaine.

De coquets vapeurs, tels que *Nice*, *Mayenne*, *Ville-d'Arzew*, *Maréchal-Joffre*, assurent ces relations.

Un service facultatif dessert également les ports marocains.

Bien plus, ces vapeurs stationnent même devant les points de la côte où n'existent pas de ports, mais qui se trouvent à proximité de centres agricoles importants.

L'échange et les embarquements se font alors sur les plages les plus voisines des grandes fermes.

On ne saurait trop insister sur les avantages d'une semblable possibilité dans un pays où, il faut le reconnaître, les moyens de transports font presque partout complètement défaut et sont, en tous cas, là où ils existent, rudimentaires et d'un développement insuffisant au regard de l'immensité des régions qu'ils desservent.

Si malgré les efforts de l'Administration, la colonisation ne fait que de lents progrès, c'est à la difficulté d'évacuer les produits du sol qu'on doit l'attribuer.

On voit par là l'intérêt qui s'attache à des entreprises comme celle des Affréteurs réunis, car dans l'occurrence elle dépare son allure commerciale pour revêtir véritablement un caractère national.

Aussi bien cette puissante Compagnie est-elle décidée à ne reculer devant aucun sacrifice pour donner à ces lignes côtières tout le développement qu'elles comportent.

Il est également utile de signaler ici que, pour la Société les Affréteurs réunis, les lignes côtières permettent de relier tous les points de la côte à tous les ports desservis, comme nous en reparlerons d'autre part, par les grandes lignes de la société.

Alger est le port de transbordement des marchandises importées par les vapeurs des grandes lignes.

Voici, dans ces mêmes bureaux du quai Central, le département transit, douanes, assurance camionnage.

Là s'effectuent toutes les opérations de dédouanement, de réexpédition par terre ou par mer de toutes marchandises, quelles que soient la provenance ou leur destination.

Cet office spécial se charge des transports « bout en bout » : il prend livraison d'une marchandise sur un point quelconque de l'Algérie, en assure l'expédition et l'acheminement jusqu'au domicile du destinataire. Celui-ci ne s'occupe d'aucune formalité : douane, chemin de fer, etc., et si long que soit le parcours, tous les risques sont couverts par la Société les Affréteurs réunis.

Photos :

Le vapeur *Mayenne* débarquant des fûts de vins provenant des plages.

Un embarquement de marchandises diverses importées par les vapeurs des grandes lignes et transbordées sur le vapeur *Nice*, à destination de la Tunisie.

Magasin des hangars-abris de la Chambre de commerce.

L'agence générale pour l'Algérie de la Société les Affréteurs réunis est également l'agence, pour l'Algérie tout entière, de la puissante Compagnie d'assurances « Le Lloyd de France maritime transports ».

Tel est cet important service de transit dont l'impeccable et forte organisation permet d'assurer — grâce au camionnage automobile — la livraison ou la prise à domicile de toutes marchandises dans des conditions tout à fait excellentes de rapidité, et de sécurité.

Cette organisation est telle que l'expéditeur n'a nullement besoin d'attendre l'arrivée d'un navire pour confier ses marchandises à la société. Celle-ci dispose, en effet, tant dans l'ancien port que dans le nouveau, de vastes hangars où les marchandises sont entreposées dans un ordre rigoureux et peuvent en toute sûreté attendre le moment de leur embarquement.

Un personnel nombreux spécialisé est affecté à ces divers services.

Ce n'est pas tout. Voici maintenant le bâtiment où est installée, une infirmerie modèle qui permet de donner, aux ouvriers victimes d'accident du travail, les premiers soins indispensables qui, si souvent, sont les plus efficaces si l'on songe au rôle que jouent l'antisepsie et les piqûres dans le traitement et la guérison des plaies, blessures ou brûlures de toutes sortes.

Ces mesures de préservation et d'hygiène immédiate sont suivies, peu après, de l'examen du docteur Cardot, médecin de la Société les Affréteurs réunis.

Nous ne saurions trop insister sur cette initiative dont l'intérêt n'échappera pas à tous nos grands industriels soucieux du bien-être et de la santé de leurs ouvriers.

Il est malheureusement trop exact que, dans de nombreux cas, l'impossibilité de donner des soins rapides à un ouvrier blessé entraîne une aggravation de son état et, quelquefois même, la mort.

Il faut souhaiter que le généreux exemple donné par la Société les Affréteurs réunis soit suivi par tous ceux qui se trouvent à la tête d'une importante exploitation et occupent un personnel considérable.

Dans ce même bureau est installé le bureau du service technique.

La société, en effet, effectue par ses propres moyens la réparation, à Alger, de ses navires.

Elle dispose, dans ce but, de l'organisation tout à fait remarquable des Ateliers algérois de constructions mécaniques qu'elle a créés à l'arrière-port et dont nous aurons l'occasion de parler longuement au cours de notre visite.

Malgré l'importance de ce bâtiment du quai Central, dont nous venons de parcourir les divers aménagements, la Société les Affréteurs réunis s'est vue dans l'obligation, devant l'accroissement chaque jour plus sensible de son trafic, de louer dans les hangars-abris de la Chambre de commerce, un magasin nouveau.

Il est destiné à recevoir plus particulièrement les marchandises d'importation soumises à la surveillance de la douane. Ces marchandises sont classées par catégories.

C'est dire assez avec quelle rapidité peut s'effectuer leur livraison.

Les Affréteurs réunis Département renflouement



L'*Amberton* renfloué par les Affréteurs réunis.

On sait combien est précieux pour un grand port de l'importance de celui d'Alger un matériel de sauvetage.

La guerre, surtout en Méditerranée, nous a conduits à donner plus de développement encore à ce matériel et nos grandes compagnies de navigation ont coopéré pour une large part à cette œuvre si nécessaire.

Parmi ces grandes compagnies figure au premier rang la Société Les Affréteurs réunis qui, en créant une organisation de travaux de renflouement, a si puissamment contribué à réparer les désastres causés par la guerre sous-marine.

Ainsi, la Société a-t-elle été amenée à acquérir un matériel complet d'épuisement. Elle possède aujourd'hui d'importantes batteries de pompes à vapeur et de pompes modernes à essence, à grand débit.

C'est devant ce département de sauvetage que nous nous trouvons.

Nous ne saurions énumérer ici toutes les opérations, la plupart dangereuses, effectuées par ce service de sauvetage.

Les plus remarquables sont, sans contredit, celles entreprises sur les navires échoués hors des ports.

Entre autres, le sauvetage de l'*Amberton* doit être cité à cause des difficultés à première vue insurmontables et des circonstances tout à fait particulières dont fut entourée celle délicate entreprise.

Un plein succès la couronna, grâce à l'énergie inlassable et aux intelligents efforts de M. Julien Laurens, agent général de la Société Les Affréteurs réunis, qui tint à diriger personnellement les travaux de renflouement de l'*Amberton*.

Voici dans quelles conditions elle fut résolue :

L'*Amberton* avait été torpillé en vue du port de La Calle par un sous-marin allemand.

Atteint d'une torpille près du compartiment des machines, ce navire vint s'échouer par douze mètres de fond à l'ouest du port que nous venons de nommer.

Il offrait une blessure béante de cent trente mètres carrés.

Les opérations d'un tel renflouage devaient présenter les difficultés les plus variées, les plus diverses. Elles durèrent plusieurs mois, sans jamais désarmer une seule minute la ténacité de celui qui avait décidé d'accomplir une aussi admirable tâche.

On peut affirmer même le caractère unique de cette tentative audacieuse.

En effet, ces travaux ne s'effectuaient-ils pas sur l'un des points les plus exposés et les plus menacés peut-être de la côte algérienne ?

Lorsque la mise à flot fut accomplie, il fallut songer à remorquer l'*Amberton* de La Calle au port de Bône.

Là, encore, devaient surgir de nouvelles difficultés.

C'est à travers une zone particulièrement dangereuse que cette traversée allait s'organiser.

Les sous-marins allemands témoignaient à cette époque d'une activité inquiétante. Il ne se passait pas de semaines sans que quelque nouvel exploit n'allongeât la liste déjà considérable de canonnements et de torpillages.

Malgré une active surveillance de la haute mer et des côtes organisée par l'Amirauté avec le concours des chalutiers, des remorqueurs, du dirigeable et des avions, les sous-marins allemands, sournoisement ravitaillés et habilement cachés, terrorisaient la Méditerranée où nos paquebots, nos cargos, nos transports, même nos paisibles voiliers étaient, chaque jour, poursuivis et impitoyablement torpillés.

On sait quel fut l'héroïsme des commandants de nos paquebots qui, armés de 75, ont souvent efficacement imposé leur volonté de passer aux équipages ennemis et souvent aussi les ont déliés pour l'éternité de leur ingrate et hypocrite mission.

Or, c'est au large de cette solitude marine, devant une côte difficile à défendre, dépourvue d'ouvrages fortifiés et de postes signalétiques, qu'à proximité du port d'Alger émergeaient sans aucune crainte les sous-marins allemands.

On se souvient de cette période tourmentée où il ne se passait de jours qu'on n'apprit le torpillage d'un navire.

Quelle incertitude alors, quelles angoisses, lorsqu'il fallait affronter la traversée de la Méditerranée !

Nous avons présents encore à la mémoire les mille et un récits de ces attaques sous-marines, de ces cyniques et lâches torpillages au cours desquels les équipages allemands, sur la passerelle de leurs sous-marins, saluaient de vivats le lent engloutissement des vapeurs désarmés ou répondaient par des rires, des injures, des sarcasmes aux supplications des femmes, aux cris de terreur des enfants, à l'héroïsme de nos marins.

Nombreux furent les courageux capitaines qui s'illustrèrent au cours de ces agressions, dépistant l'ennemi, déjouant ses ruses, et, souvent, le réduisant à merci grâce à quelques obus bien pointés.

Nous ne retracerons pas ici les tribulations de notre marine marchande qui, malgré tant de dangers, tant de périls et tant de risques, sans tenir compte de ses pertes, a si héroïquement poursuivi sa mission.

Il fallait affirmer notre volonté de maintenir sur cette mer française notre prestige national.

Ce fut un magnifique défi à l'Allemagne que cette indifférence du danger témoignée par les équipages de notre flotte commerciale, livrant, dans les régions du silence, le même combat obscur que celui qui se poursuivait dans les plaines crayeuses et les boues de la Champagne.

Mais souvent au prix de quels sacrifices... Cette lutte incessante eut aussi ses victimes. La flotte commerciale française éprouva des pertes sensibles et nos grandes compagnies de navigation ont été plus particulièrement à la peine.

Longue fut la liste des navires coulés en Méditerranée.

Chaque semaine, ne fallait-il pas ajouter de nouveaux noms à ce martyrologe de notre marine.

On comprend, dès lors, les appréhensions de ceux qui, après avoir consacré durant de longs jours de houle, au milieu de périls nombreux, leurs efforts au renflouage de l'*Amberton*, se sont aventurés, leur œuvre difficile accomplie à travers une zone dangereuse et unanimement redoutée pour mettre définitivement à l'abri le vapeur enfin émergé.

Attaqué une deuxième fois, l'*Amberton* n'échappait à cette nouvelle agression que pour risquer de sombrer au cours de son voyage. durant la forte tempête qui sévit à cette époque sur les côtes de la Méditerranée.

Il arrivait enfin dans le port de Bône et ne tardait pas à reprendre, après toutes ces péripéties, sa place dans notre flotte de commerce.

*
* *

Nous ne saurions illustrer d'un plus remarquable exemple le louable effort accompli par la Société Les Affréteurs réunis et M. Julien Laurens. son directeur général, qui ont su doter le port d'Alger d'une aussi puissante organisation de sauvetage.

Née de leur patriotisme, cette œuvre, après avoir, pendant la guerre, rendu des services éminents, poursuivra pendant la paix son action généreuse, utile, bienfaisante.

Nous avons éprouvé déjà les heureuses conséquences de cette innovation qui a tant ajouté à la réputation de notre grand port.

Grâce à elle, grâce au puissant concours de M. Julien Laurens et de la Société les Affréteurs réunis, le port d'Alger est à même, aujourd'hui, de pourvoir à tous les besoins en ce qui concerne les opérations de sauvetage, de renflouage, de réparation.

Longtemps, notre grand port n'a pu disposer que d'un matériel assez rudimentaire, d'un appareillage assez primitif.

Il fallait quelque courage pour l'atteindre surtout aux saisons mouvementées de l'équinoxe et de l'hiver.

Mais des années d'expérience ont aisément triomphé de cette situation et le port d'Alger n'a gardé de barbaresque et de redoutable que les images de son passé.

Photos :

Embarcation des scaphandriers au travail.

La brèche occasionné par la torpille.

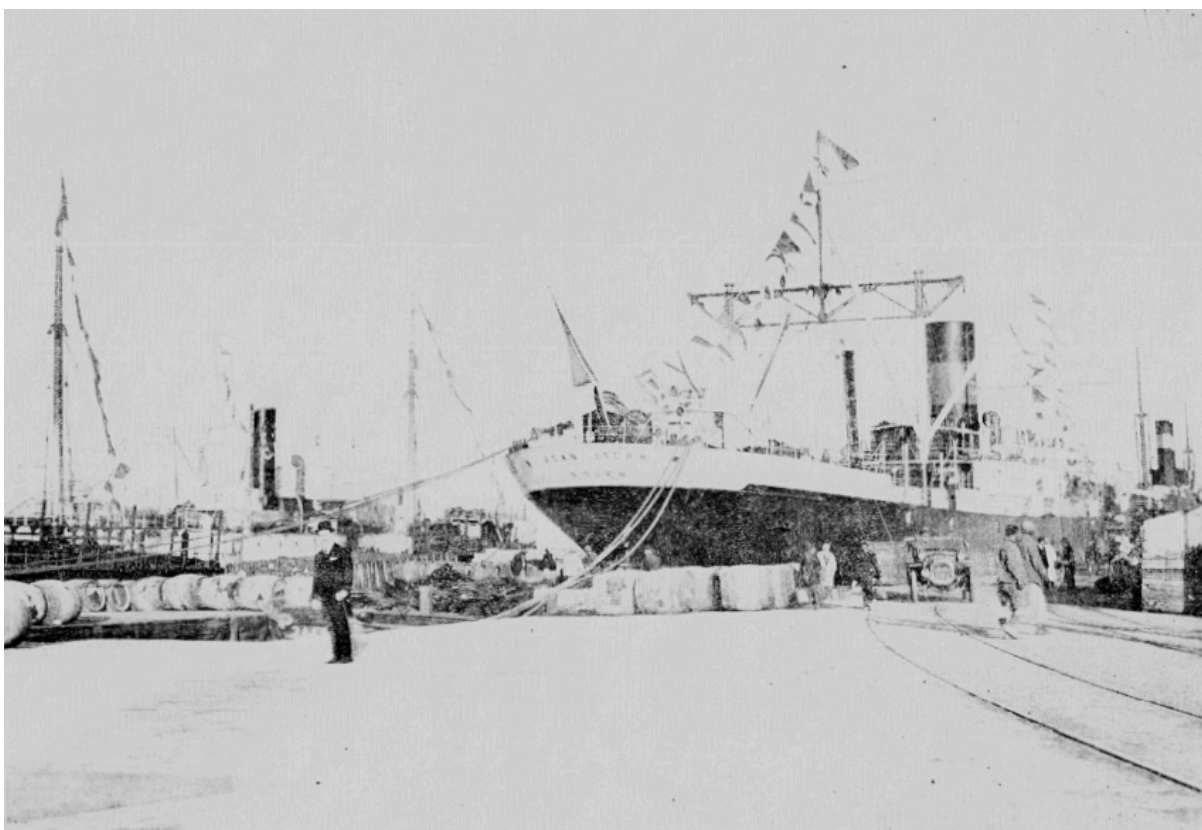
Mise en place des tuyauteries de pompe.

Bateau-pompe en action.

Sauvetage de l'*Amberton*.

Panneaux d'obturation des côtés

L'*Amberton* remorqué vers Bône après le renflouage.



Le steamer *Jean-Stern*, de la Société Les Affréteurs réunis, qui vient d'effectuer son voyage d'inauguration à Alger. À cette occasion, une réception a eu lieu à bord

Une heureuse circonstance nous permet d'assister — après avoir terminé à travers le port et l'arrière-port d'Alger notre visite — à la réception organisée à bord du *Jean-Stern* à l'occasion du premier voyage de ce nouveau vapeur de la Société les Affréteurs réunis.

Au nom de M. Jean Stern, administrateur-directeur de la société, et en l'absence de M. Julien Laurens, agent général pour l'Algérie, retenu à Paris, M. Versini, secrétaire général des Affréteurs réunis à Alger, recevait avec beaucoup d'amabilité et de courtoisie les invités, entouré du capitaine Jouan, commandant du *Jean-Stern* : de MM. Lolley, d'Esposito, Camoin, Size, chefs des différents départements de l'Agence générale d'Alger. M. Brisson, directeur des Ateliers algérois de constructions mécaniques (filiale des Affréteurs réunis), assistait également à la réception.

Sous la conduite de M. Versini et de ses collaborateurs, les invités ont visité le *Jean-Stern*, un magnifique bateau qui constitue une des plus belles unités de la Marine marchande française et qui fait honneur à la Société des ateliers et chantiers maritimes

du Sud-Ouest, qui l'a construit. Nos lecteurs se souviennent que nous avons publié le compte rendu de son lancement, qui a eu lieu à Bordeaux, le 30 septembre dernier.

Les visiteurs ont été unanimes à louer l'aménagement du *Jean-Stern* et à apprécier les commodités qu'il présente à tous les points de vue, tant pour l'agencement des marchandises que pour leur sécurité.

Un lunch a été ensuite servi, sur des tables dressées et fleuries par le personnel du bord.

*
* *
*

Nous avons déjà dit ici même l'importance de la Société Les Affréteurs réunis.

Elle nous permet d'évoquer les souvenirs des grandes compagnies maritimes qui liaient avec l'Océan même un pacte durable et assuraient le prestige de leur pavillon sur les horizons les plus difficiles.

Le drapeau vert — aux couleurs turques — marqué d'une constellation de trois étoiles que Les Affréteurs réunis ont arboré sur la mer latine nous rappelle l'oriflamme des marchands vénitiens.

Nous l'avons vu, avec une fierté légitime, battre sur des poupes hardies, et flotter dans l'allégresse de la lumière, sur le fracas des treuils, le brouhaha des déchargements, le grincement des chaînes, sur l'orgueilleuse rumeur de travail que coupent les cris de la vapeur, l'appel des sirènes ou l'impérieux sifflet des capitaines.

Devant une telle organisation, dont l'autorité s'est soudainement étendue sur notre grand port africain, on ne peut se défendre de songer à l'origine de cette compagnie aux débuts modestes, mais aujourd'hui si forte, si puissante.

En 1895, dans un petit bureau de la rue Paradis, à Paris, un homme. M. Édouard Shaki, créait une agence de transit maritime et de transports par navires à vapeur, sous le nom de Société Les Affréteurs réunis.

Deux vapeurs seulement, appartenant à la ligne Anquetil pour laquelle travaillait alors la société, effectuaient, entre Rouen et les ports algériens, le transport des fûts de vin avec retour des fûts vides.

Au bout de quelques années, la maison Anquetil ajoutait à ces deux vapeurs le *Ferdinand*. La Société Les Affréteurs réunis avait également en gérance, à cette époque, deux vapeurs des armateurs bordelais, les *filis Conseil*.

Ces trois navires, auxquels quelques affrétés vinrent s'ajouter, formèrent le début de la flotte de la compagnie qui se spécialisa rapidement dans les transports de vins d'Algérie, d'Espagne et du Portugal.

En 1904, la Société Les Affréteurs réunis fit construire son premier navire, la *Sylvie*. C'était un vapeur de 4.500 tonnes, spécialement aménagé pour le transport des vins. Quelques années plus tard, la société commandait un autre vapeur, le *Bacchus*, de 5.800 tonnes.

Malgré la crise des frets, la flotte s'augmente peu à peu et progresse méthodiquement.

En 1910, la flotte *Conseil* qui, jusqu'alors, était simplement en gérance, devient la propriété de la Société Les Affréteurs réunis.

En 1911, deux nouveaux navires type *Vulcain* sont commandés.

Nous ne saurions refaire ici l'historique de la compagnie. Nous marquerons seulement par quelques dates, quelques jalons, les étapes successives du développement continu de la société.

Ce développement fut tel qu'en 1914, à la veille de la guerre, la Société Les Affréteurs réunis était à la tête d'une flotte de 50.138 tonnes.

Durant les hostilités, la Société Les Affréteurs réunis mit la plus grande partie de son tonnage à la disposition du ministre de la Marine et reçut, à cette occasion, les félicitations du gouvernement.

Survint la guerre sous-marine. Les navires qui faisaient le trafic entre l'Algérie et la France étaient particulièrement exposés aux coups de l'ennemi, puisque leur navigation ne les éloignait pas des côtes et des parages les plus dangereux.

Dans la tourmente, la Société Les Affréteurs réunis vit torpiller ses plus belles unités et ses navires les plus récents, *Sylvie*, *Bacchus*, *Vulcain*, dont nous parlions tout à l'heure, et tant d'autres, furent atteints ; au total, 32.703 tonnes coulèrent à fond et cela représentait 80 % de la flotte.

C'eut été un désastre si M. Jean Stern n'avait pas eu la courageuse initiative de reconstituer son tonnage en achetant des navires aux heures les plus sombres et dans les conditions les plus difficiles.

Tant en son nom qu'au nom de sa filiale, la Compagnie de Vapeurs français, la Société Les Affréteurs réunis fit ainsi l'acquisition, durant les hostilités, de 126.940 tonnes.

D'ailleurs, une partie de tonnage nouvellement acquis fut à son tour torpillé. C'est ainsi que les navires de remplacement, qui portaient les noms si connus dans la compagnie de *Bacchus* et de *Sylvie*, ont été coulés deux fois, si l'on peut s'exprimer ainsi, puisque pour remplacer le tonnage atteint par l'ennemi, un autre navire prenait sa place et se voyait détruit à son tour. Au total, 16.800 tonnes de navires acquis durant les hostilités disparurent dans la guerre sous-marine, portant à 49.503 tonnes le tonnage perdu de la Compagnie. qui a ainsi le triste record du pourcentage le plus élevé dans les pertes durant la guerre.

Photos Besson ::

L'arrivée des invités.

La table d'honneur.

Les représentants de la Presse.

Malgré ces pertes, la Société Les Affréteurs réunis est aujourd'hui à la tête d'une flotte de 145.000 tonnes. alors qu'elle ne comptait que 50.138 tonnes en 1914 et que 49.503 tonnes ont été perdues pendant la guerre.

Ces simples chiffres sont plus éloquents que toutes les dissertations.

Avec sa flotte actuelle, la Société Les Affréteurs réunis vient au quatrième rang dans l'ordre d'importance des compagnies de navigation françaises, après la Compagnie générale transatlantique. les Messageries maritimes, le groupe Chargeurs réunis et Sud-Atlantique.

Cette flotte permet d'assurer des services réguliers sur tous les trafics importants.

[Le trafic de l'Algérie a toujours été et doit rester le principal objet de la Société Les Affréteurs réunis.](#)

Elle possède en Algérie une fidèle clientèle et, pour la satisfaire, elle ne ménage pas ses efforts.

Ses navires les plus neufs, *Phœbus*, *Jean-Stern*, spécialement aménagés pour le transport des vins, sont mis sur cette ligne entre l'Algérie et Rouen.

Les ports de l'Atlantique sont également desservis.

Enfin, quatre vapeurs assurent un service régulier dans la Méditerranée, entre Marseille, Cette et l'Afrique du Nord.

Une ligne de cabotage entre les ports français de la Méditerranée et un service de cabotage algérien complète cette organisation en drainant les chargements des ports secondaires vers les centres d'embarquement plus importants.

Pour combattre la concurrence étrangère, la Société Les Affréteurs réunis a même établi une ligne directe entre l'Algérie et Anvers. Elle assure ainsi le ravitaillement en vins de l'armée du Rhin avec le retour du vide.

Depuis plus d'un an, une ligne a été créée entre l'Amérique du Nord et l'Afrique du Nord.

Les colons algériens ont ainsi le moyen d'importer directement les machines agricoles américaines dont ils peuvent avoir besoin.

Les vins et les alcools d'Algérie trouveraient au retour un débouché intéressant chez nos amis d'Amérique si une réglementation sévère n'en interdisait pas l'entrée. L'Amérique est sèche, mais peut-être pas pour longtemps, souhaitons-le pour les viticulteurs algériens.

L'initiative de la Société Les Affréteurs réunis s'est manifestée tout dernièrement encore par l'organisation de ses lignes du Levant.

Le projet était noble et l'entreprise difficile.

Il s'agissait de placer le pavillon français en face du pavillon allemand dans la Méditerranée Orientale et dans le Levant sur le trafic réservé avant la guerre à la Deutsche Levant Linie.

L'influence française en Orient est liée à ce développement de notre marine marchande. Il est indispensable que les marchandises françaises soient transportées sous pavillon français, si les négociants veulent que le secret de leur clientèle soit respecté. Les Allemands ont excellé de

Photos :

Le départ des invités.

Le steamer *Sahara*, affecté aux lignes Algérie-Ports français de la Méditerranée.

Le steamer *Silène* (7.000 tonnes), de la Société Les Affréteurs réunis

Le steamer *Éole* (5.500 tonnes) et le steamer *Cérès* (5.430 tonnes) de la Société Les Affréteurs réunis

Le steamer *Édouard-Shaki* (6.700 tonnes), de la Société les Affréteurs réunis.

Le steamer *Vulcain* (6.700 tonnes), de la Société Les Affréteurs réunis.

Le vapeur *Pomone*.

tout temps à relever sur les manifestes les noms des chargeurs et des destinataires, et les commerçants assez naïfs pour leur confier leurs marchandises étaient tout étonnés de voir, quelques mois après, une maison de Düsseldorf ou Krefeld venir offrir à leurs clients un produit similaire imité à bas prix.

Le pavillon français est le meilleur commis voyageur, ne l'oublions pas. Avec lui, c'est non seulement la Marine française qui pénètre dans le pays, c'est en même temps nos idées et notre civilisation qui se propagent à l'étranger.

C'est donc une noble entreprise à tenter que de prendre la place de la Deutsche Levant Linie dans le trafic du Levant.

La Société Les Affréteurs réunis y a réussi depuis quelques mois. Sa ligne partant de Hambourg et Anvers suit pas à pas les escales des anciennes lignes allemandes : Alger, Messine, Alexandrie, Beyrouth, puis le Pirée, Constantinople, la mer Noire sont régulièrement desservis.

Alger devient ainsi le point de jonction de tout le trafic de la Société qui, schématiquement, pourrait se représenter par une ligne descendant Nord et Sud d'Hambourg à Anvers sur l'Algérie, tandis qu'une autre, faisant Est et Ouest, partirait de New-York pour Constantinople en coupant la première à Alger.

Le port d'Alger devient donc la plaque tournante de tout ce trafic.

Une ligne de l'Adriatique, descendant du Nord sur Trieste, Fiume et les côtes de Dalmatie, fait également escale à Alger ; là encore, il fallait prendre la place des Allemands, en mettant à la disposition des nouveaux pays yougo-slaves le tonnage dont ils ont besoin pour développer leur commerce.

On peut espérer que ces pays, qui doivent à la France la meilleure part de leur indépendance, seront reconnaissants au pavillon français de venir fréquenter leurs ports.

La Société Les Affréteurs réunis a complété son œuvre par quelques lignes annexes du Portugal sur Bordeaux ou des Canaries sur France.

Des navires spécialement aménagés pour le transport des bananes importent rapidement à Bordeaux ou à Dunkerque les fruits de Ténériffe ou de Las Palmas.

Enfin, par sa filiale, la Compagnie de Vapeurs français, la Société Les Affréteurs réunis assure un service régulier avec le Maroc et le Sénégal. Deux paquebots, munis des derniers aménagements modernes, transportent des passagers sur Oran, Casablanca et Dakar.

Le fait d'avoir organisé un service de paquebots à passagers dans la Méditerranée au lendemain de la guerre, sans aucune subvention et sans aucun appui du gouvernement, est une preuve des plus évidentes de la vitalité de la Société Les Affréteurs réunis.

Alors que nos compagnies subventionnées manquent de paquebots et traînent des services languissants malgré les sommes importantes que le budget leur accorde, il est intéressant de voir une compagnie jeune organiser sans aucun appui un service de passagers qui donne satisfaction à sa clientèle.

Ajoutons que, pour compléter cette organisation, la Société Les Affréteurs réunis a créé ses propres ateliers à Alger et à Rouen pour faire les réparations d'entretien de ses navires. Pour les grosses réparations et les constructions neuves, elle a partie liée avec la Société des ateliers et chantiers maritimes du Sud-Ouest.

Le pavillon de la Société Les Affréteurs réunis est vert, couleur espérance ; cette compagnie est, en effet, de celles à qui les plus grands espoirs sont permis.

Un tel effort est à suivre. Il intéresse tout particulièrement le port d'Alger où la Société Les Affréteurs réunis occupe aujourd'hui une place prépondérante.

C'est grâce à l'ampleur de vues de M. Jean Stern qu'elle a pu atteindre en si peu de temps une valeur aussi considérable.

C'est aussi au rôle très actif joué par M. Julien Laurens, son agent général pour l'Algérie, qu'elle est redevable de son rapide développement à Alger et de la faveur unanime de tous ceux qui prévoient le grand avenir maritime de notre Colonie.

Il faut rendre ici un hommage particulier à cet homme courageux et distingué qui a su élever son entreprise à la beauté d'une œuvre d'art.

On comprendra d'ailleurs l'estime universelle dont M. Julien Laurens jouit dans nos milieux maritimes en apprenant que les armateurs algériens l'ont unanimement désigné à la présidence de leur syndicat.

Voici le tableau de la flotte de la Société Les Affréteurs réunis :

Titan	8.100 tonnes.
Olympe	8.100
Jupiter	7.300
Silène	7.000
Jean-Stern	7.000
Bacchus	7.000
Phœbus	7.000
Andrée	6.600
Édouard-Shaki	6.200
Vulcain	6.200
Éole	5.500
Flore	5.500
Cérès	5.430
Hercule	5.025
Junon	4.000
Pomone	3.200
Vénus	3.065

Bellone	2.485
Les Baléares	1.050
Apollon	1.400
Mongibello	1.200
Mont-Saint-Clair	1.200
Mars	1.100
Maréchal-Foch	1.000
Sahara	950
Nice	730
Gaulois	630
Diane	500
Maréchal-Joffre	500
Nouveau-Conseil	380
Mayenne	290
Ville-d'Arzew	190
Jeanne-Antoinette	120
Jeanne-d'Arc	115

Cette simple énumération suffit amplement à prouver l'importance considérable de cette grande Compagnie qui a si audacieusement fixé l'avenir et que l'avenir fera — nous en sommes assurés désormais — plus prospère et plus grande encore.

C'est à M. Jean Stern et à ses dévoués collaborateurs que revient l'honneur d'avoir su donner à cette œuvre l'extension et l'essor qu'elle méritait.

Photos :

M. Jean Stern, directeur-administrateur de la Société Les Affréteurs réunis.

M. Laurens.

Le remorqueur *Édouard-Shaki*.

.....



Hangars-abris de la Société Les Affréteurs réunis, comprenant magasin-cale, magasin libre et entrepôt industriel, desservi sur ses deux flancs par les voies de toutes les compagnies de chemins de fer

Poursuivant notre visite, nous arrivons devant les hangars de la Société Les Affréteurs réunis qui couvrent, à l'enracinement du Grand Môle, une superficie de 2.500 mètres sur une longueur de 100 mètres.

Il convient ici de méditer un moment sur les origines et les destinées de cette société, l'une des plus puissantes sinon la plus puissante des entreprises maritimes et

commerciales qui assurent à la fois la grandeur et la prospérité de notre grand port africain.

C'est un patriciat marin qu'exercent MM. Jean Stern et Laurens sur notre Méditerranée barbaresque.

On ne peut s'empêcher d'évoquer ici le souvenir de ces riches dynasties de marchands vénitiens qui ont fait rayonner sur l'Adriatique la puissance commerciale des doges et qui avaient sur leurs galères le reflet étincelant et les dorures du Bucentaure.

L'analogie est plus frappante encore dans ce vaste salon que M. Laurens occupe et dont les larges baies permettent de saisir, d'un seul regard à travers les architectures du balcon de pierre, toute l'étendue spacieuse de ce port tissé d'agrès et de cordages et baigné de cette lumière vénitienne que les Tintoret, les Véronèse et, plus près de nous, un Ziem ont su magnifiquement exprimer.

.....
Le steamer *Hercule*, de la Société, procède à un débarquement bord à quai
Le *Bacchus* opérant bord à quai
Le remorqueur *Jean-Stern*
Le steamer *Titan* opérant un débarquement de marchandises diverses.
Les vapeurs *Éole* et *Cérès* opérant simultanément.

*
* *

Depuis, le port d'Alger a vu grandir sa réputation. Des hommes tels que MM. Jean Stern et Laurens se sont attachés à une grande entreprise et à un grand rêve.

Pour eux, Alger doit retrouver, sur le plan commercial et maritime, la place qu'elle occupait, sur le plan moral, au XVI^e, au XVII^e et, au XVIII^e siècle : cette situation privilégiée sur la carte du monde qui lui a permis d'inquiéter les empires les plus puissants.

Alger, aujourd'hui française, doit reconquérir ses titres de noblesse et ses anciens apanages.

Elle ne peut se satisfaire du simple renom de nos ports français.



Le steamer *Jean-Stern* opérant en même temps d'un bord à quai et de l'autre bord sur chaland.

Photos :

Un embarquement de fûts de vin sur le vapeur *Junon*, par la Société Les Affréteurs réunis Vapeur *Hercule*. — Déchargement à quai de marchandises diverses directement sur wagon, par la Société Les Affréteurs réunis.

Une opération rapide de débarquement de céréales. — Le vapeur *Silène*, de la Société Les Affréteurs réunis, débarque 6.500 tonnes de céréales, à raison de 1.300 tonnes par jour, opération comprenant la mise en sacs, dans les cales de blé arrivé en vrac, le pesage et la mise en wagon.

Son passé l'oblige à dominer de plus haut cette Méditerranée qu'elle a si longtemps terrifiée et soumise, mais à la dominer aujourd'hui, pacifiquement pour le plus grand honneur de la nation qui l'a conquise d'une façon définitive à la civilisation.

À cette œuvre — par une conception plus vaste, par une intelligence plus hardie de notre mission maritime dans le monde — MM. Jean Stern et Laurens ont consacré leur puissante activité. Le jour n'est pas éloigné, nous semble-t-il, où cette œuvre verra le succès la couronner.

Alger, port français, continuera ainsi à jouir de son ancienne renommée.

Aux fastes sanglants et cruels qui ont fait de la vieille cité barbaresque un prodigieux souvenir historique succéderont d'autres fastes qui, grâce à l'intelligence, à l'énergie et à l'activité d'hommes tels que MM. Jean Stern et Laurens, lui assureront, sur les marchés du monde, une gloire non moins étincelante et plus pure.

*
* *

Grâce à une organisation méthodique parfaite, la Société Les Affréteurs réunis est arrivée, sur notre marché maritime, à une situation que l'on peut qualifier de prépondérante. Il suffit, pour en être convaincu, de visiter ses entrepôts, ses hangars, ses bureaux, ses navires.

Les hangars où nous pénétrons sont édifiés sur un lot de 6.000 mètres carrés et s'élèvent sur les terre-pleins de la Chambre de commerce.

Ils comportent deux immenses travées ; leurs fondations ont été réalisées sur semelles en béton armé. Ils ont été construits pour le compte de la Société par M^{me} veuve Beudon, constructeur, entrepreneur.

Selon une rigoureuse et logique ordonnance, ces hangars sont divisés en trois parties nettement distinctes.

La première offre aux regards un magasin cale dans le vieux port.

Dès le débarquement du navire, les marchandises sont entreposées et placées sous la surveillance de la Douane.

Après l'acquiescement des droits à percevoir, si la livraison aux réceptionnaires n'est pas immédiate, les marchandises sont conservées dans une autre partie des hangars aménagée en magasin libre.

Ces magasins, très spacieux, reçoivent également les marchandises destinées à l'exportation.

Elles y séjournent à l'abri, sous la responsabilité de la Société, jusqu'au moment de leur embarquement.

Ce dont on est le plus heureusement frappé, lorsque l'on pénètre dans ces vastes hangars, c'est de l'ordre qui préside à la mise en piles des marchandises de toutes sortes.

Un classement impeccable, un gerbage régulier des caisses sont autant de dispositions qui facilitent la recherche et la retraitaison des colis entreposés.

Sur chacune des piles, des inscriptions très lisibles indiquent le nom et le numéro de voyage du navire importateur.

Des travées distinctes, munies de plaques indicatrices, sont spécialement réservées aux colis qui doivent être transbordés sur les vapeurs côtiers en vue de leur réexpédition sur les divers points de la côte.

Quant, aux marchandises non périssables, elles sont déposées sur la partie à découvert du terrain, après avoir été soigneusement classées et bâchées.

La troisième partie du hangar est affectée à l'entrepôt de Régie.

Vous pouvez voir dans ce compartiment spécial les alcools et spiritueux soumis au contrôle de la Régie et qui doivent faire l'objet de réexpéditions ou de livraisons ultérieures.

Les représentants des maisons qui ne possèdent pas d'entrepôts à Alger peuvent y laisser leurs marchandises dont les droits sont acquittés au fur et à mesure de leur sortie.

On comprend combien doit être appréciée une telle initiative, si l'on songe que la clientèle est libérée du souci et du soin des formalités administratives toujours longues et ennuyeuses. C'est là l'un des nombreux mérites de la Société Les Affréteurs réunis que d'avoir conçu et réalisé cette remarquable organisation, la seule, d'ailleurs, qui fonctionne dans notre port sous la gestion directe d'une compagnie de navigation.

*

* *

Les hangars que nous venons de visiter sont, de plus, édifiés sur un emplacement de choix, desservi aussi bien par les voies charretières que par les voies ferrées de la Compagnie P.-L.-M., de l'E.-A. [Est-Algérien] et des C. F. R. A. [Chemins de fer sur route d'Algérie] qui, sur ses quatre faces, l'enserment de leur réseau.

Cette situation exceptionnelle permet à la Société Les Affréteurs réunis de faire parvenir aux destinations les plus diverses les marchandises ou d'en assurer la réexpédition sur tous les points de l'Algérie par voie ferrée, sans camionnage onéreux, sans manipulations dangereuses, toujours coûteuses et toujours préjudiciables.

À leur débarquement du navire, ces marchandises n'ont que quelques mètres à franchir pour occuper dans les hangars la place que leur désignent leur nature et leur destination.

Il arrive fréquemment aussi qu'elles sont, du navire même, placées directement sur les camions et sur les wagons qui doivent les acheminer vers le lieu d'expédition.

Ajoutons enfin que l'emplacement le long du quai, au droit des hangars, est exclusivement réservé aux navires de la Société.

*
* * *

Nous voici maintenant devant la façade Sud des hangars qui, en bordure de la rue centrale du Grand Môle, est tournée vers la ville.

Devant nous, les rails s'entrecroisent, les wagons glissent.

Le chargement des marchandises peut donc s'opérer dès la sortie des magasins de la façon la plus commode et la plus directe. C'est ainsi que les marchandises exportées passent directement de wagons ou de camions en magasin.

La Société Les Affréteurs réunis ne s'en tient pas à cette organisation déjà remarquable.

Portant plus loin son effort, et poursuivant son œuvre qu'elle désire amener au plus haut point de perfectionnement, elle a commandé un matériel important et un outillage moderne de manutention mécanique.

C'est ainsi qu'elle sera pourvue prochainement de chariots automobiles et de monte-charge qui permettront des manutentions à la fois très rapides et d'une grande économie. Elle envisage même une installation qui permettra de prendre les marchandises sur le palan pour être mises en magasin sans le recours de la main-d'œuvre.

Photo :

Un embarquement de caisses de cigarettes Méliá pour le Portugal, effectué sur le navire *Olympe*, par la Société Les Affréteurs réunis.

Un arrivage de charbon destiné à la Société Les Affréteurs réunis.

*
* * *

Le navire actuellement en déchargement, que vous voyez ici, est situé juste en face des hangars que nous venons de visiter.

Mais il arrive quelquefois que la Société a simultanément dans le port plusieurs navires en opération dont un seul peut occuper l'emplacement privilégié, bord à quai, dont nous avons parlé plus haut.

Photo :

Le *Marthe-Solange*, dépôt de charbon de la Société Les Affréteurs réunis.

Les navires qui, selon l'expression technique, doivent « travailler en pointe » ou se trouvent dans l'impossibilité d'accoster, sont alors dans l'obligation de recourir aux chalands.

Là, encore, la société, toujours puissamment outillée, n'a pas à faire appel à des intermédiaires.

Elle possède, en effet, quarante embarcations de servitude ou chalands et deux remorqueurs, le Jean-Stern et l'Édouard-Shaki, pour les besoins de son acconage.

Elle dispose, en outre, de deux pontons bigues. Notre photographie ci-contre représente le Léonard (80 tonnes) qui est l'engin le plus puissant du port d'Alger.

Les différentes vues que nous avons prises au cours de notre visite permettent de mesurer aisément l'importance de ce service d'acconage..

Nous avons assisté à plusieurs opérations.

On ne peut qu'être frappé par la rapidité et le soin avec, lesquels elles sont effectuées, grâce, d'ailleurs, à un personnel de choix spécialisé tant dans la manutention des marchandises que dans le transport et la manipulation des vins.

Voici, devant nous, le Silène qui apporte à Alger une cargaison de blé.

Six mille cinq cents tonnes de grains ont pu être, par les soins de la Société, débarqués, pesés, puis chargés sur des wagons à raison de 1.500 tonnes par jour.

Enfin, pour le transport des vins, la Société Les Affréteurs réunis dispose de navires aux aménagements spéciaux.

Ces navires possèdent des équipes formées uniquement pour la manutention et l'arrimage des fûts.

L'excellence de ce personnel spécialisé et remarquablement outillé est telle qu'il ne limite pas son action aux navires de la Société.

C'est à lui que font appel les Compagnies de navigation, c'est le cas des Transports maritimes de l'État, qui ne disposent pas d'organisations similaires et que recourent aussi les réceptionnaires qui ont conclu des affrètements de navires pour le transport de marchandises en quantités considérables.

Telle est la formidable activité de ce Département d'acconage dont la réputation est des plus grandes.

*
* *

Au moment où nous allons poursuivre notre visite, le commandant Size nous signale le *Marthe-Solange* amarré à la grande jetée Est.

C'est un grand voilier en fer, désarmé, qui a été spécialement aménagé pour servir de dépôt flottant de charbons de soute.

La Société Les Affréteurs réunis possède en effet une flotte importante dont un grand nombre de navires escalent fréquemment dans notre port.

Elle peut assurer elle-même, grâce à son dépôt flottant, le ravitaillement de ses soutes. L'organisation de son Département « Charbon » lui permet de figurer parmi les meilleures maisons de charbonnage du port.

Ici encore, comme pour l'acconage, elle ne limite pas son action aux seules opérations de ravitaillement de ses navires, mais fournit également les soutes des relâcheurs.

La rapidité et la méthode avec laquelle elle a toujours effectué ces opérations d'embarquement l'ont, depuis longtemps, signalée à l'attention générale.

En permanence, est arrimé sur ses chalands un stock important de charbon.

Il lui est ainsi permis d'embarquer avec facilité sur un navire dès son arrivée dans le port.

D'autre part, la Société Les Affréteurs réunis importe ses charbons par ses propres navires.

Elle est donc particulièrement bien placée et désignée sur notre marché pour opérer toutes fournitures, dans les meilleures conditions.

Photos :

Le remorqueur *Édouard-Shaki*.

Le steamer *Industrie*, de la Société Les Affréteurs réunis, ligne Méditerranée

*
* *

L'entreprise conçue par la Société Les Affréteurs réunis est vraiment grandiose.

Son distingué secrétaire général, M. Versini, en a tracé les grandes lignes avec une vigoureuse éloquence.

« L'œuvre de prédilection de la Société, a-t-il dit excellemment, est d'améliorer sans cesse les relations commerciales entre la France, les pays d'outre-mer et l'Algérie, cette Algérie à qui elle doit une grande part de sa prospérité.

Desservir l'Algérie, tel fut le mot d'ordre qui guida les efforts de la Société pendant la guerre, malgré les pertes énormes causées par la guerre sous-marine.

Les plaies ont été pansées ; la flotte, qui représentait avant la guerre un tonnage de 18.000 tonnes, réduit à 15.000 tonnes par la guerre sous-marine, est aujourd'hui de 145.000 tonnes avec quarante et un navires. Les brèches ont donc été largement comblées.

Au moment où le fait dominant dans les milieux maritimes est le nombre des navires en chômage, au moment où la crise mondiale contraint certains armateurs, qui ne trouvent plus à employer leurs unités de façon rémunératrice, où cette crise les contraint à une espèce de désertion vis-à-vis du commerce, la Société intensifie son effort.

Elle prolonge la résistance sur le domaine économique et s'attache à prendre la place des compagnies allemandes sur les lignes où, même avant la guerre, aucune compagnie française ne s'était hasardée. Elle continue à assurer la régularité de ses anciens services tout en procédant à des créations nouvelles : son activité ne s'est pas ralentie.

Vous nous excuserez de concevoir quelque orgueil de cette activité et nous permettre de rendre hommage à M. Jean Stern dont la clairvoyance et l'initiative ont voulu les résultats dont nous nous félicitons aujourd'hui.

Le conseil d'administration de la société a rendu un hommage éclatant à l'œuvre de M. Stern en donnant son nom à l'un de nos navires.

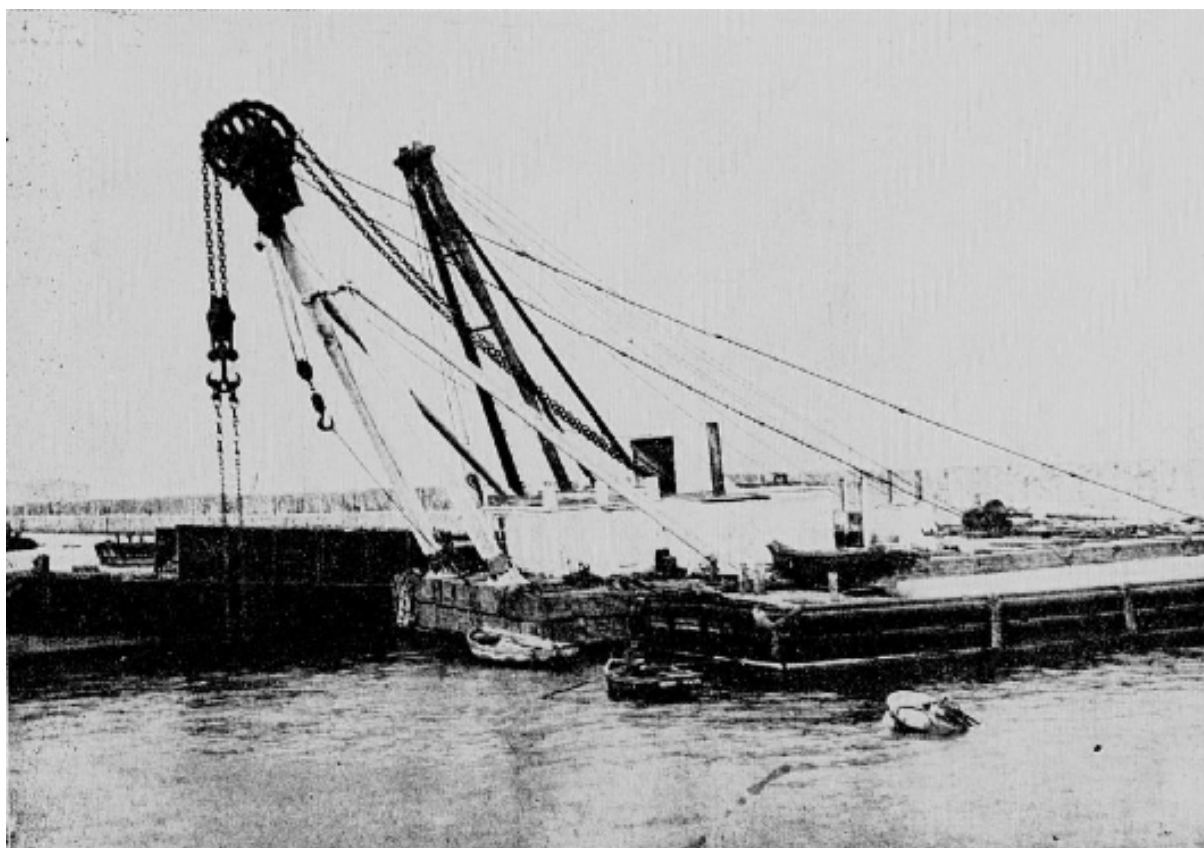
Le gouvernement, en remettant à M. Jean Stern la croix de la Légion d'honneur, a consacré cette œuvre et reconnu que l'effort accompli et les résultats obtenus ont constitué un appoint considérable dans la rénovation de notre marine marchande.

Le contre-amiral Laugier, commandant la Marine en Algérie, a rendu publiquement hommage à l'œuvre de M. Jean Stern.

C'est avec joie, a-t-il déclaré un jour, que je constate la reprise des communications maritimes et l'extension du commerce sur mer.

Il m'est agréable de souligner le rôle marquant de la Société Les Affréteurs réunis et de rappeler son inlassable activité au cours de la guerre où, malgré les pertes de tonnage considérables, elle a coopéré vaillamment à la défense nationale. »

M. Dubief, secrétaire général du gouvernement général de l'Algérie, s'est associé à l'hommage de l'amiral Laugier.



Le *Léonard*, ponton-bigue (puissance de levage 80 tonnes) de la Société Les Affréteurs réunis

Le « Jean-Stern » en Algérie
(*Le Sémaphore algérien*, 9 mars 1921)

Réception à Philippeville

Nous avons déjà entretenu nos lecteurs des péripéties de bon augure du premier voyage du « Jean-Stern » en Algérie, et dit avec quelle cordialité le monde du commerce et de l'armement avait fêté à Oran le nouveau steamer de la société les « Affréteurs réunis ».

À Philippeville, la sympathie des autorités et du négoce n'a pas moins vivement répondu à l'invitation que M. Ramon avait transmise au nom de la compagnie, puisque, parmi les visiteurs qui se sont rendus à bord du « Jean-Stern », la presse locale a cité :

MM. Bonafous, sous-préfet ; Maury, adjoint au maire ; lieutenant-colonel Gateau, commandant d'armes ; Pinelli, président de la Chambre de commerce ; Rème, ingénieur des ponts et chaussées ; Piquois, administrateur maritime ; Portolano, président du Syndicat commercial ; Payan, commandant du port ; Flogny, administrateur principal.

Au champagne, M. Ramon se leva et adressa en termes courtois un discours de bienvenue à ses hôtes d'un moment. Faisant ensuite valoir les qualités du « Jean-Stern », l'orateur tint à souligner l'effort considérable entrepris par la Société les « Affréteurs réunis » pour reconstituer sa flotte commerciale en partie détruite par la guerre sous-marine.

Réception à Alger

Après avoir été fêté à Philippeville, c'est à Alger que le « Jean-Stern » est venu recevoir les plus remarquables témoignages de l'intérêt que l'Algérie officielle et laborieuse portait aux constants efforts de la société des « Affréteurs réunis ».

En l'absence, très regrettée, de M. Julien. Laurens, l'actif et habile agent général, que d'autres obligations avaient appelé à Paris, ce fut M. Versini, secrétaire général de l'agence d'Alger, qui reçut très aimablement les invités, entouré de MM. Lolley, fondé de pouvoir de M. Brisson, directeur des Ateliers algérois, et des divers chefs de service.

Nous avons remarqué parmi les personnes présentes : M. Dubief, secrétaire général du gouvernement ; M. Schneider, chef du cabinet de M. Abel ; l'amiral Laugier, commandant la marine en Algérie ; le général de division de Bonneval ; M. Basset, secrétaire général de la Préfecture ; M. Célérier, président de la Ligue maritime ; M. Billard, président de la chambre de commerce ; M. Tarting, président du Syndicat commercial ; M. Philibert, président du tribunal de commerce ; M. Come, sous-directeur des chemins de fer de l'État algérien ; M. le général Monhoveu ; M. L'intendant Lévy ; M. Raby, inspecteur général des ponts. et chaussées ; M. Ganckler, ingénieur en chef des ponts et chaussées ; M. Barbé, chef de l'exploitation des C. F. R. A. ; Monsieur Varcollier, directeur des C. F. R. A. ; M. Antoine Achaque, armateur ; M. Ben Redaouane, membre de la chambre d'agriculture, chevalier de la Légion d'honneur ; M. Lepage, membre de la chambre de commerce, et un grand nombre de chefs d'industries et de maisons de commerce d'Alger.

Un lunch a réuni tous les invités et M. Versini a prononcé l'allocution suivante :

Messieurs,

En l'absence de M. Laurens qui regrettera d'avoir été retenu à Paris, je ne pouvais avoir de mission plus agréable que celle de recevoir à bord du *Jean-Stern* les invités de la Société « Les Affréteurs réunis ».

En acceptant de venir visiter ce nouveau vapeur, vous nous avez fait un honneur dont nous tenons à vous remercier dès l'abord.

Votre présence constitue pour nous un précieux encouragement.

Le *Jean-Stern*, comme le *Bacchus* et le *Silène* qui ont déjà touché notre port, comme le *Phœbus* qui ne tardera pas à y paraître, a été conçu pour répondre à tous les besoins des chargeurs algériens et spécialement aménagé pour le transport des vins.

Construit par la Société des Ateliers et chantiers maritimes du S.-O., cette unité de 7.300 t. a été lancée à Bordeaux le 30 septembre dernier.

Il fait aujourd'hui son voyage d'inauguration sur nos lignes d'Algérie auxquelles il demeurera désormais affecté.

Car c'est l'œuvre de prédilection de la Société « Les Affréteurs réunis » d'améliorer sans cesse les relations commerciales entre la France, les pays d'outre-mer et l'Algérie, cette Algérie à qui elle doit une grande part de sa prospérité.

Desservir l'Algérie, tel fut le mot d'ordre qui guida les efforts de la Société pendant la guerre, malgré les pertes énormes causées par la guerre sous-marine.

Les plaies ont été pansées ; la flotte — qui représentait avant la guerre un tonnage de 48.000 t., réduit à 15.000 t. par la guerre sous-marine — est aujourd'hui de 145.000 tonnes avec 41 navires.

Les brèches ont donc été largement comblées.

Au moment où le fait dominant dans les milieux maritimes est le nombre des navires en chômage, au moment où la crise mondiale contraint certains armateurs, qui ne trouvent plus à employer leurs unités de façon rémunératrice, où cette crise les contraint à une espèce de désertion vis-à-vis du commerce, la société intensifie son effort.

Elle prolonge la résistance sur le domaine économique et s'attache à prendre la place des compagnies allemandes sur des lignes où, même avant la guerre, aucune compagnie française ne s'était hasardée.

Elle continue à assurer la régularité de ses anciens services tout en procédant à des créations nouvelles : son activité ne s'est pas ralentie.

L'*Andrée* a quitté votre port ce matin se rendant à New-York.

Le *Cérès*, ancré près de nous, relèvera sur Constantinople.

Le Warrega, attendu aujourd'hui, relèvera d'Alger sur Beyrouth.

Le *Jean-Stern* est en charge pour Anvers et Rouen

Le *Vénus* quitte Alger aujourd'hui, inaugurant un service mensuel sur l'Adriatique.

Vous nous excuserez de concevoir quelque orgueil de cette activité et nous permettrez de rendre hommage à Monsieur Jean Stern dont la clairvoyance et l'initiative hardie ont voulu les résultats dont nous nous félicitons aujourd'hui.

Le conseil d'administration de la société a rendu un hommage éclatant à l'œuvre de Monsieur Stern en donnant son nom au navire sur lequel nous avons le plaisir de vous recevoir aujourd'hui.

Le gouvernement, en remettant à M. Jean Stern la croix de la Légion d'honneur, a consacré cette œuvre et reconnu que l'effort accompli et les résultats obtenus ont constitué un appoint considérable dans la rénovation de notre marine marchande.

Puisque, Messieurs les commerçants, vous avez bien voulu nous encourager de votre présence, permettez-nous de faire un nouvel appel à votre solidarité en vous demandant de réserver votre fret au pavillon national ; vous servirez ainsi vos intérêts les plus immédiats en contribuant, plus peut-être que de toute autre manière, à l'amélioration des changes qui pèsent si lourdement sur vos transactions.

La Société « Les Affréteurs réunis » suit avec le plus grand intérêt les travaux de vos assemblées consulaires guidées par les initiatives éclairées de ses dirigeants en vue de l'extension du port d'Alger.

Vers le but que vous poursuivez ardemment, elle est prête à répondre à tous vos efforts en augmentant au fur et à mesure de votre essor le nombre des navires qui, sous le pavillon vert étoile, fréquentent votre port.

Messieurs, en terminant, nous voulons exprimer particulièrement nos remerciements à Monsieur le gouverneur général et à Monsieur le préfet qui ont bien voulu se faire représenter à cette réception, à Monsieur le maire d'Alger, à toutes les notabilités civiles, militaires et commerciales qui ont bien voulu nous honorer de leur présence,

À Messieurs les représentants de la presse algéroise.

Ces remerciements vont à vous très vifs, messieurs les chargeurs, qui en répondant à notre invitation, nous donnez une marque précieuse d'encouragement.

Je lève mon verre à Monsieur Jean Stern, à vous tous, Messieurs, à la plus grande prospérité de vos affaires, à celles du port d'Alger.

Comité des armateurs de France
(*Le Journal général de l'Algérie*, 17 mars 1921)

Parmi les noms des membres du conseil d'administration du Comité des armateurs de France qui viennent d'être élus pour 1921, nous relevons les noms de MM. Jean Stern et P. Demolière, l'un directeur, l'autre secrétaire général de la société Les Affréteurs réunis.

Ce témoignage de confiance donné par les armateurs français à deux personnalités des Affréteurs réunis est une nouvelle preuve de l'importance qu'est arrivée à prendre cette entreprise (quelque peu algérienne) dans le monde de la marine marchande.

(*Le Journal des finances*, 23 mars 1921)

Au comptant, au Parquet, les Affréteurs réunis sont demeurés fixés entre 600 et 610 ; l'assemblée du 16 courant a modifié les décisions qui avaient été prises par l'assemblée extraordinaire du 14 septembre dernier, autorisant l'augmentation du

capital de 7.400.000 à 25.000.000. Les droits de préférence pour la souscription aux actions nouvelles seront dans la proportion de 80 % pour les actionnaires et de 20 % pour les porteurs de parts ; de plus, aux assemblées ordinaires, les porteurs de 25 actions A auront droit à 15 voix, ceux de 25 actions B à une voix, et aux assemblées extraordinaires, les porteurs d'une action A auront droit à 15 voix ceux d'une action B à une voix.

Ajoutons que les actionnaires peuvent, dès maintenant, réclamer les parts qui doivent leur être remises à raison de une pour une action.

Informations maritimes
Le « Cérès » a touché une mine
(*Le Sémaphore algérien*, 15 avril 1921)

Le vapeur français « Cérès », de la Compagnie des Affréteurs réunis, parti de Constantinople, a touché une mine flottante. Des avaries ont été causées à l'avant du navire sur la ligne de flottaison. Les cales de l'arrière sont sèches. Il a été remorqué à Bourgan par le vapeur français « Tétouan ».

LES AFFRÉTEURS RÉUNIS DANS L'ADRIATIQUE

La société « Les Affréteurs réunis » vient d'inaugurer une ligne de navigation entre les ports français et les ports de l'Adriatique, pour faciliter le développement des exportations des produits français vers la Yougo-Slavie et leur permettre de profiter des débouchés qu'ils sont susceptibles d'y trouver.

Il y aura, en principe, un départ par mois. L'itinéraire suivi par les cargos de la société « Les Affréteurs réunis » est le suivant :

Newcastle, Hambourg, Anvers, éventuellement Le Havre et Bordeaux, Alger, Trieste, Fiume, Venise, Ancône, éventuellement Sebenito et Spalato, Bari et retour par Corfou et Alger vers les ports du Nord.

Trois cargos sont actuellement affectés au service de cette ligne : le « Labor », de 3.000 tonnes, qui se trouve en ce moment en charge et qui, parti de Bordeaux, suit la ligne Bône, Malte, Trieste et l'Adriatique ; le « Vénus », de 3.500 tonnes, actuellement à Trieste, et qui fait retour sur Alger et Marseille ; enfin le « Libertas », ex « Roman », 3.500 tonnes, affecté au prochain départ, qui chargera vers le 12 ou le 15 avril à Newcastle, Hambourg, Anvers et Bordeaux et suivra la ligne régulière dont nous venons d'indiquer l'itinéraire.

LES AFFRÉTEURS RÉUNIS
(*Le Sémaphore algérien*, 20 avril 1921)

La société « Les Affréteurs réunis », sans bruit, sans réclame tapageuse, s'est classée depuis ces dernières années parmi les principales compagnies de navigation françaises. Son matériel naval, de 50.140 tonnes en août 1911, tomba du fait de la guerre sous-marine à 17.110 tonnes, mais s'élève aujourd'hui, sous l'active impulsion de son président M. Jean Stern, à près de 150.000 tonnes en vapeurs et paquebots presque tous neufs. Le programme d'extension des services de la société se réalise avec une grande rapidité pour le plus grand profit de nos possessions nord-africaines et c'est ainsi que le commerce des services réguliers et fréquents entre les principaux ports français et

l'Algérie, la Tunisie et le Maroc, sans compter les lignes spécialisées de Cardiff à Rouen (charbons), de Bordeaux aux Canaries (bananes), de Bordeaux au Portugal (vins) et, enfin, les grandes lignes Angleterre. Syrie et mer Noire et Marseille, New-York.

Les participations de la société dans de nombreuses entreprises complémentaires lui permettent de réduire ses propres risques et ses frais et d'accroître ses affaires, tout en retirant des profits supplémentaires. C'est ainsi que la Société « Les Affréteurs réunis » a une participation d'un tiers dans l'importante firme Armstrong Emlyn Jones and C^o. Elle a également des intérêts. dans la Société des Établissements Édouard Shaki, la Compagnie des Vapeurs français, les Ateliers et chantiers maritimes du Sud-Ouest, la Compagnie d'assurances maritimes l'Unité, le Lloyd de France Maritime Transports, la Compagnie charbonnière du Nord-Africain, la Société Francimex, la Compagnie d'acconage Froment, la Société d'acconage du Sud-Ouest, la Société des Armateurs français, les Transports Jullian, etc.

La composition de la flotte de la compagnie est heureuse ; elle compte de nombreux vapeurs et paquebots de 5.000 à 8.000 tonnes en majorité neufs, c'est-à-dire des vaisseaux essentiellement pratiques ayant une capacité de transport élevée, mais dont le tonnage n'est cependant pas assez important pour provoquer des frais d'exploitation onéreux. Tous les experts. en matière maritime sont, en effet, unanimes pour assurer que les navires de 5.000 à 8.000 tonnes réalisent le maximum de rendement pour les moindres frais.

La situation financière de la société est très forte, comme, l'on en peut en juger par le dernier bilan connu, celui de l'exercice 1919.

L'exercice en cours ne sera pas moins favorable et la réalisation des décisions de l'assemblée extraordinaire de septembre dernier apportera au conseil des moyens financiers imposants qu'il pourra mettre en œuvre dans l'immense champ d'action de l'entreprise. Cette assemblée a, notamment, décidé de porter le capital à 25 millions et d'émettre des bons ou obligations jusqu'à concurrence de 30 millions de francs, en vue de l'accroissement du matériel naval. Les 74.000 actions anciennes ont, en outre, reçu chacune à titre gratuit, une part bénéficiaire obtenant 20 % des bénéfices nets actuels.

La trésorerie de la société étant fort aisée, les appels de fonds du conseil ne seront effectués qu'au fur et à mesure de la mise en service des vapeurs en construction de telle sorte qu'à aucun moment, les capitaux à rémunérer ne seront sur les disponibilités pas plus que sur les profits à répartir. Il est à remarquer, au surplus, que les services sont principalement organisés sur l'Algérie. Cette particularité fait que les Affréteurs réunis n'auront pas à souffrir de la baisse des frets, car non seulement ses navires sont assurés de travailler à leur pleine capacité, mais encore les frais d'exploitation se trouveront toujours en harmonie avec les prix des frets qui, en dépit de toutes les apparences, sont encore de beaucoup supérieurs aux taux pratiqués en 1911 et resteront plutôt élevés entre la France et l'Algérie.

Le 14 avril, est arrivé dans le port d'Alger le dernier navire lancé pour le compte des Affréteurs réunis, le « Phœbus ». Ce navire, d'une portée en lourd de 7.225 tonnes, a un tirant d'eau de 7 mètres.

La longueur est de 122 m. 12, la largeur 16 m. 09. La puissance des machines est de 2.500 H.P. Le « Phœbus » peut être chauffé au mazout et au charbon.

Comme on le voit, cette société n'est pas arrêtée dans ses efforts par la menace de la baisse des frets.

L'action « Affréteurs réunis » est susceptible de mouvements intéressants, d'autant plus que l'affaire, fort habilement gérée, n'est nullement surcapitalisée comme d'autres entreprises françaises de navigation plus anciennes. La société est appelée à un avenir véritablement brillant.

Foire-Exposition d'Alger
par CLARMONT
(*Le Sémaphore algérien*, 4 mai 1921)

.....
La Société des Affréteurs réunis a installé un vaste et luxueux stand, décoré de la façon la plus artistique de pavillons, fanaux, bouées de sauvetage, attributs maritimes de toutes sortes. C'est là, certes, le cadre qui convient le mieux à une compagnie de navigation. Tout le fond du stand est formé par une majestueuse carte des mers du monde entier sur lesquelles toutes les lignes desservies par la flotte de la société sont jalonnées par de petits navires.

De plus, la Société Affréteurs réunis expose des modèles réduits, véritables objets d'art et petites merveilles de perfection, du « Cérés », qui fut torpillé au cours de la guerre, et de son superbe cargo l' « Édouard-Shaki ».

.....

Service côtier
(*Le Sémaphore algérien*, 29 juin 1921)

Depuis le 27 juin, le vapeur « Mayenne », des Affréteurs réunis, assure un service régulier entre les ports d'Alger, Dellys, Port-Gueydon, Bougie et retour direct sur Alger. Cet itinéraire sera effectué régulièrement deux fois par semaine.

VAINE RECHERCHE DE FONDS À NEW-YORK

LES AFFRÉTEURS RÉUNIS À NEW-YORK
(*Le Sémaphore algérien*, 1^{er} juillet 1921)

M. Jean Stern, le distingué administrateur-directeur de la Société les Affréteurs réunis, président de la « Three Star Line », vient de faire un voyage aux États-Unis.: Il a donné, le 8 juin, à l'hôtel Plaza, à New-York un grand dîner pour commémorer le second anniversaire de la création de sa ligne de New-York.

M. le prince de Béarn Chalais, conseiller à l'ambassade de France, avait spontanément offert de présider ce dîner, où se trouvaient réunis, autour d'une table artistiquement décorée, plus de soixante représentants de la haute finance, du commerce et de l'industrie américaine.

Parmi les invités se trouvaient :

MM. Casenave, directeur général des services français aux États-Unis ; D. Liebert, consul général de France ; G. L. Leblanc, vice-président de l'Équitable Trust C^o ; Pemberton Smith, directeur des services d'exportation de l'United States Steel Products C^o ; H. A. Mathews, vice-président de l'Irving National Bank ; Weld, de la maison White, Weld and Co ; M. A. Nealand, président de la Y. Shipbuilding Corporation ; P. Duran, président de la French American Banking Corporation ; R. Gordon, armateur ; A. Bordes, directeur de la Compagnie générale transatlantique ; J. de Siéyès, chargé de la mission financière française ; French, du Lloyd's Register ; R. Laussel, secrétaire général de la Three Star Line, etc.

Dans un discours vigoureux, prononcé en anglais, M. Jean Stern parla de la nécessité d'une étroite coopération entre la France et les États-Unis, cette coopération étant particulièrement désirée pour le développement des affaires françaises.

M. Stern montra comment sa compagnie, établie en 1902 avec un seul navire, arriva rapidement en quelques années à la place qu'elle occupe aujourd'hui dans l'armement français, avec une flotte de 45 navires, d'un port en lourd de 150.000 tonnes.

Il parla de l'organisation de sa ligne de New-York, du succès croissant qu'elle trouvait auprès des exportateurs dans le trafic entre les États-Unis et nos colonies de l'Afrique du Nord et des avantages qu'il en résulterait pour les deux grandes républiques.

M. Casenave félicita M. Stern de l'excellente idée qu'il avait eue de réunir ainsi les hautes personnalités de la finance et des affaires américaines. Des réunions de ce genre, déclara-t-il, ne peuvent qu'être souhaitées plus nombreuses, de façon à permettre d'arriver à des résultats, en montrant au peuple américain la nécessité de donner à des industriels français, l'aide financière qui leur permettrait de se développer.

M. Casenave montra clairement les immenses avantages que les deux pays pourraient retirer de cette formule.

Tous les autres orateurs se joignirent à M. Casenave pour montrer la nécessité de voir les États-Unis venir en aidé aux compagnies françaises, ce qui, tout en permettant à la France de se relever plus rapidement des ruines de la guerre, donnerait une impulsion remarquable au commerce d'échange entre les deux pays.

*
* * *

D'autre part, on nous annonce de New-York que le comité américain du Lloyd Régister a offert, ces jours derniers, un dîner en l'honneur de M. Jean Stern, administrateur-directeur de la Société les Affréteurs réunis et membre du bureau du Lloyd.

Les personnalités du monde de l'armement, de l'assurance et de la construction navale étaient représentées à ce banquet.

Des vœux ont été émis en faveur d'une coopération constante de la France et de l'Amérique au point de vue industriel et maritime. Les personnalités américaines ont, en outre, souhaité le plus grand succès à la Société les Affréteurs réunis, qui développe son trafic sur l'Amérique du Nord.

INCENDIE DU « VICTORIA » (*Le Sémaphore algérien*, 13 juillet 1921)

Le « Victoria », jaugeant 450 tonnes, de la Société les Vapeurs français*, a brûlé en rade de Casablanca le 3 courant.

Ce navire transbordait de l'essence du vapeur « Olympe » des Affréteurs réunis, à destination de Fedhala et terminait le remplissage de sa cale avant, soit environ 3.000 caisses, quand, soudain, le feu se déclara dans la cale.

L'alarme fut aussitôt donnée par l'équipe qui remonta en hâte sur le pont.

Le service du port procéda rapidement à l'éloignement du vapeur, amarré bord à bord avec l'« Olympe », afin d'éviter toute contagion, que le vent qui soufflait ne pouvait que favoriser. La manœuvre, habilement dirigée, réussit parfaitement ; quelques minutes après, le vapeur, maintenu par un remorquage l'empêchant d'être jeté à la côte et définitivement perdu, était ancré par l'arrière, permettant de le renflouer s'il venait à couler.

Affréteurs réunis
Exercice 1920
(*Le Journal des finances*, 22 juillet 1921)

Les Affréteurs réunis végètent à 225 ; l'exercice 1920 se solde par un bénéfice de 8.324.568 fr. contre 9 926 087 fr. en 1919. Y compris le report à nouveau, le montant disponible atteint 8.561.467 fr. Le conseil proposera à l'assemblée du 27 courant d'affecter 3 784.541 fr. à l'amortissement du matériel naval, qui ressortira ainsi à 450 fr. la tonne et de fixer le dividende à 40 fr. par action, contre 65 fr. pour 1919. Le capital à rémunérer est passé de 1 million 850 000 fr. à 7.400.000 fr. Un acompte de dividende de 25 fr. a été payé. Le conseil demandera à l'assemblée de lui laisser le soin de fixer la date de paiement du solde de 15 fr.

Les Affréteurs réunis
(*Le Sémaphore algérien*, 3 août 1921)
(*L'Information financière, économique et politique*, 3 août 1921)

Les actionnaires se sont réunis en assemblée ordinaire le 27 juillet. La séance est ouverte par M. Poulain, président du conseil, assisté de MM. Jonis et René Stern comme scrutateurs.

Le rapport en conseil indique que les bénéfices de l'exercice 1920 s'élèvent à 8.234.567 fr. 05. Ces résultats sont sensiblement égaux à ceux de l'exercice précédent et peuvent être considérés comme très satisfaisants.

Après avoir examiné la situation du matériel naval qui est excellente, le rapport énumère les différentes lignes actuellement organisées.

1° Ligne Nord-Algérie-Tunisie qui met en relations les ports de la Manche et de la mer du Nord, Rouen, Dunkerque, Anvers avec les ports algériens et tunisiens. Le transport des vins et des céréales sur Anvers a pris une grande importance par suite du développement de la base militaire d'Anvers pour l'armée du Rhin. Il y a là un trafic qui ne peut que se développer dans l'avenir.

2° Ligne Atlantique Algérie-Tunisie, qui dessert les ports de l'Ouest, Nantes, Bordeaux dans leurs relations avec l'Afrique du Nord.

3° Ligne Méditerranée Algérie. — Nos services entre Marseille, Cette d'une part et Alger, Oran, Tunis continuent à se développer.

4° Ligne New-York. — Nous avons organisé et développé une ligne qui, partant de New-York et Philadelphie, aboutit à Alger-Marseille et les divers ports espagnols ou italiens de la Méditerranée.

5° Ligne du Levant. — Sous le nom de ligne française du Levant, nous avons organisé en réalité 4 lignes pour desservir la Méditerranée Orientale, les ports du Levant, la Turquie et la mer Noire.

L'autre, partant des mêmes ports, remonte après Alger sur Naples, le Pirée, Salonique, Constantinople, la mer Noire et les ports du Danube.

Une troisième ligne part de Marseille et, après escale à Alger, dessert les ports [...] tandis que la ligne partant également de Marseille dessert les ports de la mer Noire, du bassin méditerranéen, le Pirée et Constantinople.

5° Cette ligne française du Levant est complétée par notre ligne française de l'Adriatique qui, partant d'Anvers, dessert Fiume, Trieste, Venise et les ports de la côte dalmate,

7° Nous desservons le Maroc par les services réguliers :

- a) Bordeaux-Casablanca.
- b) Rouen-Casablanca-Kénitra.
- c) Anvers-Casablanca-Kénitra.

8° Nous avons conservé et développé notre service Bordeaux-Lisbonne-Porto sur lequel nous avons, depuis longtemps, une cliente fidèle, M^{me} Pierret.

9° Nous avons enfin organisé un service sur les Canaries pour le transport des bananes, soit sur Bordeaux, soit sur Rouen, soit même sur Dunkerque ou Anvers.

10° Nos paquebots assurent des services réguliers de Marseille, sur Oran-Tanger-Casablanca-Dakar avec un départ tous les 20 jours dans chaque sens.

Notre ligne de cabotage algérien et de cabotage méditerranéen nous permettent de répartir entre tous les petits ports les marchandises que nos lignes de grand cabotage ou de long cours apportent aux ports principaux.

Vous voyez par cette nomenclature les efforts que nous avons faits pour porter notre pavillon dans toute la Méditerranée, au Maroc, au Sénégal et jusqu'aux États-Unis.

Une partie importante de notre programme se trouve complétée ; il nous restera, au moment de la reprise des affaires, à doubler notre service sur l'Orient et la mer Noire, et à développer notre organisation aux États-Unis en étendant nos lignes aux ports américains du golfe du Mexique.

Le rapport a ensuite proposé à l'assemblée de répartir un dividende de 40 fr., en tenant compte des 25 fr. déjà versés à chaque action en 1920, et de nommer comme administrateur en remplacement de M. Gallut, démissionnaire, M. Adrien Artaud ⁵, député, président de la chambre de commerce de Marseille.

Voici, d'autre part, comment se présente le bilan au 31 décembre 1920 :

ACTIF	
Apports, fonds de commerce	mémoire
Matériel naval	61.213.436 92
Matériel d'acconage	1.528.659 95
Matériel camionnage	222.925 45
Matériel charbonnage	1.180.495 75
Matériel fixe et immeubles	2.482.493 55
Tente Rouen	1 00
Cautionnements	73.897 05
Disponibilités :	
Caisses et banques	4.060.194 89
Débiteurs divers	27.515.859 90
Fonds d'État et emprunts	2.242.775 95
Portefeuille	23.235.537 90
Commandites et avances	1.391.263 25
Créance amortissable	27.300 40
Frais de premier établissement	1 00

⁵ Adrien Artaud (1859-1935) : grossiste en vins à Marseille, personnalité influente. Voir [encadré](#).

Créances litigieuses	1 00
Voyages en cours	1.198.782 26
Compte d'ordre	2.795.639 35
Total	<u>129.079.315 56</u>
PASSIF	
Capital :	
Actions	7.400.000 00
Bons 6 %	24.400.000 00
Obligations	7.971.000 00
Amortissement du matériel naval	7.273.569 10
Exigibilités	29.040.177 96
Exigibilités à terme	36.987.573 45
Réserves :	
Légale	436.304 35
Statutaire	675.089 09
Extraordinaire	1.500.000 00
Réserve pour fluctuations du portefeuille	51.261 80
Réserve pour coupons à échoir	935.460 70
Fonds d'assurance	993.474 00
Caisse participation et prévoyance	1.524.523 80
Compte d'ordre	1.339.414 20
Profits et pertes :	
Bénéfice exercice 1920	8.324.567 65
Report de l'exercice 1919	236.899 46
Total	<u>129.079.315 56</u>

LES RÉOLUTIONS

Les diverses résolutions ont été approuvées, savoir : approbation des comptes, fixation à 40 fr. du dividende de l'exercice ; *quitus* de sa gestion à M. Gallut, administrateur démissionnaire ; réélection des commissaires et autorisations prévues par l'article 40 de la loi du 24 juillet 1867.

VAPEURS FRANÇAIS*
(*Le Sémaphore algérien*, 3 août 1921)

.....

Un accord a été conclu avec la société Les Affréteurs réunis pour l'exploitation par cette dernière, de la flotte des Vapeurs français.

[Situation difficile]

(*Le Journal des finances*, 5 août 1921)

Les Affréteurs réunis ont ramené leur dividende à 40 fr., mais le bilan au 31 décembre fait apparaître une situation difficile ; il paraît, toutefois, que le premier semestre de l'exercice en cours a donné des résultats plus satisfaisants.

.....

[Nouvelle augmentation de capital]

Les Affréteurs réunis restent hésitants à 259 à la nouvelle que la direction — qu'une assemblée extraordinaire en date du 14 septembre 1920 a autorisée à augmenter le capital à concurrence de 17.600.000 fr. et à le porter éventuellement à 25 millions — se disposait à user de cette faculté en doublant le capital actuel de 7.400.000 fr., par l'émission à 112 fr. 50 de 74.000 actions nouvelles de 100 fr., qui seraient offertes aux porteurs à raison de 4 actions nouvelles pour 5 anciennes et d'une action pour 5 parts. L'opération aurait lieu dans le courant du mois. Les comptes de 1920 que l'on connaît ont été approuvés par l'assemblée du 27 juillet. Le dividende annoncé de 40 fr. a été voté et sera probablement payé avant le 1^{er} janvier 1922. sous déduction de l'acompte de 25 fr. déjà distribué.

Les Affréteurs réunis

(*L'Économiste parlementaire*, 15 août 1921)

Les actionnaires de cette société se sont réunis le 27 juillet en assemblée ordinaire.

L « Armement », principal élément producteur de la société, qui comprend les lignes Méditerranée, Océan, Algérie et Amérique, a donné un rendement brut de 5.912.743 37

Les opérations effectuées par le Bureau de Paris ont produit 1.774.825 43

Les divers comptes de transit (Rouen, Bordeaux, Nantes, Le Havre, Anvers, etc.), ont rapporté 3.094.256 07

Les rubriques Acconage Rouen et Alger ont donné un rendement brut de 629.162 23

Le revenu du portefeuille et les intérêts des Comptes de Banques viennent s'ajouter pour 1.100.503 64

12.511.490 86

Après déduction des charges normales suivantes :

Frais généraux Paris et agences : 3.466.923 21

Attribution à la Caisse de participation : 720.000 00

4.186.923 21

Il reste un rendement net de 8.324.567 65

Déduction faite de 3.784.541 francs d'amortissements sur le matériel naval, d'une réserve de 250.000 francs pour fluctuations sur le portefeuille et d'une provision de 400.000 francs pour impôts, il reste un solde de 3.890.026 fr.

L'assemblée, sur la proposition du conseil, a décidé de répartir un dividende de 40 francs (contre 65 francs l'an dernier). Un acompte de 25 francs ayant été mis en

payement antérieurement, le solde de 15 francs brut sera réparti à la date qui sera fixée par le Conseil.

De nouvelles succursales ont été ouvertes à Naples et, depuis le début de l'exercice 1921, à Fiume, Constantinople et Beyrouth.

Des participations ont été prises dans la Société de charbonnage et d'acconage de Tunisie, dans la Société des consommateurs de pétrole, dans la Société des Pétroles, essences et naphthes (dans le but de se procurer le mazout à bon compte pour la chaufferie des pétroliers et de s'assurer l'exclusivité des transports de combustibles liquides pour les vapeurs-citernes) ainsi que dans l'Union fruitière dont le commerce des fruits et notamment des bananes, des Canaries et des oranges d'Espagne constituera un important élément de fret.

Le matériel naval s'est modifié par une augmentation de nouveaux navires : *Bacchus*, *Phœbus*, *Silène*, *Jean-Stern*, *Jupiter*, *Nérée* ; par contre, le conseil s'est débarrassé de quelques vieilles unités : *Mars*, *Jeanne-Antoinette*, *Automne*, *Jeanne-d'Arc*.

Le matériel d'acconage s'est également développé par des acquisitions nécessaires pour la prompte expédition de nos navires.

Un seul navire reste en construction aux [Ateliers et] Chantiers du Sud-Ouest : un tanker que le conseil espère recevoir dans le courant de l'année.

Les résultats de l'exploitation du premier semestre de l'exercice en cours sont, d'après les déclarations des commissaires des comptes, des plus satisfaisants.

L'assemblée a nommé M. Adrien Artaud, député, président honoraire de la chambre de commerce de Marseille, administrateur, en remplacement de M. Gallut, administrateur démissionnaire.

LE LANCEMENT DU *CAPITAINE-PAUL-LEMERLE* (*Le Sémaphore algérien*, 17 août 1921, p. 2)

Les Chantiers maritimes du Sud-Ouest ont procédé, ces jours derniers, au lancement du treizième navire construit depuis leur fondation.

M. Rio avait accepté la présidence de la cérémonie et M^{me} Rio avait consenti à être la marraine.

De nombreuses personnalités avaient répondu à l'aimable invitation de M. Jean Stern, administrateur délégué, Tournier, Dreux et Moussié, administrateurs ; Mac Geachie, ingénieur-directeur ; Maury, sous-directeur des chantiers.

Construit, sur le même gabarit que le *Jean-Stern*, qui fréquente assidûment notre port, le *Capitaine-Paul-Lemerle* porte le nom d'un ancien capitaine au long-cours des Affréteurs réunis, qui périt avec son navire pendant la guerre, torpillé par un sous-marin.

Ses caractéristiques sont les suivantes : longueur hors tout, 121 mètres ; largeur au fort, 15 m 90 ; creux au pont supérieur, 8 m. 05 ; tirant d'eau en charge, 7 m. ; déplacement en charge, 10.350 tonnes. Il possède quatre grandes cales avec entreponts correspondants et une cinquième pouvant servir de soute de réserve.

Les appareils moteurs et évaporatoires consistent en trois chaudières à retour de flammes et une machine à triple expansion. d'une puissance de 25.000 chevaux, imprimant au navire une vitesse de 11 nœuds.

Ce navire est le troisième de la série la sortie de ces chantiers. Le 30 septembre 1920, c'était le *Jean-Stern* qui était mis à l'eau ; le 26 mars 1921, le *Maurice-Eugène*. Leurs caractéristiques étaient identiques à celles du *Capitaine-Paul-Lemerle*.

Informations maritimes
Une succursale des Affréteurs réunis à Constantine
(*Le Sémaphore algérien*, 24 août 1921)

La Société Les Affréteurs réunis, toujours à raffut de nouvelles améliorations à apporter dans ses services, pour la plus grande commodité du commerce, vient de confier à M. H. Germon, le soin d'installer une succursale à Constantine.

M. H. Germon, qui compte de nombreuses sympathies à Constantine, revient d'Oran et Tunis, où il créa des succursales pour le compte de la Compagnie charbonnière du Nord-Africain*.

ALGÉRIE
(*Les Annales coloniales*, 29 août 1921)

La médaille militaire a été conférée à M. Henri Cauchi, commandant le paquebot *Maréchal-Joffre*, de la Société des Affréteurs réunis, pour sa belle conduite dans l'armée navale pendant la guerre.

Les Affréteurs réunis
(*Le Journal des finances*, 2 septembre 1921)

Augmentation du capital de 7.400.000 francs à 14.800.000 francs, par la création de 74.000 actions nouvelles, catégorie B, d'une valeur nominale de 100 francs chacune.

Cette augmentation de capital est motivée, par l'important développement des affaires sociales

À l'assemblée générale qui s'est tenue le 27 juillet 1921, il a été établi que le bénéfice net de l'exercice 1920 était de 8.324.567 fr. 65. chiffre sensiblement égal à celui de l'exercice précédent. L'exercice en cours s'annonce sous des auspices favorables.

La souscription est ouverte du 25 août au 25 septembre. Le prix d'émission est fixé à 112 fr. 50. Il sera appelé à la souscription 1/4 du montant nominal, plus la prime de 12 fr. 50. soit 37 fr. 50.

Les actions nouvelles auront les mêmes droits que les actions anciennes à compter du 1^{er} janvier 1922,

Pour l'année 1921, elles recevront un intérêt, fixe calculé sur la base de 7 % par an, du jour de la souscription jusqu'au 31 décembre 1921, sur le montant libéré

Les porteurs d'actions anciennes, ainsi que les porteurs de parts bénéficiaires ont droit à titre irréductible à la souscription des actions nouvelles dans la proportion de 4 actions nouvelles pour 5 anciennes, et de 1 action nouvelle pour 5 parts bénéficiaires. Ils devront justifier de leur droit en présentant au moment de la souscription le coupon 22 pour les actions anciennes, et le coupon 1 pour les parts bénéficiaires.

En outre, toute personne, actionnaire ou non, pourra souscrire à titre réductible à toutes les actions qui ne seront pas réclamées par l'exercice du droit de souscription des anciens actionnaires ou porteurs de parts. Ces souscripteurs auront à verser 20 fr. par titre, qui leur seront remboursés sur les actions qui ne leur seraient pas attribuées.

Les souscriptions sont reçues. au siège social de la société, à Paris, 15, rue Scribe, ainsi que dans les ports.

Elles seront reçues, en outre, aux sièges et succursales des banques dont les noms suivent :

Banque française pour le commerce et l'industrie [BFCI], 17, rue Scribe. Banque privée, 30, rue Laffitte. Crédit français, 52, rue de Châteaudun, Société centrale des banques de province, 41, rue Cambon. Banque Bonnasse. à Marseille. Banque R. Varin-Bernier et Cie, 102, boulevard Haussmann.

La notice exigée par la loi a été publiée au « Bulletin des annonces légales » du 8 août 1921.

Les Affréteurs réunis doublent leur capital
L'Algérie en retirera les meilleurs résultats
(*Le Sémaphore algérien*, 13 septembre 1921)
(*Le Journal général de l'Algérie*, 15 septembre 1921)

Pendant la guerre, à l'heure où presque toutes les compagnies françaises de transports maritimes, durement éprouvées par les attaques des sous-marins, ne parvenaient plus à maintenir leurs services entre la France et l'Afrique du Nord, on voyait cependant l'une d'elles continuer à prêter un large et précieux concours aux chargeurs algériens : c'était la Société « Les Affréteurs réunis ».

Cependant, les pirates ennemis n'épargnaient pas plus que les autres navires, les cargos des « Affréteurs ». Les abîmes de la mer gardent le témoignage douloureux des pertes que cette compagnie subit en bâtiments et en équipages.

Mais, de même que sur le front terrestre, on remplaçait sur le champ chaque combattant tombé, de même, aux prix de prodigieux efforts et de coûteux sacrifices, la Société « Les Affréteurs », non seulement maintenait l'importance de sa flotte, mais encore augmentait le nombre de ses navires et le chiffre de son tonnage, pour le plus grand profit du ravitaillement de la France, ainsi que de l'agriculture et du commerce algériens.

Ne bornant pas son action patriotique aux seules questions de transports par mer, cette société, par sa filiale « Les Ateliers algérois », coopérait à la Défense Nationale en approvisionnant d'obus de gros calibres les corps expéditionnaires de la Méditerranée orientale.

À ces œuvres de guerre des temps héroïques, a survécu une œuvre de paix qui est une puissante organisation commerciale, industrielle et maritime exploitée par des hommes d'une compétence éprouvée, sous l'habile et intelligente direction de M. Jean Stern, dont la réputation d'homme d'affaires avisé est universellement reconnue.

D'abord plus particulièrement intéressée aux transports entre la France et l'Afrique du Nord, la Société « Les Affréteurs réunis » a étendu son rayon d'action par la création des lignes régulières sur l'Amérique du Nord, les côtes occidentales d'Afrique, les échelles du Levant, le Bosphore et la mer Noire. Elle possède actuellement une flotte de charge comprenant trente-quatre unités faisant au total 105.150 tonnes et deux paquebots.

Le bilan de la situation de la société, au 31 décembre dernier, faisait ressortir un actif de 129.000.315 fr. 50 au regard d'un passif de 84.747.296 fr. 81.

Cette progression de 45 millions est représentée pour environ 35 millions sur l'augmentation du matériel naval, d'acconage, de charbonnage et des immeubles nouvellement acquis et pour 16 millions environ par des valeurs de participation prises sur d'autres entreprises similaires ou industrielles dans lesquelles il a paru nécessaire au conseil d'administration de s'intéresser dans l'intérêt supérieur de la société.

En outre, la part de bénéfices disponibles à répartir a été, pour cette même année, de 8.324.567 fr. 05.

Avec un pareil accroissement de trafic, le capital de la société, qui n'était que de 7.400.000 francs, avait paru insuffisant à l'assemblée générale des actionnaires, qui a

été tenue à Paris, l'an dernier (4 septembre 1920) et le conseil d'administration avait été prié de porter ce capital au double, par l'émission d'une série de 74.000 actions nouvelles de 100 francs nominale, quand le moment paraîtrait opportun.

Pour obéir à cette décision, le conseil d'administration des « Affréteurs réunis » a ouvert la souscription à cette émission, le 25 août écoulé, et, pour que les souscripteurs algériens soient admis à y participer, vient d'autoriser toutes ses agences d'Algérie à recevoir, à leurs guichets, les engagements de souscription aux conditions suivantes :

Le prix d'émission est fixé à 112 fr. avec versement du quart du prix nominal de 100 francs, soit 25 francs, plus la prime de 12 fr. 50, soit 37 fr. 50 par action souscrite.

Les actions nouvelles auront les mêmes droits que les anciennes, à partir du 1^{er} janvier 1922. Pour les mois restant à courir de l'année 1921, elles recevront un intérêt fixe calculé sur la base de 7 pour 100 l'an, à partir de la souscription jusqu'au 31 décembre, sur le montant libéré.

Les porteurs d'actions anciennes, ainsi que les porteurs de parts bénéficiaires ont droit — à titre irréductible — à la souscription de nouvelles parts, dans la proportion de quatre nouvelles pour cinq anciennes et de une action nouvelle pour cinq parts bénéficiaires. Ils devront justifier de leur droit préférentiel en présentant, un moment de la souscription, leur coupon 22 pour les actions anciennes, et leur coupon 1 pour les parts bénéficiaires.

Au cas où le montant de la souscription dépasserait le chiffre de 7.400.000 fr., les actions en excédent souscrites à titre réductibles seraient aussitôt remboursées.

Nous croyons, en toute sincérité, agir dans l'intérêt de nos lecteurs, dont beaucoup sont déjà en relations avec « Les Affréteurs réunis », en qualité de chargeurs ou de réceptionnaires, en leur conseillant de placer une partie de leurs disponibilités dans l'acquisition de ces titres, en leur rappelant que la date de clôture de l'émission est fixée au 25 septembre courant, et que c'est dans les agences que cette société possède en Algérie que les souscripteurs doivent se présenter pour accomplir les formalités d'usage.

Les AFFRÉTEURS RÉUNIS
L'emprunt de cette société a été deux fois couvert
(*Le Sémaphore algérien*, 30 septembre 1921)

La société les Affréteurs réunis avait décidé de doubler son capital en le portant de 7 millions 400.000 fr. à 14 millions 800.000.

Cette opération était nécessitée par l'accroissement considérable de sa flotte et l'extension du rayon d'action de ses lignes régulières qui, d'abord limité à l'Afrique du Nord et aux côtes de France, s'étendent désormais à la Belgique, aux ports hanséatiques, à l'Amérique du Nord, à l'Afrique occidentale, au Levant et à la mer Noire.

L'émission des « Affréteurs réunis » a obtenu un succès de bon aloi, qui prouve quelles sympathies jouit M. Jean Stern, directeur de cette société, aussi bien en France qu'en Algérie. Le montant des demandes d'actions qui a été souscrit, s'est élevé au double de celui qui était sollicité.

Le conseil d'administration avait voulu réserver une tranche de « Un million » aux souscripteurs algériens. Ceux-ci, malgré les difficultés des temps présents, ont répondu avec empressement puisque le chiffre de demandes d'actions nouvelles, qui est parvenu à M Julien Laurens, des divers points de l'Algérie, dépasse un million et demi.

Ce succès n'a rien qui doit surprendre.

La haute compétence technique, la rare habileté commerciale et la bonne réputation des hommes qui dirigent cette entreprise de transports inspirent à tous les Algériens une confiance dont ils viennent de donner un témoignage de façon significative.

Nous ne pouvons que nous réjouir, pour l'Algérie, de ces excellents résultats de l'émission des Affréteurs réunis.

Les Affréteurs réunis
Avis de répartition.
(*Le Journal des finances*, 14 octobre 1921)

Les actionnaires ayant usé en presque totalité de leur droit de souscription irréductible, il ne peut être attribué aux souscriptions à titre réductible, que 1 action nouvelle par 100 actions demandées, sans tenir compte des fractions d'actions.

Inscrits maritimes condamnés
(*Le Sémaphore algérien*, 28 octobre 1921)

Le tribunal maritime commercial de Marseille a condamné à des peines variant entre un et trois mois de prison avec sursis vingt et un hommes de l'équipage du steamer *Olympe* de la société les Affréteurs réunis, pour insubordination et abandon du bord le 25 septembre 1920 à Tanger.

.....

Les Affréteurs réunis au Maroc

La Société les Affréteurs réunis dont nous avons si souvent vanté l'intelligente initiative, inaugurera à partir de courant novembre, un nouveau service régulier bimensuel d'Anvers sur les différents ports du Maroc, avec ses cargos « Ars », de 3.300 tonnes, et « Labor », également de 3.300 tonnes, avec retour du Maroc, sur Lisbonne, le Havre, Dunkerque et Anvers.

Le premier départ. d'Anvers aura lieu dans les premiers jours de novembre par le vapeur « Ars » et celui du Maroc vers le 15 novembre par le vapeur « Labor ».

[Le manque de coordination entre les compagnies maritimes
desservant l'Afrique noire]
Un peu d'ordre
par Marcel Ruedel
(*Les Annales coloniales*, 7 novembre 1921)

.....
Le 20 octobre, effectuant un service tous les 20 jours vers l'Afrique occidentale, avec escale à Casablanca, les Affréteurs réunis dirigeaient le *Stella* sur Dakar.

.....

Du 2 au 19 novembre, juste 2 paquebots : l'un, le *Jupiter* des Affréteurs réunis, qui part le 10 novembre pour faire Marseille, Casablanca, Dakar et retour, l'autre, la *Plata*, qui, le 16 novembre. de Bordeaux, gagne l'Amérique du Sud par Dakar où il fait escale le 21.

NÉCROLOGIE

Dezsø Lederer, violoniste compositeur
(*Le Temps*, 14 novembre 1921)

Les obsèques de M. Dezsø Lederer, le grand violoniste compositeur, décédé à Paris, avenue Mozart, 3, se feront mardi 15 du courant. Réunion à 11 h. 1/2, au cimetière Montmartre. De la part des familles Sylvain Weill, Édouard Shaki, Georges Dreyfus, Jean Stern et René Stern.



Coll. Peter Seidel

Société

LES AFFRÉTEURS RÉUNIS

Anonyme — Capital : QUATORZE MILLIONS HUIT CENT MILLE FRANCS

divisé en

soixante-quatorze mille actions A de 100 fr.

soixante quatorze mille actions B de 100 fr.

Siège social : 15, rue Scribe, Paris

Statuts déposés en l'étude de M^e Baudrier, à Paris, le 23 juin 1902

Droits de timbre acquittés par abonnement
Avis d'autorisation inséré au *Journal officiel* du 24 novembre 1921

ACTION B DE CENT FRANCS AU PORTEUR

Un administrateur (à gauche) : Jean Stern

Un administrateur (à droite) : ?

Paris, novembre 1921

Les actions B ont droit à une voix par 25 actions, sans limitation, dans les assemblées générales ordinaires et à une voix par action, sans limitation, dans les assemblées générales extraordinaires (art. 31 des statuts)

Papeterie de la Finance, B. Garfunkel, 1 et 4, r. de la Bourse, Paris

LES AFFRÉTEURS RÉUNIS

(Le Sémaphore algérien, 16 décembre 1921)

Nous sommes heureux d'enregistrer un nouveau succès dû à l'effort constant que fait la Société « Les Affréteurs réunis » pour satisfaire la nombreuse clientèle qu'elle compte dans le haut commerce marseillais.

En effet, le vapeur « Phoebus », parti de New-York le 22 novembre écoulé, avec une pleine cargaison de marchandises, est arrivé à Marseille après avoir effectué la traversée en 15 jours, ce qui est évidemment un délai très court pour un tel voyage.

Nous ne doutons pas que cette nouvelle sera favorablement accueillie, par les négociants de notre ville, qui ne peuvent que se féliciter d'avoir à leur disposition un « service mensuel et direct de New-York sur Marseille » assuré par des cargos de première côte comme le « Phœbus » (7.200 tonnes), le « Silène » (7.200 tonnes), le « Bacchus » (7.200 tonnes) et l' « Olympe » (8.200 tonnes). Le prochain départ de New-York direct sur Marseille aura lieu le 25 courant par le vapeur « Silène » qui prendra également des marchandises pour la côte algérienne.

Les Affréteurs réunis
(Le Journal des finances, 23 décembre 1921)

Au comptant, les Affréteurs réunis ont varié entre 120 et 130 : la société, qui vient de porter son capital à 14.800.000 francs, est autorisée également à émettre un emprunt obligataire de 30 millions : le conseil a l'intention de demander à une assemblée extraordinaire, convoquée pour le 23 décembre, que les obligations dont la création est projetée soient éventuellement convertibles en actions. par le jeu d'augmentations de capital réservées aux porteurs d'obligations qui accepteront la conversion en question. Les porteurs de part seront invités, le 23 décembre également, à se désister, comme les actionnaires, de leur droit de préférence.

Les Affréteurs réunis
(Le Journal des finances, 31 décembre 1921)

Au comptant, l'action des Affréteurs réunis n'est pas très alerte : l'assemblée du 23 décembre a autorisé le conseil, d'une part, à émettre, en une ou plusieurs fois, aux époques et dans les circonstances qu'il jugera convenables et jusqu'à concurrence. d'un capital nominal de 30 millions, des obligations de 400 francs du type 6 1/2 % net d'impôts présents et futurs, et. d'autre part, à augmenter le capital social, en une ou plusieurs fois, par l'émission d'actions nouvelles de 100 fr. chacune, jusqu'à concurrence de la somme de 12 millions, la souscription de ces titres étant réservée aux souscripteurs des obligations précédentes.

LA CRISE MARITIME
(Le Journal des finances, 29 septembre 1922)

La crise de l'industrie maritime, qui a fait ses premières victimes parmi les entreprises dont le subit développement devait caractériser la période succédant immédiatement à celle de la guerre, étend progressivement ses ravages ; elle vient d'atteindre les Affréteurs Réunis, c'est-à-dire une entreprise qui, sans se classer au rang de nos grandes

compagnies de navigation, était cependant d'origine assez ancienne — sa fondation remontant à 1902 — et qu'on pouvait croire administrée avec quelque compétence. Dès 1911, le dividende des Affréteurs était de 16 %, ce qui était, remarquable alors pour une compagnie de navigation, et la situation renforcée par les années exceptionnelles de 1915 à l'armistice étant, au point de vue financier, encore satisfaisante fin 1920.

Malheureusement, ici comme-ailleurs, comme dans les affaires d'un ordre inférieur telles que la Maritime et Commerciale ou les Cargos français ou la Maritime française, le même mal de l'accroissement de la flotte en période de tonnage cher a provoqué la même calamiteuse hypertrophie de dépenses de matériel naval, écrasant le bilan d'une part, creusant, d'autre part, dans la trésorerie un gouffre d'autant plus profond que nos chantiers n'étaient pas en mesure de produire assez rapidement le matériel qui leur était demandé et qu'il a fallu passer par les chantiers anglais et s'engager à acquitter, en livres sterling, des constructions neuves dont le prix d'achat, en francs, allait se gonfler démesurément du fait de la hausse de -la livre, tandis que leur valeur réelle s'effondrait rapidement à partir des derniers mois de 1920 par suite de -la baisse du fret entraînant celle d'un tonnage surabondant en proportion du trafic réduit qu'il avait à assurer, voire d'un trafic normal.

Indépendamment de tout autre motif — et combien y en a-t-il — mettant en péril nos sociétés de navigation, celui qui s'attache plus particulièrement au problème de la « survalorisation » de la flotte suffirait à donner à l'avenir un aspect assez sombre. Bien peu de compagnies ont résisté à l'illusion de 1920. Du 30 juin 1918 au 31 juin 1921, l'évaluation du -matériel naval des Chargeurs Réunis passe de 59 millions à 119 millions et à ce dernier chiffre, il faut ajouter 150 millions de navires en construction ; la Transatlantique inscrit pour le même compte 250.000.000 fin 1921, contre 102 millions fin 1918 et les Transports Maritimes à vapeur 90.000.000 contre 30.000.000 ; seules les Messageries Maritimes, compte tenu, faut-il le noter, du décalement produit au bilan de 1921 par la cession de la flotte contractuelle à la Société de gestion, et les Chargeurs Français dont la flotte décomptée 2.200.000 fr. fin 1918, à peu près amortie l'année suivante et évaluée seulement 1.450.000 fr. le 31 décembre dernier, ont su éviter le danger.

On dira, évidemment que si l'évaluation comptable des flottes s'est accrue, le tonnage est plus important aussi. Sans doute, mais malheureusement, le parallélisme est loin d'exister et comme il est peu probable — pour ne pas dire certain — que le rendement de l'exploitation ne correspondra pas avant longtemps — si ce n'est jamais — au capital immobilisé que représente chaque tonne de bateaux à flot, les compagnies vont se trouver obligées, celles du -moins auxquelles leur trésorerie permettra de traverser la période critique, de consacrer des sommes considérables à l'amortissement rapide du matériel naval, faute de quoi celui-ci vieillissant, sans entrée en service d'unités neuves le rajeunissant régulièrement, ne se composera plus, dans quelques années, que d'unités démodées, incapables de subir la concurrence de l'armement étranger.

De cette politique financière indispensable, les actionnaires devront subir tout le poids ; l'échec des emprunts tentés en Angleterre par la Transatlantique et les Chargeurs, celui de même ordre essuyé par les Affréteurs Réunis aux États-Unis ne laissent place à aucune illusion. Quant à l'aide de l'État pour franchir une période difficile, elle tarde à se manifester et, pour le moment, il n'est plus question de ce Crédit Maritime qui devait faciliter l'amortissement des flottes dans le temps et permettre aux sociétés de navigation à court d'argent de se procurer, dans les conditions les moins onéreuses, les disponibilités dont elles ont besoin.

La situation de notre armement est d'autant moins réjouissante qu'au point de vue propre de l'exploitation industrielle — et sans même tenir compte des charges financières qui font cependant partie intégrante de la détermination de plus bas prix de

revient au-dessous les tarifs conduisent à un rendement déficitaire — nos compagnies sont lourdement handicapées par l'application aveugle de la loi de huit heures — que les marines étrangères n'ont pas adoptée contrairement aux promesses d'antan ; par le renchérissement de toutes choses ; et par la dépréciation du franc qui rend onéreux les ravitaillements en pays étrangers et dont il résulte un supplément de charges dépassant largement les profits que nous pouvons obtenir de la prime de monnaies étrangères.

À moins d'une rapide et large extension du trafic international, perspective malheureusement improbable, les entreprises maritimes françaises paraissent ainsi appelées à connaître une longue période d'heures noires et leurs actionnaires condamnés à connaître bien des émotions et montrer beaucoup de patience. On avait espéré que les modifications apportées par le décret aux conditions d'application de la loi de huit heures apporteraient quelque atténuation aux misères de la situation présente, l'opposition des inscrits fait craindre qu'il ne faille abandonner cet espoir pourtant modeste. Le personnel reste convaincu que les compagnies détiennent toujours les richesses qu'elles avaient conquises pendant la courte période de leur trop éclatante prospérité. Ce serait à souhaiter pour le bien de tout le monde, mais c'est, hélas, une erreur.

SOCIÉTÉ
Les AFFRÉTEURS RÉUNIS
Assemblée générale extraordinaire
(*Le Sémaphore algérien*, 4 janvier 1922)

L'assemblée générale extraordinaire des actionnaires s'est réunie au siège social, 15, rue Scribe, le 29 décembre 1921.

Les résolutions suivantes ont été adoptées par 922.384 voix contre 1.101 :

Première résolution

L'assemblée générale autorise le conseil d'administration à créer et émettre en une ou plusieurs fois, aux époques et dans les proportions qu'il jugera convenables, jusqu'à concurrence d'un capital nominal de 30.000.000 de francs, des obligations de 500 francs, produisant un intérêt annuel de 6 1/2 % net d'impôts présents et futurs, et à déterminer le taux d'émission de ces obligations ainsi que l'époque et le mode de leur remboursement.

Les obligations ainsi émises seront, à la volonté des souscripteurs, convertibles en actions nouvelles devant être créées à titre d'augmentation de capital, à raison de deux actions nouvelles pour une obligation et ce, dans le délai et aux conditions fixées par le conseil.

Les actionnaires et les porteurs de parts bénéficiaires auront un droit de préférence à la souscription des obligations ainsi émises, à raison d'une obligation pour quatre actions ou parts bénéficiaires.

Les actionnaires et propriétaires de parts bénéficiaires qui voudront user du droit de préférence qui leur est ainsi accordé, devront, à peine de déchéance, effectuer leur souscription et le versement du taux d'émission des obligations par eux souscrites dans les quinze jours de l'avis qui sera publié dans un journal d'annonces légales de Paris.

Les souscriptions et versements seront reçus soit au siège social, soit dans les établissements désignés par le conseil d'administration, sur présentation de titres d'actions et de parts bénéficiaires.

Le conseil d'administration fixera toutes autres conditions de l'émission des obligations et de leur conversion en actions et assurera la constitution d'une association entre les obligataires.

Deuxième résolution

L'assemblée générale autorise le conseil d'administration à augmenter le capital social, en une ou plusieurs fois, jusqu'à concurrence de 12.000.000 de francs, au moyen de la création et de l'émission de nouvelles actions de 100 francs dont la souscription sera exclusivement réservée aux propriétaires d'obligations qui, usant de la faculté à eux accordée en exécution de la première résolution ci-dessus, dans le délai imparti à cet effet, la conversion de leurs obligations en actions, à raison de deux actions pour une obligation.

Cette augmentation de capital aura lieu aux époques et aux autres conditions que le conseil jugera convenables.

Les actions nouvelles seront libérées par compensation avec le montant des obligations converties.

Ces actions seront soumises, dès leur création, à toutes les dispositions des statuts et participeront aux bénéfices à compter de la date fixée par le conseil.

Par dérogation aux dispositions de l'article 8 des statuts, les propriétaires d'actions et de parts bénéficiaires n'exerceront pas leur droit de préférence pour la souscription desdites actions, cette souscription étant entièrement réservée aux obligataires, qui accepteront de convertir leurs titres.

Le conseil recueillera la souscription de ces actions, constatera leur libération par compensation, fera la déclaration notariée des souscriptions et versements et remplira les formalités nécessaires pour la régularisation de ces augmentations de capital.

Troisième résolution

Pour faire publier le présent procès-verbal quand il y aura lieu, tous pouvoirs sont donnés au porteur d'une copie ou d'un extrait de ce procès-verbal.

Informations maritimes

La téléphonie sans fil à bord de nos paquebots
(*Le Sémaphore algérien*, 13 janvier 1922)

Le paquebot « Jupiter » de la Société les Affréteurs réunis, qui fait le service entre Marseille, Casablanca et Dakar, a quitté Marseille le 23 décembre avec le nouveau poste de téléphonie sans fil, installé par la Société indépendante de télégraphie sans fil*.

Un poste semblable est établi aux Saintes-Maries-de-la-Mer.

Les essais ont parfaitement réussi. Le paquebot, pendant sa traversée, restera en communication avec les Saintes-Maries-de-la-Mer et les principaux ports du bassin méditerranéen.

Exposition coloniale de Marseille
(*Le Sémaphore algérien*, 18 janvier 1922)

Un Algérien, M. Jean Stern, directeur de la Société « Les Affréteurs réunis », vient d'être désigné comme vice-président de la section des transports maritimes à l'Exposition coloniale de Marseille.

.....

La marine marchande à l'Exposition de Marseille

Sous la présidence, de M. Saint-Germain, la section métropolitaine de l'Exposition coloniale de Marseille s'est réunie la semaine dernière et a nommé les membres des groupes et des classes devant participer à l'Exposition.

Dans la classe Navigation, M. Paul-Cyprien Fabre, de Marseille, a été nommé président ; M. Jean Stern, administrateur-directeur de la Société « Les Affréteurs réunis », vice-président.

En l'honneur de M. Steeg
UNE MANIFESTATION IMPOSANTE
(*Les Annales coloniales*, 19 janvier 1922)

Sur l'initiative et sous les auspices de la représentation parlementaire algérienne, les *Annales coloniales* ont organisé un déjeuner en l'honneur de M. Th. Steeg, gouverneur général de l'Algérie, dans les salons du restaurant Noël Peters.

.....
M. Jean Stern, administrateur délégué de la Société des Affréteurs réunis

La T.S.F. et les navires
(*Le Sémaphore algérien*, 20 janvier 1922)

La station de T.S.F. d'Aïn-el-Turk, près d'Oran, a communiqué à l'agence casablancaise des Affréteurs réunis le message suivant qu'elle a reçu du vapeur « Jupiter », en route de Marseille sur Casablanca :

25 décembre, 14 heures :

« Retardés par tempête Ouest. Tout bien. Essais téléphonie sans fil très satisfaisants. Relation constante avec Marseille, Alger, Paris. »

Le message a été envoyé par le commandant Raffi, commandant du « Jupiter » et fils du maire d'Alger.

[C'est] il y a quelques mois à peine, lors du départ de M. Briand pour l'Amérique, que furent effectués les premiers essais d'installation de téléphonie sans fil sur nos paquebots français.

C'est une ligne marocaine qui adopta sans plus tarder la nouveauté scientifique.

Le 28 décembre, les Casablancais ont pu entendre chanter à bord du « Jupiter » qui se trouvait à 300 kilomètres de Casablanca.

L'installation, branchée sur le poste de T.S.F. ordinaire, a coûté 33.500 francs. Elle permet de parler clairement à environ 600. kilomètres.

Si tous les navires avaient cette installation et si les agences de compagnies possédaient sur le toit de leur immeuble un de ces petits appareils récepteurs qui coûtaient avant la guerre quelques centaines de francs, il serait possible aux capitaines de navires de se tenir directement en communication avec leurs agences, par téléphone.

COURRIER DE L'AFRIQUE DU NORD
ALGÉRIE
[Échouage du *Maréchal-Joffre*]
(*Les Annales coloniales*, 20 janvier 1922)

.....
Le vapeur français *Maréchal-Joffre*, de 500 tonneaux de jauge, appartenant. à la Compagnie des Affréteurs réunis, surpris par le mauvais temps régnant en Méditerranée, s'est échoué à Limassol, près de l'île de Chypre. Il était parti d'Alger pour la côte de Syrie ; c'est après son escale à Alexandrette, tandis qu'il faisait rouler sur Marseille, qu'il fut poussé à la côte. Une dépêche envoyée au siège de la compagnie à Marseille annonce que l'équipage a pu être sauvé.

LÉGION D'HONNEUR
Ministère de la marine
(*Les Annales coloniales*, 20 janvier 1922)

Chevaliers
M. Balandras, sous-directeur de la Société « Les-Affréteurs réunis ».

COURRIER DE L'AFRIQUE DU NORD
TUNISIE
[Le *Diane* en détresse à Tabarka]
(*Les Annales coloniales*, 26 janvier 1922)

De Bône, on signale que le vapeur *Diane*, des Affréteurs réunis, qui avait quitté Tunis le 17 janvier, à destination de Tabarka, pour prendre un chargement de liège, est en détresse depuis hier, dans la rade de Tabarka. et qu'il a demandé du secours à Bizerte et à Bône.

COURRIER DU MAROC
[Le *Mars* dans la tempête]
(*Les Annales coloniales*, 3 avril 1922)

Le vapeur *Mars*, de la Compagnie des Affréteurs réunis, avait quitté Casablanca le 21 mars avec 150 bœufs parqués dans les cales et sur le pont, à destination de Melilla.

Dans la matinée du même jour, le *Mars* fut assailli par une violente tempête de N.-O. qui régnait notamment sur les côtes du Maroc.

Constamment ballotté par de fortes lames et envahi par de gros paquets de mer, le *Mars* se trouvait à ce moment dans une position critique. Pour éviter un accident, le capitaine Entressangue, commandant le navire, commanda de mettre en cap et le *Mars* navigua pendant vingt-quatre heures dans cette position.

Par suite du tangage, 51 bœufs furent tués et jetés à la mer par l'équipage qui travailla sans arrêt, plusieurs heures durant, et au péril de sa vie, à débarrasser le pont et les cales des cadavres qui les embarrassaient.

Le *Mars*, poursuivant sa route avec des difficultés inouïes, arriva avant-hier à Melilla où il put débarquer les 99 bœufs restant, en très mauvais état.

Après avoir fait quelques réparations urgentes sur place et s'être ravitaillé, le navire mit le cap sur Palma de Mallorca pour y débarquer un chargement d'orge.

NOMINATIONS
Société « Les Affréteurs réunis »
(*Le Sémaphore algérien*, 3 août 1922)

Nous apprenons que le colonel Stuhl, commandeur de la Légion d'honneur, membre de la commission sénatoriale des Finances, vient d'accepter les fonctions d'administrateur de la Société « Les Affréteurs réunis ».

LES AFFRÉTEURS RÉUNIS
(*Le Journal des finances*, 4 août 1922)

Les comptes de l'exercice 1921 qui seront soumis à l'assemblée du 10 août accusent un bénéfice brut de 4.743.959 fr. contre 12.511.490 fr. en 1920 et 7.224.832 de charges diverses contre 4.186.923 fr. Ils se soldent ainsi par un déficit de 2.480.872. fr. contre un bénéfice de 8.324.568 fr. précédemment. Déduction faite du report antérieur (204.896 fr.), la perte de l'exercice se trouve ramenée à 2.275.976 fr. Rappelons qu'au cours de l'exercice dernier, le capital a été porté de 7 400.000 à 14.800.000 francs.

AFFRÉTEURS RÉUNIS
(*Le Journal des finances*, 11 août 1922)

Les comptes de 1921, qui seront soumis à l'assemblée du 12 août, se soldent par un bénéfice brut de 4.743.959 francs. Après déduction des charges diverses, soit 7.224.831 francs, le déficit ressort à 2.480.872 francs, mais se trouve ramené à 2.275.976 francs en tenant compte du report antérieur. Au bilan, le matériel naval est passé de 61 à 83 millions ; le portefeuille-titres est en diminution de 10 millions. On note au passif une diminution de 4 millions dans les exigibilités et de 13 millions dans les disponibilités.

SOCIÉTÉ LES AFFRÉTEURS RÉUNIS ⁶
Siège social : à Paris, 15, rue Scribe.
Assemblée générale ordinaire du 12 août 1922.
EXERCICE 1921
(*Le Recueil des assemblées générale, 1922*)

CONSEIL D'ADMINISTRATION

MM. Timothé Poulain, président ; Jean Stern (Lég. honn.), administrateur-directeur ; Georges Balandras (Lég. honn.) ; Joseph Bonnasse (Lég. honn.) ; Georges Dreyfus, Félix Mouton, Maurice Sénécaux, administrateurs.
Commissaire des comptes : M. Louis Sond.

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Messieurs les actionnaires,

Nous vous avons réunis en assemblée générale pour vous soumettre les résultats de l'exercice 1921. Nous nous excusons de vous avoir convoqués si tardivement, mais des circonstances indépendantes de notre volonté (diverses défections dans le personnel comptable) nous ont empêchés de vous réunir plus tôt.

Pour la première fois depuis treize ans, notre exercice se solde en perte.

La crise sans précédent qui a sévi en 1921, et qui se poursuit malheureusement, a atteint toutes les industries et le commerce mondial.

Était-il possible que le camionneur des échanges qu'est l'industrie des transports maritimes puisse ne pas souffrir de cette situation ?

Était-il possible de prévoir cette crise ? Pouvait-on l'éviter ?

Il est toujours aisé d'être prophète *a posteriori*, mais pourtant, vous pourrez constater que votre conseil d'administration avait pris toutes ses dispositions pour se trouver à l'époque actuelle dans une situation exceptionnellement favorable. Des événements étrangers à ses propres moyens d'action se sont précipités et l'ont empêché de présenter aujourd'hui la situation telle qu'il méritait qu'elle fût, en présence des efforts considérables qu'il n'a cessé de faire pour maintenir à votre affaire sa belle prospérité.

Votre société avait évité de commander un nombre élevé de navires neufs. En effet, en dehors de 4 navires de 7.000 tonnes dont la commande remonte l'une à 1916 et les

⁶ Société anonyme constituée en 1902 pour une durée de 25 ans qui a été prorogée de 33 ans par l'ass. extr. du 8 février 1919, pour prendre fin le 31 décembre 1960.

Capital : 14.800.000 fr., divisé en 148.000 actions de 100 fr. entièrement libérées, dont 74.000 actions anciennes dites actions A et 74.000 actions nouvelles, catégorie B, émises en 1920, à 112 fr. 50, jouissance 1^{er} janvier 1922, avec droit, pour l'année 1921, à un intérêt fixe calculé sur la base de 7 % par an, du jour de la souscription jusqu'au 21 décembre 1921, sur le montant libéré.

Parts bénéficiaires : il existe 74.000 parts bénéficiaires au porteur, sans valeur nominale, qui ont été créées par l'ass. extr. du 14 sept. 1920, par suite de l'augmentation du capital, pour être attribuées, titre pour titre, aux porteurs des 74.000 actions anciennes.

Obligations : 8.117.500 fr., montant, de 16.235 obligations de 500 fr., provenant de deux émissions : l'une de 15.800 obligations 6 % ; l'autre de 7.750 obligations 5 %.

Bons 6 % 23.600.000, montant de 47.200 bons de 500 fr., provenant de deux émissions ;

La première de 16.000 bons soumis à un amortissement spécial ;

La seconde de 40.000 bons émis en avril 1919, remboursables en 10 ans à partir de 1925.

Les actions anciennes et les bons sont inscrits à la Cote officielle au comptant.

Derniers cours cotés au 25 août 1922 :

Actions (cote du 20 mars 1922) Fr. 93 00

Bons 6 % première émission (cote du 18 mai 1922) 409 00

Bons 6 % émission 1919 {cote du 26 août 1922} 285 00

Répartition des bénéfices : 5 % à la réserve légale et 5 % au fonds de prévoyance ; 10 % du surplus au conseil d'administration et 90 % aux actionnaires et aux parts bénéficiaires, sauf les prélèvements pour réserves.

Les parts bénéficiaires ont droit à 20 % de ces 90 %.

trois autres à 1918, votre conseil ne s'était pas départi d'une ligne de conduite sage et raisonnée.

Malheureusement, ces navires n'ont été livrés que dans le deuxième semestre de 1920.

L'amortissement de ce matériel, qui eût dû être fait dans une période courte, n'était plus possible puisque les frets tombaient avec une rapidité déconcertante.

En dehors de cette commande de 4 navires, passée en vue d'un programme précis de développement méthodique, votre conseil dut subir l'obligation d'acquérir, dans le second semestre de 1919, trois vapeurs d'un tonnage de 21.000 tonnes, au total, provenant de la flotte Maclay Clémentel, et dont nous vous avons entretenus dans notre rapport du 18 juin 1920.

Non seulement le gouvernement intervint personnellement en vue de cette acquisition, sous la menace de la constitution d'une flotte d'État, qu'il réalisa quand même plus tard, mais encore nous suggéra de ne payer cette flotte que sur une période échelonnée, le change à ce moment étant à son estime trop élevé, 35 francs la £, et l'armement devant réaliser une forte économie, en ne payant qu'à terme.

Vous savez ce qu'il est advenu de ce chef.

Pour parer au plus pressé, besoins de trésorerie qui furent l'objet de ses préoccupations dès le mois de juin 1920, c'est-à-dire à une époque où il s'apercevait déjà des retards dans la livraison des 4 navires commandées à des chantiers, votre conseil vous demandait de porter votre capital à 25 millions et d'émettre pour 30 millions de fr. d'obligations : le 14 septembre 1920, vous lui donniez cette autorisation.

Nos éminents collègues banquiers, MM. Bonnasse, Boucard (celui-ci représentait au conseil l'Union parisienne) et Gallut (qui représentait la Société centrale des banques de province), se préoccupèrent aussitôt de réaliser ces opérations. Malheureusement, les négociations engagées à ce sujet durèrent trop longtemps et n'avaient pas encore abouti lorsqu'éclata la crise qui mit en graves difficultés plusieurs banques importantes en ébranlant la confiance du public. Le programme financier ne put être réalisé.

Nous avons poursuivi nos efforts, recherché même aux États-Unis la possibilité d'emprunter, mais ce fut en vain. La crise des affaires maritimes dans ce pays était encore plus intense qu'en Europe. Nous fîmes alors appel à vous-mêmes, il y a un an, et vous avez répondu à notre demande. L'émission d'actions devait être suivie d'une émission d'obligations, mais, cette fois encore, les établissements de crédit, malgré des promesses formelles, ne jugèrent pas que la situation générale leur permît de la réaliser et une violente campagne dirigée contre notre société vint paralyser les efforts des meilleurs parmi nos amis.

On comprendra que nous n'avons pas à rechercher l'origine de ces manœuvres dirigées contre la première compagnie de navigation française ne touchant aucune subvention.

Nous travaillons, Messieurs, avec encore plus de courage à l'amélioration de notre situation ; nous espérons, qu'aidés de votre sang-froid et de votre appui moral, nous traverserons cette période difficile pour être prêts à continuer notre œuvre dès que les nuages auront disparu.

PARTICIPATION ET FILIALES

Vous constaterez que notre portefeuille s'est sérieusement allégé. De 23 millions au 31 décembre 1920, il s'est réduit à 13 millions au 31 décembre 1921

Nous avons réalisé notamment les actions Messageries maritimes, Société des Établissements Shaki, Société havraise immobilière.

Notre portefeuille reste constitué principalement des titres suivants :

Compagnie de vapeurs français, Société des ateliers et chantiers du Sud-Ouest, l'Unité, Lloyd de France, Société des pétroles, essences et naphthes, etc.

MATÉRIEL NAVAL

Nous avons perdu les vapeurs *Éole*, *Nouveau-Conseil*. Nous avons acquis le paquebot *Stella* et transformé le vapeur *Titan* en pétrolier.

Les Chantiers du Sud-Ouest ne nous ont pas encore livré le pétrolier de 8.000 tonnes que nous leur avons commandé en novembre 1920. Il ne figure pas au bilan.

Nous devons vous rappeler que notre décision de transformer le vapeur *Titan* en pétrolier et d'en commander un autre, remonte à l'époque où les frets de cargos étaient fortement en baisse et où, au contraire, les frets de pétroliers montaient constamment. D'autres armateurs que nous ont commis la même erreur, de construire des pétroliers ou de transformer des cargos en tanks ; malheureusement, les frets des pétroliers sont tombés au niveau des autres.

Notre matériel naval se trouve augmenté des navires de la Société des transports côtiers. Nous avons acquis la totalité des actions de cette Société et la fusion s'est faite *ipso facto*.

PROGRAMME

Nous avons résumé, l'année dernière, les lignes que nous desservions. Notre pavillon bat dans tout le bassin de la Méditerranée, de Gibraltar à Alexandrie, et jusqu'en mer Noire. On le voit aux États-Unis, dans tous les ports d'Europe, à Hambourg, Anvers, Hull. [Nos paquebots et nos cargos contribuent au développement économique de nos possessions africaines de l'Atlantique \(Sénégal et Maroc\).](#)

La crise nous a obligés à désarmer quelques cargos acquis pendant la guerre, en remplacement d'unités torpillées et dont l'exploitation est plus onéreuse ; mais nous n'avons abandonné aucun service.

Si l'État, auquel nous ne demandons aucun subside, comprend que son rôle est de nous aider moralement et matériellement, la Marine marchande peut espérer des jours meilleurs.

Mais, il faut la volonté d'aboutir, et pour cela, il faut que nous arrivions à exploiter au prix de nos concurrents allemands.

Les vaincus de la guerre sont les vainqueurs de la paix : leur exploitation revient au cinquième de la nôtre.

Lorsque le gouvernement nous donnera du charbon au prix que paient les armateurs de Hambourg, lorsqu'il aura supprimé les lourdes charges de la loi de 8 heures et rendu moins sévères les conditions d'application de la loi de 1907 ; lorsqu'il aura réduit pour les compagnies régulières les frais de port, organisé le crédit maritime, il ne lui en aura rien coûté pécuniairement, mais il aura aidé non pas même au développement de la Marine marchande française, mais à son maintien, c'est-à-dire au plus merveilleux outil d'expansion économique de ce pays.

Nous avons reçu la démission de M. André [*sic* : *Adrien*] Artaud, député ; nous vous demandons de lui donner *quitus* de sa gestion. En le remerciant du concours qu'il nous a donné, nous lui exprimons les regrets que nous cause son départ.

Au cours de l'exercice, nous avons nommé comme administrateurs MM. Georges Balandras, Félix Mouton et Maurice Sénécaux. Vous voudrez bien ratifier ces nominations ; le mandat de ces administrateurs expirera en même temps que celui des autres membres du conseil.

Vous aurez à nommer vos commissaires pour l'exercice 1921.

Enfin, nous vous proposons de relever les administrateurs des interdictions prononcées par l'art. 40 de la Loi du 24 juillet 1867, concernant les affaires à traiter avec la société.

.....
À l'unanimité, l'assemblée générale, tenue sous la présidence de M. Poulain, président du conseil d'administration, a approuvé les comptes présentés et adopté les résolutions proposées.

La motion suivante, proposée par des actionnaires, a également été votée à l'unanimité :

Les actionnaires, réunis en assemblée générale, ne peuvent qu'exprimer leur reconnaissance et leur confiance au conseil d'administration et à son directeur, M. Stern, pour l'habileté avec laquelle ils ont permis à la société de traverser la crise mondiale la plus redoutable qu'ait eu à subir la marine marchande.

Ils ont confiance en eux pour étudier et faire aboutir au plus tôt toute solution susceptible d'améliorer la situation de la Société Les Affréteurs réunis.

Néanmoins, peu de temps après, la société s'est trouvée dans la nécessité de déposer son bilan et de demander le bénéfice de la liquidation judiciaire, qui a été transformée en faillite, par le jugement suivant, sévèrement motivé, du tribunal de commerce de la Seine :

Attendu qu'il ressort des renseignements recueillis et de l'enquête ordonnée que, dès 1921, la Société Les Affréteurs réunis se livrait, notamment avec son agence de de New-York, à une circulation d'effets sans cause.

Que dès le début de 1922, ladite société n'avait pu éviter le dépôt de son bilan qu'en conférant des hypothèques et nantissements à certains créanciers, et en aliénant une partie importante de son actif.

Attendu que ladite société ne put faire face à ses échéances de fin mars 1922, et que, le 5 juin suivant, elle était l'objet de protêts, qu'ainsi la suspension de paiement remonte à une date antérieure à plus de quinze jours du dépôt de la requête à fin de liquidation judiciaire.

Attendu qu'à cette époque, ladite Société a, dans la soumission de son bilan à ce Tribunal, dissimulé une partie du passif envers l'État Français.

Attendu qu'une importante partie du passif n'est nullement justifiée.

Attendu, en outre, qu'il ressort que la Société Les Affréteurs réunis avait une comptabilité irrégulière et incertaine.

Qu'en conséquence, il y a lieu, en vertu de l'article 19 de la loi du 4 mars 1889, de déclarer ladite société en état de faillite ouverte.

Philippe DÉROS,
administrateur-directeur

Né à Oran, le 3 octobre 1883.

Fils de François Déros (1840-1914), agent de la Compagnie Touache (Navigation mixte), et de Francisca Fortuno.

Frère de Paul Déros (1876-1968), agent de la Navigation mixte à Oran, président de la chambre de commerce d'Oran, délégué à l'Assemblée algérienne, et de Julien Déros (1877-1938).

Marié à Bône, le 19 janvier 1914, à Jeanne Cossé, fille d'Édouard Cossé, agent de la maison Crookston, administrateur des [Phosphates du Dyr](#). Dont :

— Yves Noël Édouard François (Bône, 1^{er} janvier 1917-Saint-Raphaël, 5 janvier 2009), commandant principal de la Marine ;

— Arlette Marie Marguerite Marcelle (Paris II^e, 20 janvier 1921-Paris VII^e, 8 février 1998), mariée à Philippe Mougin, polytechnicien.

Admissible à Polytechnique (19 juillet 1904).

Créateur à Oran d'une maison d'achat et vente de laine en suint (1907).

Conseiller du commerce extérieur de la France (*JORF*, 16 déc. 1912).

Membre du Comité central des armateurs de France (nov. 1919).

Fondateur et administrateur de la Société navale du Nord (sept. 1920), bientôt absorbée par la Compagnie de Vapeurs français (déc. 1921),

administrateur (août 1920), puis président (nov. 1922) de la [Société d'acconage et de charbonnage Jullian](#) à Oran,

associé au même Jullian dans la [Société de camionnage marocaine et algérienne](#) (septembre 1920).

Administrateur des Établissements Sturm à Paris (août 1921) : importation de gomme du Sénégal et de gomme arabique à Paris (liquidation en mars 1932),

Administrateur-directeur général des Affréteurs réunis (août 1922), il ne tarde pas à déposer le bilan et à porter plainte contre son prédécesseur, Jean Stern.

administrateur-directeur du quotidien *La Liberté*, Paris (1927-1932),

administrateur de la [Société coloniale de mines](#) (1930),

administrateur des [Phosphates du Dyr](#) (1930), à la suite de son beau-père,

administrateur avec son frère Julien de la Société du *Figaro* (jan.-avr. 1934),

administrateur du [Domaine de Potinville](#) (ca 1936),

du Consortium du Nord (juin 1938), successeur de son frère Julien décédé.

du Palais de la Jetée-Promenade à Nice (janvier 1939)...

Domicilié à Paris, Paris, 19, rue de la Trémoille.

Chevalier de la Légion d'honneur (*JORF*, 22 août 1927).

Membre de l'Association universelle pour les exilés allemands (juin 1933), Paris.

Décédé à Neuilly-sur-Seine, 26, bd Victor-Hugo, le 8 avril 1969.

L'Algérie industrielle
Société « Les Affréteurs réunis »
(*La Journée industrielle*, 13 août 1922)
(*Le Sémaphore algérien*, 24 août 1922)

Les actionnaires de la Société « Les Affréteurs réunis », dont le siège est à Paris, 15, rue Scribe, se sont réunis, le 12 août en assemblée ordinaire sous la présidence de M. Poulain, président du conseil d'administration.

Ils ont entendu le rapport présenté par le conseil et celui du commissaire aux comptes. L'exercice 1921 se solde par une perte de 2 millions 480.873 francs. Après

imputation du report bénéficiaire de l'exercice 1920, soit 204.897 francs, il reste un déficit net de 2.275,976 fr., qui a été viré à un compte spécial intitulé « pertes antérieures ».

Après l'approbation des propositions du conseil et le vote des résolutions, le président a présenté les grandes lignes des moyens envisagés par le conseil pour traverser la crise qui a ralenti pendant un moment l'essor normal de la société.

[Démission de Jean Stern.

Philippe Déros, directeur général]

À cette occasion, il a annoncé qu'il avait le regret de faire connaître que M. Stern avait donné sa démission de directeur de la société, démission que le conseil d'administration s'était trouvé dans l'obligation d'accepter.

Il a souligné le rôle important joué par M. Stern dans le développement de la société. Celui-ci a été nommé président honoraire et les fonctions de directeur général ont été confiées à M. Philippe Déros, conseiller du commerce extérieur.

Avant de se séparer, les actionnaires ont voté une résolution exprimant leur « reconnaissance et leur confiance au conseil d'administration et à son directeur, M. Stern, pour l'habileté avec laquelle ils ont permis à la société de traverser la crise mondiale la plus redoutable qu'ait eue à subir la marine marchande.

Cette motion a réuni l'unanimité des voix.

MODIFICATIONS

Les Affréteurs réunis

(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 20 septembre 1922)

La *Journée Industrielle* annonce que le conseil d'administration des Affréteurs Réunis vient de décider le dépôt du bilan.

On savait que la Société se trouvait depuis quelque temps dans une situation difficile, d'une part en raison de la persistance de la crise des frets, d'autre part en raison des engagements qu'elle avait pris, notamment envers sa filiale la Société des Ateliers et Chantiers maritimes du Sud-Ouest. Actuellement, cette dernière a sur les Affréteurs Réunis une créance de 12 millions, que ceux-ci ne peuvent lui payer; aussi a-t-elle dû laisser en souffrance le coupon de juillet de ses obligations 7 % et le coupon d'août de ses bons 6 %. Le coupon échéant le 15 septembre sur les bons 6 % des Affréteurs Réunis est de même reste impayé.

Les deux affaires ont donc des attaches étroites, et la défaillance de l'une aura pour l'autre de graves conséquences. Ainsi que nous l'avons annoncé hier, une assemblée extraordinaire des actionnaires des Ateliers du Sud-Ouest convoquée pour le 18 courant, n'a pu se tenir faute de quorum et a été remise à une date ultérieure non encore fixée. Son ordre du jour comporte : Exposé de la situation de la Société ; décision à prendre en conséquence.

Les Affréteurs réunis déposent leur bilan

(*Le Figaro*, 21 septembre 1922)

Cette importante compagnie de navigation exploitait plusieurs lignes régulières des principaux ports français à l'Afrique du Nord et aux Échelles du Levant.

La Société, dont le siège est 15, rue Scribe, à Paris, avait absorbé les Anciens Établissements E. Shaki, qui lui avaient apporté l'agence de transports qu'ils possédaient

à Paris, 51, rue de Paradis. Elle avait également absorbé la Compagnie toulousaine de navigation.

La compagnie est victime d'une grave crise qui éprouve la plupart des compagnies de navigation. Constituée en 1902, son capital initial de 425.000 francs fut porté, par étapes successives, à 7.400.000 francs. Une nouvelle augmentation du capital, qui devait porter celui-ci à 25 millions, demeura à l'état de projet bien que le conseil ait reçu l'autorisation de l'effectuer.

En décembre dernier, le conseil s'était fait autoriser à émettre, jusqu'à concurrence de 30 millions de francs, des obligations de 500 francs 6 1/2 % et réservées, par droit de préférence, aux porteurs d'actions ou de parts bénéficiaires. Postérieurement, lesdites obligations devaient être convertissables en actions nouvelles à raison de 2 actions pour l'obligation.

Pour rendre cette conversion possible, le conseil aurait procédé à l'émission des 12 millions d'actions qu'il était autorisé à émettre et qui auraient été libérées par conversion avec le montant des actions converties.

Enfin, la compagnie assurait des services entre la France, l'Italie et la Sicile.

Ajoutons que les Affréteurs réunis possédaient des succursales à New-York, à Strasbourg et à Anvers.

Le conseil d'administration est composé de MM. T[imothé] Poulain, J[ean] Stern, J[ospeh] Bonnasse*[Bq marseillais, adm. Cie marocaine], M. Boucard [† 9 mai 1922], E. Galliet [*sic* : Gallut].

Les dispositions nécessaires sont prises pour que les services qu'assure la compagnie ne soient pas interrompus.

Les Affréteurs réunis
(*La Journée industrielle*, 26 septembre 1922)

Pour compléter l'information concernant cette société que nous avons publiée le 21 septembre 1922, précisons que le conseil d'administration est actuellement composé comme il suit : MM. Poulain, Balandras, Julien Déros, Philippe Déros, Georges Dreyfus, Félix Moutan et Maurice Sénécaux.

M. Jean Stern ne fait plus partie ni de la direction ni de l'administration de la société.

Affréteurs réunis
(*Le Journal des finances*, 29 septembre 1922)

Nous avons annoncé, dans notre dernier numéro, que cette société avait été forcée de déposer son bilan. Les déclarations faites à l'assemblée du 12 août, encore qu'elles n'aient pas caché la désastreuse situation de la trésorerie, ne laissaient pas cependant prévoir une issue aussi brutale des embarras financiers dans lesquels se débattait la société, dont on pensait qu'elle aurait pu trouver quelque appui auprès des banques après l'insuccès de sa tentative d'emprunt en Amérique. Il est probable que celles-ci ont jugé un renflouement impossible. Le bilan au 31 décembre 1921 accusait un actif réalisable et disponible de 19.500.000 en chiffre rond, dont 18.000.000 de comptes débiteurs vraisemblablement fort aléatoires — en face d'un passif exigible de 63 millions auquel s'ajoutent 32 millions d'obligations ou de bons 6 %. Sans doute pour évaluer la valeur liquidative de l'entreprise, il faut tenir compte de la flotte et du portefeuille. La flotte est décomptée 83 millions ; bien qu'elle se soit accrue, dans le courant de l'année dernière, de trois unités représentant un tonnage de 21.000 tonnes,

achetées à l'État, il ne fait pas de doute, étant donné l'effondrement des prix du tonnage et l'insuffisance des amortissements pratiqués par la société, que sa valeur liquidative est fort inférieure au décompte de l'inventaire ; quant au portefeuille, ramené de 23 millions fin 1920 à 13 millions fin 1921, soit un écart en moins de 10 millions provenant de la réalisation des meilleurs titres, il a été vraisemblablement amputé depuis le 1^{er} janvier de ses derniers titres vendables et ne renferme plus que les papiers à peu près irréalisables. Déjà, à la fin de l'année passée, il ne contenait plus que des actions Vapeurs français, Ateliers et chantiers du Sud-Ouest, Unité, Lloyd de France, Pétroles Essences et Naphtes.

On peut affirmer que les Affréteurs réunis ne vivaient plus que de dettes. Si un remaniement de l'affaire est tenté, il est à craindre que les actionnaires n'aient à subir les plus larges sacrifices, voire même que les obligataires devront consentir, eux aussi, à participer, par d'abandon d'une partie de leurs droits, à l'œuvre de reconstitution.

*
* *

La défaillance des Affréteurs réunis atteint directement les Ateliers et chantiers maritimes du Sud-Ouest ; ceux-ci ne constituaient, en fait, qu'une filiale de ceux-là ; c'est également M. Stern qui était, avant qu'il ne démissionnât, virtuellement à la tête des deux entreprises, directeur de l'une (les Affréteurs réunis), administrateur délégué de l'autre (les Chantiers).

Or, le principal actif des Chantiers est présentement constitué par une créance de 12 millions qu'ils possèdent sur les Affréteurs. Il n'est pas trop de dire que cette rentrée est fortement compromise. Déjà, il a fallu laisser en souffrance le coupon de juillet des obligations 7 % et le coupon d'avril des bons 6 %.

On s'attendait à ce que des explications détaillées fussent fournies aux assemblées convoquées pour le 18 courant. La réunion ordinaire a pu se tenir, mais dans le mystère, et l'on en sait seulement qu'elle a ratifié l'inscription d'une réserve de prévoyance de 2.000.000 « afin de parer aux conséquences possibles de la crise industrielle », ce qui est un assez joli euphémisme. Par contre, elle a décidé de surseoir à la ratification des opérations faites par les administrateurs conformément, à l'article 50 de la loi du 27 juillet 1867, ce qui, en termes clairs, veut dire que les actionnaires désiraient savoir quelles ont été les conséquences des tractations engagées par des administrateurs communs des Affréteurs et des Chantiers. Quant à l'assemblée extraordinaire, elle n'a pu avoir lieu ; elle a été renvoyée à une date ultérieure et son ordre du jour comporte le funeste programme : Exposé de la situation ; décisions à prendre en conséquence.

*
* *

Ajoutons que le conseil de l'Union générale d'intérêts maritimes a décidé de porter le capital de la société à 10 millions, pour venir en aide aux sociétés dans lesquelles l'union est intéressée, c'est-à-dire les Vapeurs français et les Affréteurs réunis. Le conseil a manifesté, paraît-il, une grande surprise du dépôt du bilan de la Société des Affréteurs réunis.

Les décisions du conseil de l'Union semblent indiquer cependant que celui-ci est parfaitement au courant des affaires des filiales, et qu'il est en mesure de présumer les suites du dépôt du bilan des Affréteurs.

Les actionnaires de cette société devant avoir un privilège de souscription à l'augmentation de capital de l'U. G. I. M., l'opération paraît devoir se résumer en un

changement de pavillon, l'U. G. I. M. mettant complètement la main sur la société défailante.

LES AFFAIRES DE NAVIGATION EN DIFFICULTÉ
(*Le Journal des finances*, 13 octobre 1922)

La situation de la plupart des sociétés maritimes dont les titres ont fait leur apparition dans le courant de 1920 est passablement obscure ; on nous demande assez souvent des renseignements à leur égard. Voici, d'après les dernières indications que nous possédons, comment cette situation pourrait se résumer pour quelques-unes des affaires dont les titres sont malheureusement les plus répandus dans les portefeuilles :

.....
Affréteurs réunis. — Cette société vient d'être déclarée en liquidation judiciaire par jugement du Tribunal de commerce de la Seine en date du 6 octobre 1922. À l'assemblée ordinaire qui s'était tenue le 12 août, pour examiner les comptes de 1921, il n'avait pas été question cependant de cette éventualité malgré les chiffres désastreux accusés par le bilan qui accusait un actif réalisable d'environ 36 millions en face de 63 millions d'exigibilité, dont 26 millions à terme et 18.650.000 fr. d'avances en banque. La flotte était portée pour 71.852.000 fr., tous amortissements déduits et il ne fait pas de doute que cette estimation soit infiniment supérieure à sa valeur effective. L'exercice se soldait par une perte de 2.180.782 fr., le capital atteint, depuis l'augmentation réalisée en 1921, 14.800.000 fr. ; la dette obligataire avoisine une quarantaine de millions. On ne peut pas préjuger de ce qui va sortir de la liquidation judiciaire. Mais en tout état de cause un arrangement, si arrangement il peut y avoir, ne se fera pas sans les plus gros sacrifices du capital et sans des concessions étendues de la part des créanciers.

Affréteurs réunis
(*Le Journal des finances*, 24 novembre 1922)

Le groupement général des actionnaires de la Société Les Affréteurs réunis pour la Défense de leurs Intérêts, 3, rue Grange-Batelière, communique l'ordre du jour suivant :

Un très grand nombre d'actionnaires de la Société Les Affréteurs réunis, représentant plus de 50.000 actions présentes ou représentées, réunis dans une salle des Ingénieurs civils, 19, rue Blanche, le 15 novembre, sur convocation de M. Lebel, président du Groupement général de défense des actionnaires.

Après avoir entendu le long exposé fait par lui sur l'action entreprise dans l'intérêt des actionnaires et de la société ;

— après le compte rendu des procédés des administrateurs actuels, dont les nominations au conseil sont nulles de droit et qui donnent au siège social des réunions composées en grande partie d'employés de la société jouant le rôle de figurants pour dominer les actionnaires de bonne foi...;

— après avoir entendu les explications très nettes et très précises de M. Jean Stern, tant sur les accusations portées contre lui et dont il a fait justice, que sur les manœuvres dont il a été l'objet ;

— approuvent le Groupement général de défense dans son action et l'en félicitent, lui renouvellent leur confiance.... ;

— constatant les agissements tendant à empêcher la réunion de l'assemblée générale, protestent contre l'intention malveillante de certaines informations ;

— délèguent M. Lebel, président du Groupement de défense des actionnaires, près de toutes les autorités pour exposer la situation de la société et faire appel au concours du gouvernement sous la forme qui lui plaira.

L'ordre du jour a été voté à l'unanimité, sauf une abstention.

A. O. F.

(*Les Annales coloniales*, 19 décembre 1922)

D'après le *Bulletin économique et politique de l'A. O. F.* (octobre 1922), la Compagnie de navigation des Affréteurs Réunis, ligne de Marseille-Dakar-Rufisque a momentanément suspendu ses services.

Les Compagnies de navigation desservant la côte occidentale d'Afrique régulièrement sont actuellement les suivantes : Chargeurs réunis, Compagnie Sud-Atlantique, Compagnie des Transports Maritimes à vapeur, Compagnie Fraissinet et compagnie Fabre, Compagnie belge maritime du Congo et Holland-Wiest-Afrika Lijn (qui touche au Havre en moyenne deux fois par mois).

Les Affréteurs réunis

par E. B.

(*L'Écho d'Alger*, 25 janvier 1923)

Notre appel aux actionnaires de cette société a été entendu et nombreux sont ceux qui nous ont adressé leurs pouvoirs afin de faire défendre leurs intérêts à l'assemblée générale du 30 janvier.

Si quelques actionnaires trompés par les manœuvres insidieuses de M. Lebel, porte-parole ordinaire de M. Stern, avaient commis l'imprudence d'adresser leurs pouvoirs à ce groupe, ils peuvent sans hésiter signer dans nos bureaux un nouveau pouvoir en mentionnant que ce dernier annule celui adressé à M. Lebel.

Le but poursuivi par Stern-Lebel est, en effet, de se faire délivrer un certificat de bonne conduite par ceux-là mêmes qu'ils ont dépouillés.

Les actionnaires peuvent encore nous adresser leurs pouvoirs, en même temps que le récépissé de dépôt de leurs actions, jusqu'à samedi matin avant 9 heures. Une personne de confiance portera ces pouvoirs à Paris et il suffira que nous prenions date par télégramme pour que le délai de dépôt soit considéré comme valable.

L'intention du nouveau conseil d'administration est de demander l'annulation de l'émission des actions B et le remboursement de ces actions par M. Stern et les membres de l'ancien conseil.

Cette émission constitue, en effet, une vaste escroquerie puisque, au moment même où M. Stern présentait au public un faux bilan dans le but de capter la confiance des souscripteurs, à ce moment même, M. Stern était aux abois et littéralement submergé par des échéances impérieuses.

Au moment où M. Stern faisait voter un dividende de 40 francs sur les actions de 1920, son sous-directeur, M. Balandras, lui adressait des télégrammes ainsi conçus :

« Malgré efforts surhumains situation devient inquiétante. Impérativement deux millions prompt et deux millions avant 20 juin. »

Et ce télégramme, daté du 31 mai 1921, était suivi, le 8 juin, de cet autre :

« Situation très difficile : pouvons être amenés prendre mesures extrêmes, pensons retour prochain préférable à moins puissiez nous câbler immédiatement deux millions pour courant. »

Et c'est ce moment que M. Stern avait choisi pour offrir à l'épargne publique un placement sûr dans une affaire qu'il déclarait prospère.

Les 4 millions, ainsi raflés sur la bonne foi des braves gens, ont servi à couvrir quatre millions d'effets de complaisance que M. Stern avait mis en circulation pour masquer ses déficits, ses prélèvements personnels et ceux de sa famille.

Et ce sont ces gens-là qui disent aujourd'hui aux actionnaires : « Donnez-nous vos pouvoirs pour vous représenter à l'assemblée générale. »

Ce sont ces aigrefins qui font insulter M. Déros et ses amis dans des feuilles de chantage et de diffamation.

Ce sont eux qui reprochent à leurs successeurs d'avoir déposé le bilan de cette entreprise d'escroquerie qui, sous une honnête façade, avait pour but principal d'enrichir les Stern, les Shaki et autres Dreyfus.

M. Jean Stern, propriétaire d'un luxueux hôtel aux Champs-Élysées, a passé la main à un tiers et loge maintenant dans un meublé où l'huissier n'a plus rien à saisir.

Mais il faut espérer qu'il se trouvera, en France, des juges assez indépendants pour se saisir au moins de sa personne.

Si un simple citoyen, comme vous ou moi, avait commis la centième partie de ce que ces flibustiers ont fait, il y a beau temps qu'il serait à l'ombre.

Mais il ne faut pas désespérer, cela viendra et dans pas longtemps.

Arrestation de M. Jean Stern (*Le Temps*, 28 janvier 1923)

On sait qu'une plainte avait été déposée pour escroquerie, abus de confiance et infraction à la loi sur les sociétés, contre M. Stern, ancien administrateur délégué et directeur général de la société des Affréteurs réunis, par M. [Philippe] Déros, administrateur délégué actuel.

Hier, M. Genty, juge d'instruction, qui avait été saisi d'une nouvelle plainte émanant de M. Pféringe, et qui avait reçu un rapport d'experts comptables sur les faits incriminés, a mis M. Stern, au cours d'un interrogatoire, en état d'arrestation.

On reproche à M. Jean Stern d'avoir prélevé un bénéfice de 6 %, auquel il avait droit sur les affaires, en le calculant sur les bénéfices bruts et non sur les bénéfices nets. On lui reproche aussi d'avoir prélevé une prime de 25 % qui lui était allouée sur les affrétés, en tenant compte du chiffre total des affaires sans en déduire les pertes.

M. Jean Stern expliqua sa conduite par une lettre du président de la société. M. Genty n'estima pas moins les explications insuffisantes et signa un mandat contre M. Stern, dont les défenseurs sont le bâtonnier Henri-Robert et M^e André Hesse.

M^{me} Stern adresse aux journaux une lettre dans laquelle elle dit que l'arrestation de son mari, administrateur-directeur de la société les Affréteurs réunis pendant de longues années, « est une mesure abusive, dont le caractère inique sera ultérieurement démontré ; ce n'est, en somme, qu'un acte de pression sur la libre volonté des actionnaires, à trois jours de distance de l'assemblée générale convoquée pour le 30 janvier ». Elle a, dit-elle, « le devoir et le droit de déclarer, à côté du fait accompli, que la justice s'est fait inconsciemment l'auxiliaire d'une combinaison de nationalité étrangère visant à mettre la main sur la flotte des Affréteurs réunis ».

Les Affréteurs réunis (*La Journée industrielle*, 31 janvier 1923)

Les actionnaires de cette société se sont réunis hier, en assemblée ordinaire, sur la convocation de M. Alexandre Gaut, administrateur et liquidateur de sociétés près le tribunal de commerce de la Seine, agissant comme commissaire aux comptes de ladite société, fonction à laquelle il avait été nommé en remplacement des commissaires aux comptes démissionnaires, par une ordonnance du président du tribunal de commerce de la Seine en date du 25 octobre 1922.

Avant l'ouverture de la séance, M. Gaut a déclaré qu'il croyait primitivement être appelé à présider la réunion, mais que le conseil d'administration étant encore en fonctions, c'était au président de ce conseil qu'il appartenait de prendre la présidence. L'assemblée ayant protesté avec violence contre cette proposition, M. Gaut, proposa de présider lui-même les débats, proposition que les actionnaires acceptèrent par acclamations.

Lecture fut alors donnée de l'ordre du jour qui était le suivant : examen de la situation ; décisions à prendre relativement à la composition du conseil d'administration ; éventuellement, modification de cette composition par la nomination de nouveaux administrateurs.

Le président donna connaissance à l'assemblée des lettres de démission de MM. Georges Dreyfus et Balandras, administrateurs.

Le jugement du tribunal de commerce de la Seine, en date du 29 janvier 1923, transformant en faillite la liquidation judiciaire de la société, ayant été distribué à l'entrée de la salle, le président déclara qu'il jugeait inutile d'en donner connaissance à l'assemblée. Ce jugement est ainsi conçu :

« Attendu qu'il ressort des renseignements recueillis et de l'enquête ordonnée que, dès 1921, la société Les Affréteurs réunis se livrait, notamment avec son agence de New-York, à une circulation d'effets sans cause ;

« Que, dès le début de 1922, ladite société n'avait pu éviter le dépôt de son bilan qu'en conférant des hypothèques et anéantissements à certains créanciers et en aliénant une partie importante de son actif ;

« Attendu que ladite société ne put faire face à ses échéances de fin mai 1922 et que le 5 juin suivant, elle était l'objet de protêts, qu'ainsi la suspension de paiements remonte à une date antérieure à plus de quinze jours du dépôt de la requête à fin de liquidation judiciaire ;

« Attendu qu'à cette époque, ladite société a, dans la soumission de son bilan à ce tribunal, dissimulé une partie du passif envers l'État français ;

« Attendu qu'une importante partie du passif n'est nullement justifiée ;

« Attendu, en outre, qu'il ressort que la société Les Affréteurs réunis avait une comptabilité irrégulière et incertaine ;

« Qu'en conséquence il y a lieu, en vertu de l'article 19 de la loi du 4 mars 1889, de déclarer ladite société en état de faillite ouverte. »

L'un des scrutateurs, M. Martin Lebel, protesta alors contre le défi lancé aux actionnaires par le conseil d'administration qui, bien que le bilan de la société soit déposé depuis quatre mois, n'a pas jugé bon de convoquer une réunion des actionnaires pour leur soumettre la situation et conclut en proposant la révocation pure et simple de ce conseil.

Quelques actionnaires voulurent demander des explications, mais ils ne purent, se faire entendre. La majorité de l'assemblée, réclamant à cor et à cri la révocation proposée. Il fut alors procédé au vote nominal sur la proposition de révocation de MM. Poulain, Philippe Déros. Julien Déros, Balandras, Georges Dreyfus, Félix Mouton et Sénécaux, proposition qui fut votée à la grande majorité des voix, 3.585 actions A et 505 actions B s'étant prononcées contre la révocation, sur 75.887 actions A et 55.604 actions B présentes ou représentées, moins un certain nombre d'abstentions.

M. Martin Lebel présenta ensuite à l'assemblée, en vue de la nomination d'un nouveau conseil, une liste de noms, comprenant MM. Jezequel, capitaine de vaisseau ;

Camille Pietri, industriel ; Martin Lebel, capitaine au long cours ; Émile Crémieux, agent maritime. Cette liste fut acceptée, malgré quelques protestations, par 55.604 voix contre 16.637.

M. Martin Lebel, l'un des nouveaux administrateurs, déclara que le nouveau conseil allait s'occuper activement et immédiatement du sauvetage de l'affaire. Il a déclaré que des propositions relatives à la constitution d'une société de gérance exclusivement française, avec des capitaux français, allaient être soumises incessamment à M. Porte, président du tribunal de commerce de la Seine. Dès que la combinaison envisagée aura été réalisée, les actionnaires seront convoqués en assemblée extraordinaire pour l'examiner. M. Lebel a ajouté qu'il ressortait «les conversations qu'il avait eues avec certains gros créanciers que la société pouvait compter sur l'appui de ces derniers.

Une assemblée extraordinaire devait être tenue à la suite de l'assemblée ordinaire ; elle n'a pu avoir lieu faute de quorum.

Les Affréteurs réunis (*Le Journal des finances*, 2 février 1923)

La Société des Affréteurs, qui avait été déclarée en liquidation judiciaire par jugement du tribunal de commerce de la Seine du 6 octobre 1922, vient d'être mise en état de faillite. Cette dernière décision du tribunal de commerce suit de peu l'arrestation de M. Jean Stern, ex-administrateur délégué et directeur général de la société.

L'affaire des Affréteurs réunis est une des plus embrouillée qui soient. Fondée en 1902 au modeste capital de 425.000 francs, elle se trouve à la fin de 1921 à la tête d'un capital de 14.800.000 fr. auquel s'ajoutaient 32.000.000 de dette obligataire (obligation et bons). L'exercice 1921 se traduisait par une petite avance de 2.480.873 francs contre un bénéfice de 8.324.568 francs précédemment. Mais île bilan prononcé au 31 juillet 1922 déposé au tribunal de commerce ne faisait apparaître qu'un actif de 105.665.003 francs en face d'un passif de 124.019.960 francs. Dans le passé, la Société avait joui, sous la conduite de M. J. Stern, d'une réelle prospérité : celui-ci a pu déclarer que l'ensemble des dividendes répartis depuis l'origine avait atteint 518 % : de fait, avant la guerre, les dividendes avaient été de 16 % de 1911 à 1914, pour passer à 18 % en 1915, 25 % en 1916, 35 % en 1917, 50 % en 1918, 65 % en 1919 et 40 % en 1920 ; il est à noter que les diverses augmentations du fonds social se sont faites dans des conditions très avantageuses pour les actionnaires. La Société des Affréteurs réunis, en dehors de l'exploitation de son matériel naval, était intéressée dans de nombreuses entreprises connexes, participations qui formaient au bilan provisoire de juillet un portefeuille total (commandite, et titres) de 25.075.000 francs environ, mais dont la valeur réelle devait être très inférieure.

Assaillie par les besoins de trésorerie, la Société des Affréteurs réunis, représentée par son directeur général, M. J. Stern, avait essayé de se procurer des secours de différentes façons ; ce n'est, semble-t-il, qu'après l'échec des diverses combinaisons que fut acceptée l'intervention d'un groupe représenté par MM. [Philippe] Déros, Sénécaux et Mouton, devant lesquels M. J. Stern s'effaça. M. [Philippe] Déros prit le poste de directeur général, MM. Sénécaux et Mouton prirent place au conseil sous réserve. La combinaison devait être définitive, si ces personnalités apportaient l'aide financière promise, et les nominations devaient être naturellement ratifiées par les actionnaires réunis en assemblée générale.

Peu après leur entrée en fonctions, M. [Philippe] Déros, qui avait été directeur (de mars à juillet 1919) de la Société des Cargos français, et consorts s'empressaient de déposer une plainte en faux bilans, dividendes fictifs, détournement, contre M. Jean Stern et provoquaient bientôt la mise en liquidation judiciaire sans se soucier de

convoquer une assemblée pour mettre les actionnaires au courant de la situation, sans doute dans la crainte de ne pas trouver, dans cette réunion, une majorité que les actions détenues par M. J. Stern auraient pu faire pencher en leur faveur, mais que celui-ci se refusait à leur remettre.

Sur ces entrefaites, les actionnaires, qui n'avaient que de cette lutte que des échos étouffés, constituèrent, à l'appel de l'un d'entre eux, M. Lebel, un comité de défense (dit groupement général des actionnaires des Affréteurs réunis) dont l'hostilité vis-à-vis du groupe Déros, Sénécaux, Mouton se manifesta immédiatement et qui réclama en premier lieu la réunion d'une assemblée générale.

Ses efforts dans ce sens étaient restés vains jusqu'ici ; toutefois, le 12 janvier. M. A. Gaut, agissant comme commissaire aux comptes des Affréteurs réunis, se décidait enfin à convoquer cette assemblée pour le 30 janvier.

Malheureusement, entre-temps, M. J. Stern, qui avait, été l'objet d'un non lieu pour la plainte Déros, était à nouveau inculpé à la suite de nouvelles plaintes déposées par des actionnaires et arrêté.

Tels peuvent se résumer brièvement les faits ou, du moins, ce que l'on en sait. Il paraît en ressortir que le seul résultat de l'intervention du Groupe Déros-Sénécaux-Mouton a été, jusqu'ici, de faire mettre la société en liquidation judiciaire puis en faillite — ce qui n'est pas remarquable — et il n'est pas prouvé qu'ils lui aient apporté le moindre concours financier ; ils ont abouti aussi à faire arrêter M. J. Stern, mais cela ne mettra pas un centime de plus dans la poche des actionnaires, ni des obligataires ou de n'importe quel créancier, car arriverait-on à prouver que M. Stern est responsable, la dispersion de l'actif ou la faillite suit son cours — dans des conditions désastreuses — et provoquera des mécomptes qui compenseront et au-delà le bénéfice à provenir de rentrées fort douteuses. On ne s'explique pas, dans ces conditions, pourquoi la justice, si souvent claudicante, s'est tellement hâtée d'arrêter l'ancien directeur général des Affréteurs réunis, et ne lui a pas permis de se présenter à l'assemblée du 30 janvier : en admettant même qu'avec ses propres actions et appuyé par le groupement général des actionnaires il ait groupé une majorité et obtenu un vote de confiance, on ne peut pas affirmer que cela n'aurait pu être un bien, et, vraisemblablement, le mal éventuel n'aurait pas été pire

UN ROMAN D'AVENTURES
L'extraordinaire fortune de M. Jean Stern
directeur des Affréteurs réunis

Inculpé d'escroqueries, une ordonnance de mise en liberté provisoire est signée en sa faveur
(*Le Matin*, 2 février 1923)

Jadis, le roman d'aventures était à la mode.

Il a cessé de l'être depuis qu'il n'y a plus de contrebandiers, de corsaires, de trafiquants, et qu'on ne fait même pas plus aisément fortune aux Indes qu'ailleurs.

Comment bâtir un roman d'aventures avec la vie de ces grands capitaines d'affaires des temps modernes qui se battent autour de la table d'un conseil d'administration et pour lesquels l'écueil le plus redoutable est la porte des cabinets d'instruction ?

Et pourtant, combien de figures curieuses on pourrait trouver parmi eux pour compléter celles que Balzac a si puissamment burinées ?

La chronique nous en fournit une actuellement en la personne de M. Jean Stern, chevalier de la Légion d'honneur, ancien administrateur-directeur des Affréteurs réunis, actuellement en prison sous la prévention d'escroquerie, d'abus de confiance,

d'infraction aux lois sur les sociétés et autres menus délits, rançon d'une mauvaise fortune passagère.

Sans doute, quand M. Jean Stern débuta comme commis transitaire chez son beau-frère, M. Édouard Shaki, armateur-consignataire, était-il déjà atteint de cette formidable ambition qui devait le conduire si rapidement aux honneurs, et de la fortune à la Santé.

Toujours est-il. que M. Jean Stern se révéla promptement ce qu'on est convenu d'appeler un homme d'affaires de grande envergure. Il le prouva à la tête de la société les Affréteurs réunis, que M. Édouard Shaki avait fondée, et qu'il développa rapidement jusqu'à en faire la quatrième des grandes entreprises maritimes françaises par le nombre des navires et par le tonnage.

Lancé

On vit alors, peu à peu, M. Jean Stern se répandre dans la haute société parisienne. Il ne fut pas de jour qu'on ne pût se le montrer dans les plus grands restaurants parisiens en compagnie de parlementaires de marque, voire d'anciens ministres ou en la société des femmes les plus élégantes de la capitale.

Comment se méfier d'un homme qui possède ces relations si hautes ou si coûteuses ? Il était de toutes les réceptions et de tous les conseils de l'armement. Il y tenait d'ailleurs une place d'autant plus considérable qu'il était doué au plus haut ces deux qualités essentielles de l'homme d'affaires : l'intelligence, et la puissance de travail.

Bien mieux ! M. Jean Stern était, de tous les armateurs, celui qui conformait le mieux ses actes à l'intérêt national. N'est-ce pas vers nos colonies qu'il tourna la plus grande partie de l'activité de sa flotte ? Ainsi les Affréteurs réunis desservirent d'abord les ports algériens et tunisiens, complétant leurs lignes métropolitaines par une ligne de cabotage le long du littoral nord-africain ils coopérèrent ensuite à la mise en valeur du Maroc par leur ligne Marseille-Casablanca. Quand le drapeau français fut planté en Syrie, ils furent les premiers à y suivre nos soldats et à organiser sous notre pavillon, le cabotage sur les côtes du Levant.

Quand, au lendemain de la guerre, le gouvernement invita l'armement à construire pour permettre à notre flotte marchande d'assurer sans le concours du tonnage étranger tous les besoins essentiels du pays, les Affréteurs réunis furent encore les premiers à répondre à cet appel.

Comment l'homme qui a réalisé une telle œuvre n'aurait-il pas été satisfait de lui-même et ne se serait-il pas cru tout permis ? M. Jean Stern le crut d'autant mieux que sa mégalomanie était sans bornes.

La crise de 1921

Malheureusement pour lui — et aussi pour bien d'autres armateurs —, une crise formidable s'abattit au début de 1921 sur le marché mondial. Les frets se mirent à baisser avec une rapidité vertigineuse, entraînant une dépréciation correspondante de la valeur des navires. Telle unité encore sur cale pour laquelle la note à payer s'élevait à 10 millions n'en valait plus que 2.

Comment faire face à de tels amortissements ? L'ère des difficultés s'ouvrait.

Seules purent y faire face les entreprises prudentes qui avaient, à la faveur des gros bénéfices de la guerre, amorti la totalité de leur flotte et constitué de puissantes réserves. Ce n'était pas le cas des Affréteurs réunis, qui avaient consacré toutes leurs disponibilités à la constante extension de leurs affaires.

Dès le mois de mai 1921, la situation de la société est critique. M. Jean Stern part pour New-York dans l'espoir d'y trouver quelques capitaux. En attendant, il envoie au sous-directeur, M. Balandras, ce télégramme révélateur :

« Tirez vous-même sans documents. Essaye tout moyen pour vous envoyer maximum fonds. »

Voilà le papier de complaisance qui se répand, tout comme le mark sur le Reich.
Mais le drame se précipite.

Le 21 mai, M. Balandras répond :

« Croyez faisons efforts considérables ; néanmoins, estimons votre présence nécessaire, sauf si vous pouvez trouver quatre millions New-York. »

M. Jean Stern, malgré tout son prestige et toute son habileté, ne trouva rien. Allait-il s'avouer vaincu ? Pas du tout. Il préféra faire une fois de plus appel au public. Dès son retour, il réunit donc une assemblée générale. Il fit voter un dividende de 40 fr. par action de 100 francs, ce qui est un pourcentage assez coquet ; et annonça même que l'exercice de 1921 promettait d'être encore plus brillant que celui de 1920.

Moyennant quoi, les actionnaires s'empressèrent de souscrire à une nouvelle tranche d'actions destinées « à l'extension des affaires de la société », avec une prime de 12 fr. 50 par action.

C'était un beau coup de bluff, mais il étaye aujourd'hui l'accusation d'abus de confiance et de dividende fictif. Par surcroît, cet argent et les quatre millions d'effets de complaisance mis en circulation ne pouvaient suffire à faire face aux besoins de la société.

De même que beaucoup d'autres, M. Jean Stern avait peut-être pensé que la crise des frets ne durerait que quelques mois. En fait, elle dure toujours, au point qu'on paye actuellement moins de 5 shillings par tonne de charbon de Cardiff à Rouen, soit exactement le fret d'avant guerre avec des frais d'exploitation triples.

Acculé

Cette situation força les Affréteurs réunis à rechercher de nouveaux capitaux. M. Jean Stern, acculé, consentit en juillet dernier à disparaître tandis qu'entraient dans le conseil d'administration des hommes nouveaux, prometteurs des millions recherchés.

Le roman d'aventures paraît terminé. Bien au contraire, c'est ici qu'il se corse.

Le nouveau conseil entendit, comme c'était son droit, voir clair dans la comptabilité. Il y fit de singulières découvertes qui lui permirent de baser sa plainte et d'évaluer le déficit à 60 millions environ. On y voit que, de 1915 à 1920, les bénéfices des Affréteurs réunis se sont élevés à un peu moins de 17 millions.

Sur cette somme, M. Jean Stern, en rémunération de ses fonctions de directeur, et en plus de ses dividendes comme actionnaire, a touché à lui seul 11.315.957 francs pendant que les actionnaires ne se partageaient que 5.391.250 francs. On n'est jamais si bien servi que par soi-même.

Pour les seules années de 1919 et 1920, M. Jean Stern aurait encaissé 4 millions 400.000 francs de « trop perçu ».

La famille

On y voit aussi que ce grand armateur avait un véritable culte de la famille. C'est un sentiment louable en soi. Le tout est de ne pas l'exercer aux dépens d'autrui. Un de ses beaux-frères devint agent des Affréteurs réunis à Constantinople.

325.000 francs prélevés sur la caisse lui permirent d'aider une autre entreprise dont M. Jean Stern était coadministrateur avec son frère et un autre beau-frère.

Ce dernier dirigeait en outre une affaire charbonnière [la Compagnie charbonnière du Nord-Africain*] qui fournissait, comme par hasard, les Affréteurs réunis, ce qui lui permettait de prélever à son profit une petite commission de 0 fr. 60 par tonne sur la consommation du combustible des quelque quarante vapeurs de la société.

Glissons sur de menus cadeaux — 350.000 francs au total — au profit d'une parente, pour arriver à une autre catégorie de faits allégués par les plaignants.

Il s'agit de graves irrégularités qui auraient été constatées dans la dernière augmentation de capital. Rien n'aurait été versé sur 14.647 actions, attribuées à des

parents et amis, notamment au frère, à la sœur et à la femme de M. Jean Stern, ainsi portés à eux seuls comme souscripteurs de plus de 8.000 actions.

Tels sont les principaux faits énumérés dans la plainte avec un grand luxe de précision. Sont-ils exacts ?

Contre-attaque

M. Jean Stern s'en défend. Passant à l'attaque, il accuse le groupe Mouton-Sénécaux-Déros d'avoir promis 10 millions, de ne point les avoir apportés et de s'être ainsi emparé indûment de la direction de l'entreprise.

Ses amis formèrent un groupe de défense des actionnaires. Ses adversaires en constituèrent également un. Ce fut alors la course à l'actionnaire, lutte inégale d'ailleurs, M. Jean Stern et sa famille détenant la majorité des actions.

C'est ce qui explique qu'à l'assemblée générale de mardi dernier, le conseil d'administration plaignant fut déchu au profit des amis de M. Stern.

Les choses en sont là et il n'y a plus qu'à faire confiance à la justice.

En attendant, il faut espérer pour nos colonies que les services continueront à fonctionner sous le contrôle d'une société de gérance et, ce qui est indispensable, sous pavillon français.

Sur ce point, on peut être sûr que satisfaction sera donnée à l'opinion. M. Rio, sous-secrétaire d'État à la marine marchande, a déjà mis un veto formel au passage de l'entreprise sous contrôle belge. Il a en main une arme efficace : une hypothèque de premier rang au profit du Trésor sur la totalité de la flotte, car M. Jean Stern a oublié de payer les bénéfices de guerre de la société, s'élevant à la bagatelle de 21 millions

N'est-ce pas, à la manière moderne, un beau roman d'aventures ?

M. Jean Stern n'a pas quitté la Santé

Les parties civiles ont le droit de faire opposition à la mise en liberté provisoire

M. Genty, juge d'instruction, a signé hier, conformément, aux conclusions du parquet, une ordonnance de mise en liberté provisoire, sous caution de 500.000 francs, en faveur de M. Jean Stern, ancien directeur des Affréteurs réunis. Cette ordonnance ne pourra cependant être exécutoire avant quelques jours.

Elle devra, en effet, être communiquée aux anciennes parties civiles M. [Julien] Déros, ancien administrateur délégué de la société, M. Pfeninger, remisier à la Bourse, ainsi qu'à M. Hamot, syndic de la faillite, qui, hier même, a porté plainte et s'est constitué partie civile au nom de la société et des créanciers.

Les parties civiles auront un délai de vingt-quatre heures pour faire opposition à l'ordonnance de mise en liberté. S'ils font opposition, le dossier devra être communiqué à la chambre des mises en accusation qui statuera en dernier ressort.

Jusque là M. Jean Stern devra demeurer détenu.

M. [Philippe] Déros, qui avait porté plainte en tant qu'administrateur de la société des Affréteurs réunis, s'est de nouveau, hier, constitué partie civile en son nom personnel, à titre d'actionnaire.

UN ROMAN D'AVENTURES

M^{me} JEAN STERN DÉFEND COURAGEUSEMENT SON MARI

« C'est, écrit-elle, l'innocente victime qui doit triompher au dernier chapitre »

(*Le Matin*, 3 février 1923)

L'article que nous avons consacré hier à la curieuse figure, de M. Jean Stern, ancien administrateur-directeur des Affréteurs réunis, nous a valu sans délai une lettre fort courtoise de M^{me} Stern, dont voici une analyse complète :

Je dois tout d'abord vous remercier, écrit M^{me} Stern, d'avoir enregistré quelques détails notoires, par exemple le fait que « l'intelligence de mon mari et sa puissance de travail » ont pu réussir développer les Affréteurs réunis jusqu'à en faire la quatrième des grandes entreprises maritimes françaises par le nombre des navires et par le tonnage et aussi la constatation que pour M. Jean Stern, comme pour beaucoup d'autres armateurs, la crise formidable qui s'abattit au début de 1921 sur le marché mondial fit baisser les frets avec une rapidité vertigineuse entraînant une dépréciation correspondante de la valeur des navires et ouvrant une ère de difficultés.

M^{me} Jean Stern, défenseur de son mari, a raison d'insister sur ce dernier point que nous n'aurions pu passer sous silence sans manquer d'impartialité. Il faut, en effet, que les non-techniciens des choses maritimes sachent que la crise des frets a, par sa violence et sa soudaineté, dérouter les calculs des plus expérimentés et mis en péril toutes les entreprises maritimes qui avaient décidé l'accroissement de leur flotte au lendemain de la guerre, en, réponse à la propagande faite par le gouvernement lui-même en vue du développement de notre pavillon.

Sans préjuger de rien, on ne peut que constater que plus d'une maison d'armement se trouve aujourd'hui, du seul fait des circonstances économiques, dans une situation analogue à celle des Affréteurs réunis, sans qu'on puisse leur reprocher aucune faute relevant de la justice.

Les imputations des plaignants

Passant ensuite à l'examen des imputations des plaignants, imputations que nous avons analysées, M^{me} Jean Stern écrit :

Je puis vous déclarer que mon mari conteste formellement le bien-fondé de ces imputations. Il l'aurait déjà fait à l'assemblée des actionnaires, le 30 janvier dernier, s'il n'avait pas été arrêté juste la veille, comme par hasard.

D'une part, la vie de travail de mon mari n'a jamais laissé aucune place aux fantaisies mondaines ou demi-mondaines. D'autre part, le conseil d'administration qui usurpa, le 12 août le siège social des « Affréteurs réunis » et qui a été révoqué le 29 janvier 1923, n'a déposé sa plainte contre M. Jean Stern qu'après avoir raté certaines manœuvres contre mon mari qui ont fait l'objet d'une plainte de M Jean Stern en date du 14 septembre 1922.

Complétons sur ce point la lettre de M^{me} Stern et, en contrepartie aux accusations du groupe Déros, mettons impartialement celles de l'inculpé. Celui-ci fait remarquer que l'assemblée générale d'août dernier, à laquelle assistaient MM. Senciaux [*sic* : *Sénécaux*], Julien et Philippe Déros, lui avait voté des félicitations et donné *quitus* de sa gestion à l'unanimité. Il fut ensuite convenu, lors de l'arrivée des nouveaux administrateurs, que M. Jean Stern resterait conseiller technique de la société où il conserverait un bureau.

Or, quelques jours après, il en était mis à la porte, ses papiers étaient en quelque sorte cambriolés, et, si on en croit le plaignant, le nouveau groupe se serait rendu coupable vis-à-vis de lui d'une campagne ayant pour but de s'assurer la majorité des actions sous la menace de prétendues révélations concernant la gestion antérieure.

Naturellement, comme nous le disions hier, il appartient à la justice de départager les deux thèses.

Si mon mari avait cédé aux menaces qui lui étaient faites, continue M^{me} Stern, sous conditions, jamais aucune plainte n'aurait été portée contre lui. Mais, n'ayant rien à se reprocher d'irrégulier ni de malhonnête, il ne pouvait qu'attendre avec confiance la décision souveraine des actionnaires, à la première assemblée générale qui serait tenue.

Les rôles

Nous avons indiqué que celle-ci avait révoqué le conseil d'administration de MM. Déros et de leurs amis et nommé un nouveau conseil composé d'amis et collaborateurs de M. Jean Stern.

Il est faux que ce dernier et sa famille détenaient la majorité des actions. souligne M^{me} Stern La révocation du conseil Déros, Mouton et Sénécaux a été votée par 75.687 actions A et 55.104 actions B contre 3.585 actions A et 505 actions B. Donc, même si les 36.000 actions de mon mari et de sa famille avaient été tenues à l'écart, la révocation du conseil Déros, Mouton et Sénécaux n'en aurait pas moins été prononcés par une majorité formidable.

Et M^{me} Stern, dont la plume ne manque ni de finesse ni d'humour, de terminer sur ces mots :

Je puis vous affirmer en toute certitude que peu de semaines s'écouleront avant que les rôles soient renversés entre ses accusateurs et mon mari. « Roman d'aventures », soit ! Mais dans toute œuvre de ce genre, il y a le traître classique et l'innocente victime qui se rebiffe et qui triomphe au dernier chapitre. Vous pouvez sûrement réserver ce dernier rôle à M. Jean Stern.

Tout le monde comprendra qu'en pareille matière, ce n'est pas à nous qu'il appartient de terminer le roman. Nous ne pouvons qu'exposer les faits aussi impartialement que possible. C'est à quoi nous nous sommes efforcés. La justice fera le reste.

Une opposition à l'ordonnance de mise en liberté provisoire de M. Jean Stern

M. Hamot, syndic de la faillite des Affréteurs réunis, a fait opposition à l'ordonnance de liberté provisoire signée par M. Genty, juge d'instruction, en faveur de M. Jean Stern. sous caution de 500.000 francs.

Le dossier va être transmis à la chambre des mises en accusation, qui statuera. Jusqu'à l'arrêt, M. Jean Stern demeurera détenu.

Deux nouvelles plaintes, accompagnées de constitution de parties civiles, sont parvenues hier au magistrat. Elles sont dirigées contre « toutes personnes que l'enquête fera découvrir et visent les faux bilans qui servirent à faciliter l'augmentation du capital des Affréteurs réunis en 1921. »

Après la faillite des « Affréteurs réunis »

M. Stern proteste de sa bonne foi

Les actionnaires attendent une reconstitution à leur gré trop lente à venir
(*Le Matin*, 13 février 1923)

Les polémiques continuent autour des circonstances quelque peu mystérieuses qui ont entraîné la faillite de la société des « Affréteurs réunis ».

L'impartialité nous oblige à tenir la balance égale entre les deux groupes qui se sont succédé à la direction de l'entreprise.

Nous avons publié récemment une déclaration de M. Julien Déros d'où il résultait que M. Jean Stern, en présence des difficultés qui l'assaillaient, n'avait pas hésité à faire

appel à un éventuel apport de capitaux allemands. M. Stern ne conteste nullement l'authenticité des lettres. que nous avons publiées, mais il les explique de la façon suivante :

« M. Julien Déros invoque contre moi une lettre du 25 juin 1922 que l'agent des « Affréteurs réunis » à Anvers m'écrivit et à laquelle je répondis au nom de la société que je dirigeais en l'autorisant, comme il le demandait, à entrer en conversation avec des armateurs hambourgeois pour un concours financier.

Cette critique est plus spécialement inopportune au lendemain du vote de la Chambre qui vient de ratifier un accord avec la « Badische Anilin ». Et j'ose croire que la majorité des parlementaires qui vient de prendre cette décision n'a pas moindre souci que quiconque de la dignité des intérêts français.

Mais ce n'est pas d'aujourd'hui que les plus vifs encouragements officiels sont donnés pour la reprise des rapports commerciaux franco-allemands, notamment sous la forme des accords poursuivis et réussis par le marquis de Lubersac, sénateur de l'Aisne.

Les pourparlers qui m'étaient proposés et que j'autorisais avec des armateurs allemands étaient exactement de la même nature. Que m'auraient dit, au surplus, les actionnaires des Affréteurs réunis si, ayant entrevu la possibilité de sauver leur entreprise avec le concours de capitaux étrangers, j'avais brutalement refusé d'entendre des propositions ?

» Il faut d'ailleurs bien distinguer entre, d'une part, un concours de capitaux frais apportés à une entreprise où la majorité restait française et, d'autre part, l'apport de tout l'actif de la société à un groupe étranger où tout le capital était étranger.

Telles sont les explications de M. Jean Stern, qui termine sa lettre par les lignes suivantes :

S'il est malheureusement exact que l'argent des actionnaires sera perdu s'il n'y a pas de reconstitution de la société et retour progressif à la période prospère, m'est-il permis d'indiquer que mon sort est semblable ? J'y perds toute ma fortune consistant en 30.000 titres, dont 20.000 auraient pu être réalisés par moi en 1920 aux environs de 1.300 francs l'un, si ma confiance dans l'affaire ne me les avait fait conserver tous. Fort de mon bon droit et de ma probité, je donnerai à la justice saisie toutes les explications suffisantes mais, d'ores et déjà, ce dernier détail permet à toute personne impartiale d'apprécier mon rôle et ma bonne foi dans ma gestion des « Affréteurs réunis ».

Les Affréteurs réunis
Défense des intérêts des actionnaires algériens
(*Le Sémaphore algérien*, 1^{er} mars 1923)

Nous recevons de Paris une nouvelle qui, si elle est confirmée, pourrait être des plus favorables aux nombreux souscripteurs algériens du dernier emprunt effectué par la Société « Les Affréteurs réunis », actuellement en faillite.

D'après des renseignements provenant de source autorisée, il est probable que tous les membres de l'ancien conseil d'administration qui ont couvert de leur adhésion (ou de leur silence) les actes délictueux reprochés à M. Jean Stern, l'ancien directeur, seront rendus solidairement responsables de sa gestion.

Or, parmi les mesures de justice qui sont envisagées comme devant prochainement se produire, se place au tout premier rang l'annulation pure et simple de la souscription du dernier emprunt, et le paiement des salaires aux ouvriers et employés.

Les membres du conseil d'administration solidaires de M. Stern seront alors tenus de rembourser, de leurs propres deniers, les souscripteurs du dernier emprunt porteurs des « Actions B ».

Les personnalités financières, industrielles et commerciales qui composaient ce conseil responsable, étant, dans leur ensemble, parfaitement solvables pour la totalité des sommes à payer aux salariés et. à rembourser aux souscripteurs, ceux-ci n'auraient pas de pertes à subir.

Ces prévisions se trouvent étayées par un fait qui peut suffire à fixer l'opinion :

Depuis quelques semaines, les anciens membres du conseil responsable rachètent à 30 francs les « Actions B : » qui étaient tombées à 7 francs. Ils font cela pour ne pas avoir à rembourser au prix d'émission les titres qu'ils auront pu se procurer à bas prix.

C'est surtout en Algérie qu'ils cherchent à ramasser les « Actions B » parce qu'en France, les porteurs de titres du dernier emprunt ne veulent plus les vendre au rabais depuis qu'ils espèrent qu'ils pourront être intégralement remboursés.

Aussi, croyons-nous que les Algériens porteurs d'actions B feront bien d'attendre les événements avant de se dessaisir de leurs titres en les vendant à vil prix.

Affréteurs réunis
(*Le Journal des finances*, 22 juin 1923)

La troisième chambre de la Cour a confirmé le jugement du tribunal de commerce qui avait converti en faillite la liquidation judiciaire au bénéfice de laquelle avait été admise la Société des Affréteurs réunis. Les actionnaires sont convoqués en assemblée ordinaire le 25 juin afin de statuer sur les propositions concordataires.

Affréteurs Réunis
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 26 juin 1923)

Les actionnaires réunis le 25 juin en assemblée extraordinaire ont donné tous pouvoirs au conseil pour établir un projet de concordat à présenter aux créanciers de la Société des Affréteurs Réunis, conformément aux propositions faites par la Compagnie des Chargeurs Français (Plisson). Ce projet prévoit l'acquisition de la flotte des Affréteurs Réunis pour une somme qui devrait être déterminée par des experts. Cette somme sera payable dans un délai maximum de vingt-cinq ans, au moyen d'amortissements annuels de 2 millions, la garantie de ce paiement étant assurée par la remise d'obligations hypothécaires de premier rang portant intérêt à 5 %, et qui seront négociables. Indépendamment de ces conditions, le projet prévoit une participation des Affréteurs Réunis dans les bénéfices de la Société de gérance pendant une période de vingt-cinq ans.

SOCIÉTÉ DES AFFRÉTEURS RÉUNIS
(*Les Annales coloniales*, 29 juin 1923)

Un jugement du tribunal de commerce d'hier a prononcé la faillite définitive de cette société, qui avait été antérieurement mise en liquidation judiciaire.

Affréteurs Réunis
(*La Journée industrielle*, 26 juin 1923)

Les actionnaires de cette société se sont réunis en assemblée extraordinaire, sous la présidence de M. Jezequel, président du conseil d'administration.

L'ordre du jour comportait la lecture du rapport du conseil d'administration sur les événements qui se sont déroulés depuis son entrée en fonctions, le 30 janvier dernier, et l'exposé d'un projet de concordat.

Dans son rapport, le conseil rend compte qu'après avoir pris contact avec le président du tribunal de Commerce, dont il a obtenu tous les renseignements nécessaires à la mise au point des divers projets déposés par des tiers pour la prise en sérance ou la cession de la flotte de la société, il a pensé que sa tâche serait rendue plus aisée si la faillite prononcée était rapportée, et il a fait appel du jugement du tribunal de commerce de la Seine afin d'obtenir le retour à la liquidation judiciaire. La Cour d'appel a purement et simplement confirmé le jugement de mise en faillite.

Le conseil a alors examiné les propositions qui lui étaient soumises par des tiers. Sur ces propositions, au nombre de trois, celle des Chargeurs français a retenu son attention. Il a, en conséquence, décidé de la soumettre à l'examen et à l'approbation des actionnaires.

Le rapport résume ainsi cette combinaison : « Cette combinaison présente, en apparence du moins, l'inconvénient de nécessiter la réalisation de la flotte des Affréteurs au cours actuel, c'est-à-dire à des cours bas. Mais elle est compensée par des avantages appréciables consistant en l'attribution aux Affréteurs, à titre de supplément de prix, d'une participation dans les bénéfices de l'exploitation de la flotte. Cette participation, qui serait de 25 %, durerait 25 ans, que les bateaux soient vendus ou non pendant cette période. Ces 25 % peuvent représenter une somme considérable.

« La combinaison des Chargeurs français a, en outre, l'avantage de laisser à la disposition des Affréteurs un actif important. De plus, elle repose sur des bases certaines : 1° le prix de la flotte tel qu'il sera établi par les experts, sera entièrement payé dans un délai de 25 ans au moyen d'amortissements annuels non pas sur les bénéfices, mais en tout état de cause ; 2° en garantie de ce paiement, les Affréteurs auront sur la flotte vendue une hypothèque de premier rang ; 3° les obligations hypothécaires en paiement de ce prix produiront un intérêt annuel de 5 % payable en tout état de cause et seront négociables ; 4° la participation dans les bénéfices consentie par les Chargeurs français représente certainement des avantages très importants, cette compagnie étant une société qui marche, qui a donné des résultats très brillants pendant la période de guerre, résultats qui restent appréciables pendant la période de crise que traverse actuellement chance. »

Une discussion s'est engagée après la lecture du rapport. Il n'y a lieu d'en retenir que l'intervention de M. Julien Déros, ancien administrateur de la société. Ce dernier a combattu la combinaison négociée avec les Chargeurs français, qui ne donnera rien, d'après lui, alors que l'une des deux autres propositions soumises au conseil aurait eu l'avantage de ne pas comporter la cession de la flotte.

E. Martin Lebel lui a répondu en mettant en parallèle les résultats obtenus par les Chargeurs français et le déficit laissé par l'ancien conseil.

Il est évident, dit-il, qu'avant que tout soit remis en ordre, il n'y aura pas de bénéfice, mais la bonne gestion actuelle de cette société est un garant pour l'avenir. Les actionnaires doivent choisir entre rien et la possibilité de récupérer quelque chose.

L'assemblée a ensuite voté à l'unanimité moins quelques voix, une résolution approuvant toutes les mesures prises par le conseil dans l'intérêt des actionnaires ; déclarant que sa préférence est pour la combinaison négociée avec les Chargeurs français, faisant au conseil toute confiance pour mener à bonne fin les négociations en

cours avec pleins pouvoirs pour les faire aboutir de façon à obtenir un concordat dans les meilleures conditions possibles et dans le plus bref délai: et donnant, au surplus, au conseil tous pouvoirs utiles en vue d'accepter au nom de la société toute proposition nouvelle qu'il estimerait plus avantageuse..

Affréteurs réunis et Chargeurs français
(*Le Journal des finances*, 20 juillet 1923)

On connaît la lamentable situation des Affréteurs réunis, actuellement en état de faillite. Au début de l'année, une assemblée, après avoir révoqué l'ancien conseil, avait nommé à sa place les représentants d'un groupe à la tête duquel se trouvait M. Lebel, lequel promettait de consacrer tous ses efforts sinon au renflouement de l'entreprise, du moins au sauvetage de ce qui pouvait être sauvé de l'actif. Il n'est pas utile de rappeler les multiples et déplorables incidents qui se sont produits depuis et qui ont eu pour origine la lutte d'influence engagée par différents groupes autour de ce cadavre d'entreprise. Entre-temps, on avait annoncé la dissolution de l'Union des Intérêts maritimes avec M. J. Stern en vue de la reprise d'un important paquet d'actions des Affréteurs réunis. Finalement, les actionnaires étaient convoqués en assemblée générale ordinaire le 25 juin dernier à l'effet de délibérer sur les divers projets retenus par le conseil et dont l'application permettait de sauver quelque chose de l'épave. Ces projets étaient au nombre de trois, l'un émanant de la Compagnie africaine d'armement et des Rizeries d'Extrême-Orient, l'autre de l'Armement Deep, la troisième des « Chargeurs français » ; c'est cette dernière qui a été retenue. La combinaison prévoit le rachat de la flotte par les « Chargeurs français », le prix d'acquisition étant fixé à dire d'experts ; il est, en plus, attribué, aux Affréteurs, comme supplément du prix de rachat de leur flotte, une participation pendant 25 ans dans les bénéfices de la société de gérance, cette participation pouvant être évaluée à 2 millions ; enfin, le prix de la flotte sera payable dans un même délai de 25 ans et garanti par remise d'obligations hypothécaires de premier rang 5 % négociables en Bourse.

Il est à peine besoin de dire que le projet n'a pas été adopté sans une violente opposition du groupe Déros qui marquait un visible attachement au projet Deep, qualifié d'ailleurs par M. Lebel d'escroquerie. Nous n'essaierons pas de retracer le tumulte et les vociférations qui ont marqué cette réunion.

Mais la réalisation du projet ci-dessus ne saurait avoir lieu sans approbation par les créanciers du concordat qu'il promettait de leur soumettre. Les créanciers chirographaires étaient convoqués à cet effet, en assemblée, le 29 juin, au tribunal de commerce de la Seine. Or, cette assemblée a repoussé les propositions qui lui étaient faites. Si ces propositions réalisaient tous les dédommagements relatifs que pouvait permettre le plan Chargeurs français, ce serait l'échec de celui-ci et le bruit en avait effectivement été mis en circulation. Cependant, les Chargeurs français viennent de prendre la peine de publier un communiqué officieux dans lequel ils déclarent qu'ils n'ont pas abandonné leur projet de rachat des Affréteurs réunis. Que faut-il penser de cet imbroglio, et que va-t-il advenir ? Le plan de rachat dont nous avons donné les grandes lignes permet-il un concordat plus avantageux que celui qui a été présenté ? En d'autres termes, a-t-on voulu laisser quelque chose aux actionnaires, ou les Chargeurs français sont-ils disposés à améliorer dans quelque mesure leur condition primitive ? Il ne serait pas inutile qu'on veuille bien, dans l'une ou dans l'autre des deux sociétés, se décider à projeter quelque lumière.

Affréteurs Réunis (Bons 6%)
(*Le Journal des finances*, 19 octobre 1923)

Les porteurs de bons décennaux 6 % 1917, réunis le 5 octobre en assemblée, ont approuvé les conventions passées entre M. Hamot, syndic de la faillite des Affréteurs Réunis, et la Compagnie des Chargeurs Français (Plisson). Ces conventions ont pour but d'éviter la vente aux enchères des navires et le matériel hypothéqués seraient cédés à une nouvelle Société à constituer au capital de 15 millions, qui en assurerait l'exploitation. La valeur de ce matériel sera fixée par experts et diminuée du prix de remise en état. Sur cette somme, la Société cessionnaire versera 2 millions 1/2 en remboursement des dépenses privilégiées et 12 millions au Trésor pour règlement d'impôts arriérés. Le solde sera remis en obligations hypothécaires 6 %, remboursables en vingt ans à, dater du 1^{er} janvier 1925, les titres étant répartis par le -syndic entre les créanciers hypothécaires. Dans le cas où ces obligations hypothécaires seraient inférieures au montant des créances, la nouvelle Société remettra la différence en bons de répartition du nominal de 500 francs. En vue de réaliser ces accords, les créanciers acceptent de réduire le montant de leurs hypothèques actuelles du mordant du prix de cession des navires résultant de l'expertise. En outre, ils s'engagent à ne pas réaliser leurs hypothèques pendant la durée de la convention, soit vingt-cinq ans.

Les Affréteurs réunis deviennent les « Affréteurs français »
(*Le Sémaphore algérien*, 21 décembre 1923)

Les actionnaires de la Société les Chargeurs français, réunis en assemblée extraordinaire ont régularisé l'augmentation de capital de 5 à 20 millions de fr. par la création de 60.000 actions nouvelles de 250 francs, émises avec une prime de 210 francs. L'article 6 des statuts a été modifié en conséquence.

La Compagnie des Chargeurs français va constituer immédiatement la nouvelle société qui prendra la dénomination de Compagnie des Affréteurs français, ou Compagnie des Affréteurs français, au capital de 15 millions, entièrement versés conformément aux accords intervenus entre la Compagnie des Chargeurs Français et le syndic des Affréteurs réunis, pour le rachat de la flotte de cette Société.

REPRISE DE 19 DES 27 NAVIRES PAR
LES CHARGEURS FRANÇAIS
via une société *ad hoc*
LES AFFRÉTEURS FRANÇAIS

L'achat par les « Chargeurs français » de la flotte des « Affréteurs réunis »
(*Le Sémaphore algérien*, 24 août 1923)

Du *Journal de la marine marchande* :

Les conventions intervenues entre la Cie des Chargeurs français (Plisson et Cie) et le syndicat de la faillite des Affréteurs réunis ont été signées le 10 août.

Elles comportent : l'achat par la Cie des Chargeurs français de la flotte des Affréteurs réunis, son exploitation sur les lignes créées par la compagnie défailante, et la participation des créanciers des Affréteurs réunis aux bénéfices réalisés par les Chargeurs français au cours de l'exploitation.

Le *Journal de la marine marchande* est particulièrement heureux d'enregistrer l'accord conclu : c'est, en effet, une flotte marchande de premier ordre, composée en majeure partie d'unités modernes, qui va reprendre son activité pour le plus grand bien du commerce de la métropole et de ses colonies africaines.

M. Ernest Plisson a réussi à éviter la dispersion d'une flotte de 120.000 tonnes.

Son passé d'armateur et les brillants résultats qu'a donnés, sous sa direction, la Cie des Chargeurs français sont un sûr garant du développement que va prendre l'affaire qu'il vient de relever.

M. JEAN STERN BÉNÉFICIE D'UN NON-LIEU
(*Le Matin*, 13 mars 1924)

M Jean Stern, ancien administrateur des Affréteurs réunis, poursuivi pour détournements et infraction à la loi sur les sociétés, affaire qui est en ce moment à l'expertise, vient de bénéficier d'un non-lieu rendu par M. Genty, juge d'instruction, dans une autre affaire de détournements, dans laquelle il était l'objet d'une plainte de M. Déros, administrateur délégué de l'Union générale des Intérêts maritimes.

Coadministrateur délégué de l'Union générale des intérêts maritimes, il se voyait reprocher par M. Déros d'avoir utilisé une certaine quantité de titres appartenant cette société mais l'enquête a établi que si M. Jean Stern s'était servi de ces titres, c'était avec l'autorisation expresse de son conseil d'administration.

Lettre de Marseille
16 août 1926
(*Les Annales coloniales*, 19 août 1926)

Signalons le départ le 13 août, d'un vapeur destiné à naviguer dans les eaux indo-chinoises : le *Raymond-Poincaré*, qui, construit en 1918, appartenait à la flotte des

Affréteurs réunis et vient d'être vendu à un armateur indochinois. Ce navire a emporté 1.700 tonnes de marchandises diverses à destination de notre colonie asiatique.

NÉCROLOGIE
Sylvain Weill
(*Le Temps*, 10 septembre 1926)

On nous annonce le décès de M. Sylvain Weill, 9, avenue Niel. Ses obsèques auront lieu demain vendredi. Réunion à 15 heures au cimetière Montmartre. De la part de M^{me} Sylvain Weill sa veuve ; M. Guy Weill son fils et des familles René Stern, Armand Aftalion, Edgard Brisson, Albert Weill, Léon Weill, de Mulhouse, Maurice Bloch, Shaki, Dreyfus, Jean Stern. Le présent avis tient lieu de faire-part.

FAITS DIVERS
RENOI EN POLICE CORRECTIONNELLE
DU DIRECTEUR GÉNÉRAL DES AFFRÉTEURS RÉUNIS
(*Le Gaulois*, 23 janvier 1927)

M. Genty, juge d'instruction, a renvoyé devant le tribunal correctionnel pour abus de confiance et infraction à la loi sur les sociétés M. Jean Stern, administrateur délégué et directeur général des Affréteurs réunis, 15, rue Scribe, arrêté en décembre et remis en liberté sous caution de 500.000 francs.

Si l'information a été aussi longue, c'est parce que l'expert avait trouvé dans l'examen des comptes que la société n'avait déclaré aux bénéficiaires de guerre que la somme de cinq millions, alors que c'est vingt-deux qui auraient dû être versés.

Cette affaire avait été portée devant la commission spéciale des bénéficiaires de guerre, qui vient seulement de déposer son rapport concluant à l'adoption des chiffres articulés par l'expert.

On reproche à M. Jean Stern d'avoir appliqué à ses besoins personnels une partie des bénéfices réalisés pendant la guerre par la Société des Affréteurs réunis, qui est en déconfiture.

« Notre Marine marchande », par Ch. Daniélou
(*Les Annales coloniales*, 26 mars 1927)

[...] Cette énumération n'a qu'un défaut : c'est de ne pas être complètement à jour. Elle comprend, en effet, les services assurés jusqu'en 1922 par la Compagnie des Affréteurs réunis, et qui ont disparu depuis la mise en faillite de cette importante société [...]

Le procès des Affréteurs réunis
(*Les Annales coloniales*, 10 décembre 1927)

Les débats du procès des Affréteurs réunis ont repris hier devant la onzième chambre correctionnelle, présidée par M. Giacometti.

MM. Jean et René Stern ont poursuivi le cours de leurs explications sur les deux affaires retenues, celle des Chantiers et ateliers maritimes du Sud-Ouest, et celle de la Francimex.

Ils soutiennent avoir agi avec une correction absolue. Seule, la crise financière, qui a suivi la guerre, affirment-ils, est cause de la faillite de la société.

Les débats occuperont encore de nombreuses audiences

Le procès des Affréteurs réunis
(*Les Annales coloniales*, 27 décembre 1927)

La suite des débuts du procès des Affréteurs réunis a été remise au 27 janvier prochain.

Le jugement rendu sur les conclusions déposées avait déjà accordé à la défense un délai pour prendre connaissance des nombreux documents apportés par l'expert Radiguet.

Mais deux des avocats de la défense, M^{es} André Hesse et Gide, ont déposé de nouvelles conclusions, demandant au tribunal de prononcer la nullité de l'expertise et même celle de l'instruction.

Le tribunal a remis à l'audience du 27 janvier son jugement sur ces nouvelles conclusions.

Le procès des Affréteurs réunis
(*Les Annales coloniales*, 28 janvier 1928)

Devant la onzième chambre correctionnelle ont recommencé, hier, les débats du procès des Affréteurs réunis, interrompus depuis plus d'un mois.

Après une dernière explication des experts, M^e André Hesse, avocat de la défense, dépose des conclusions au sujet de certaines pièces du dossier qui, nécessaires à l'instruction, auraient dû, dit-il, être communiquées aux défenseurs avant chaque interrogatoire.

Le tribunal joint l'incident au fond et la parole est donnée à M^e Lyon-Caen. Partie civile pour le syndic Hamot, représentant des créanciers, M^e Lyon-Caen ouvre la série, qui sera longue, des plaidoiries.

L'avocat de la partie civile montre la dette en banque, montant de 8 à 36 millions dans le courant de l'année 1920, et les traites de complaisance qui, en quinze jours, s'enflent de 5 millions.

Le procès des Affréteurs réunis
(*Les Annales coloniales*, 30 janvier 1928)

Au cours de la dixième audience du procès des Affréteurs réunis, M^e Lyon-Caen, plaidant pour M. Hamot, syndic de la faillite, partie civile, a réclamé 5.444.418 francs pour abus de confiance et 11.000 francs pour des dividendes fictifs distribués.

Mais M. Jean Stern passe pour être actuellement sans ressources.

Puis M^e Bierné plaide pour M. Déros, administrateur démissionnaire, partie civile, qui, après avoir déposé le bilan de la société, porta plainte en abus de confiance contre M. Jean Stern.

Le public qui suit ce procès austère est nombreux ; la salle d'audience, et même le hall des pas-perdus, sont remplis d'actionnaires, presque tous modestes.

Après M^e Lyon-Caen, c'est M^e Quéhenet, autre représentant des parties civiles, qui prend la parole.

L'éminent ancien membre du Conseil de l'ordre des avocats reste dans son rôle. La répression appartient au Parquet. Sa tâche est purement civile et il reprend comme pour un simple procès d'affaire, chacun des faits délictueux d'abus de confiance relevés par le Parquet.

Un chiffre saisissant est replacé par lui sous les yeux du tribunal.

De 1915 à 1918, les actionnaires ont touché 8.628.750 fr. à titre de dividendes et, pour sa seule part, M. Jean Stern a reçu 12.947.515 fr.

Puis M^e Dolbeau, autre avocat des parties civiles, s'est particulièrement attaché à démontrer les « délits sociaux » relevés par le Parquet. Distribution de dividendes fictifs et publications de faits faux. Ces deux délits sont des plus graves, puisque, réprimés par l'article 15 de la loi de 1867 sur les sociétés, ils sont passibles des mêmes peines que l'escroquerie.

Jeudi, M^e Dolbeau poursuivra ses explications.

Le krach des « Affréteurs réunis »
(*Le Figaro*, 6 mai 1928)

La 11^e chambre correctionnelle, présidée par M. Giacometti, adoptant les conclusions de M. le substitut Courrejelongue, a rendu aujourd'hui son jugement dans l'affaire des « Affréteurs réunis ».

Le tribunal a condamné M. Jean Stern, administrateur délégué de la société, à trois ans de prison et 50.000 francs d'amende ; M. Balandras, membre du conseil d'administration, à 18 mois de prison et 10.000 francs d'amende ; M. Poulain, président du conseil d'administration, et M. Song, commissaire aux comptes, à trois mois de prison avec sursis et 100 francs d'amende ; M. Dreyfus, membre du conseil d'administration, à trois mois de prison et 500 fr. d'amende ; M. Bonnasse-Ménil, membre du conseil d'administration, à six mois de prison et 3.000 francs d'amende ; M. René Stern, frère de l'administrateur, a été acquitté, sa bonne foi ayant été admise.

MM. Amot, syndic, Déros et environ 500 actionnaires qui s'étaient constitués partie civile, sont admis comme fondés dans leurs réclamations, mais les dommages-intérêts à allouer seront fixés par états.

Lettre de Marseille
(*Les Annales coloniales*, 14 mars 1929)

Les débats de l'affaire des « Affréteurs réunis » ont été, une fois encore, remis à une audience ultérieure.

L'AFFAIRE DES AFFRÉTEURS RÉUNIS TRAÎNE EN LONGUEUR

SI ELLE EST JUGÉE L'AN PROCHAIN,
ELLE AURA DURÉ SEPT ANS
(*L'Écho d'Alger*, 7 novembre 1929)

Paris, 6 novembre. — Pour la troisième fois, l'affaire des Affréteurs réunis a été appelée devant la chambre de la cour d'appel. Pour la troisième fois, elle a été renvoyée à une date ultérieure.

C'est le 5 mai 1928 que la 11^e chambre de police correctionnelle a condamné Jean Stem et ses complices. Tout de suite, il fut fait appel et, cependant, l'affaire ne vit le jour devant la cour que le 15 janvier 1929. Jean Stem obtint un renvoi à deux mois.

Le 12 mars, même comédie, mais cette fois on sauta les vacances, puisqu'on se donna rendez-vous pour le mois de novembre. On ne pouvait entamer une affaire de si grosse importance avant la rentrée judiciaire !

Et puis on vient de s'apercevoir que le président Massot est atteint par la limite d'âge à la fin de ce mois.

Il ne pouvait donc être question de la faire juger par lui.

Le temps aurait manqué avant son départ.

On aurait pu, dans ces conditions, prendre une date utile dans le courant de décembre. Mais cette date est trop rapprochée et le renvoi au 4 février 1930 a été ordonné.

1930 ! Et la faillite des Affréteurs réunis est de 1923 !

L'AFFAIRE DES AFFRÉTEURS RÉUNIS (*Les Annales coloniales*, 25 février 1932)

La 9^e chambre de la cour, présidée par M. Tousselin, vient de confirmer purement et simplement, quant aux motifs, le jugement qu'avait rendu la 11^e chambre correctionnelle, dans les poursuites exercées, pour abus de confiance et infraction à la loi sur les sociétés, contre les directeur et administrateur de la Société des affréteurs réunis.

Il en résulte que M. Jean Stern, directeur de la Société des affréteurs réunis, demeure condamné à 3 mois de prison et 3.000 fr. d'amende, que M. Bonnasse, ancien administrateur, est condamné à 18 mois de prison et 3.000 fr. d'amende et que MM. Bonnasse, Dreyfus et Sond sont respectivement condamnés à des peines de 6 mois et 3 mois de prison avec sursis et a des amendes de 3.000 fr., 500 et 100 fr.

L'affaires des Affréteurs réunis

Les trois administrateurs sont condamnés
à rembourser 1.990.000 francs aux actionnaires
(*Le Matin*, 7 juillet 1934)

En février 1932, la 9^e chambre de la cour de Paris condamnait à des peines d'emprisonnement les administrateurs de la Société des Affréteurs réunis, inculpés de distribution de dividendes fictifs.[≈]

Parmi les administrateurs se trouvait M. Jean Stern qui fut arrêté au début de 1934 au moment où le scandale Stavisky détermina le Parquet à procéder à une révision de tous les anciens- dossiers. Il restait à déterminer l'importance exacte du préjudice qu'avaient subi les actionnaires des Affréteurs réunis. Dans ce but, la cour -d'appel avait désigné des experts.

Les rapports, récemment déposés, ont conclu à un préjudice de 1.990.000 francs. Le parquet avait cité pour l'audience d'hier, devant la 11^e chambre du tribunal correctionnel, MM. Jean Stern, Ballandras et André Bonnasse.

Seul, M. Bonnasse comparut devant le tribunal, assisté du bâtonnier Albert Salle, qui demanda un supplément d'enquête mais le tribunal, que présidait M. Labouret, conformément aux conclusions du substitut Patin, a condamné solidairement les trois administrateurs à rembourser 1.990.000 francs au syndic de faillite, représentant la masse des actionnaires et qui était assisté, de M^e Lyon-Caen, partie civile.

[Balandras exclu de la Légion d'honneur]

(Journal officiel de la République française, 19 novembre 1934)

Par décision du grand chancelier de la Légion d'honneur, sont prononcées des peines disciplinaires. par application des décrets des 24 novembre 1852, 25 juin 1934, de l'article 13 du décret du 10 juin 1853, de l'article 3 du décret du 23 mai 1890, des lois des 26 février 1921 et 30 mai 1923, contre les personnes ci-après dénommées :

Sont exclus de la Légion d'honneur, à compter du 25 juin 1934, et privés, en outre, définitivement du droit de porter toute autre décoration française ou étrangère ressortissant à la grande chancellerie :

Balandras (Georges-Victor), sous-directeur de la société Les Affréteurs réunis. Chevalier de la Légion d'honneur du 14 janvier 1922.
