

## COMPAGNIE AUXILIAIRE DE NAVIGATION

S.A., 4 octobre 1912.

### Henry DESPREZ, président

#### *Henry Marie DESPREZ (1860-1931)*

Fils d'Henri Desprez (1834-1905), polytechnicien, directeur pendant quarante-huit ans du Comptoir maritime (assurances) à Paris — un cadeau de son père —, administrateur de la Providence.

Polytechnicien, ingénieur en chef des Ponts et chaussées.

Il se lance à son tour dans les assurances : administrateur du Comptoir maritime, censeur des trois Providence en 1893, puis administrateur et président de l'Urbaine et la Seine, président du Comité général des assurances...

En complément, il s'intéresse aux transports maritimes : président de la Cie auxiliaire de navigation (pétroliers)(1912), de la Cie africaine d'armement (1920), de la Cie maritime du Maroc (1920), vice-président des Armateurs français (1920).

En outre, président de la Construction marocaine, des Établissements Baudet-Donon et Roussel, administrateur, puis vice-président de la Cie française des pétroles (CFP), administrateur de la Cie française de raffinage (1929).

Il passait pour un proche de la Banque de Paris et des Pays-Bas.

Chevalier (1897), puis officier (1927) de la Légion d'honneur.

#### CONSTITUTION

*(La Cote de la Bourse et de la banque, 6 novembre 1912)*

Compagnie auxiliaire de navigation, au capital de 1 million de francs, divisé en 2.000 actions de 500 fr. — Siège social à Paris, 28, rue de Châteaudun. — Conseil d'administration : MM. H. Desprez, M. Pilliard <sup>1</sup>, M. Auriol, O. de Lubersac, A. Capel et C. de Lagrange. — Statuts déposés chez M<sup>e</sup> Dufour, notaire à Paris, et extrait publié dans la *Chronique industrielle* du 31 octobre 1912.

#### NOUVELLES MARITIMES

*(Le Sémaphore algérien, 17 novembre 1912)*

Les Chantiers de la Loire\*, à Nantes, ont lancé le cargo de 3.800 tonnes de port en lourd *Constance*, construit pour le compte de la Compagnie auxiliaire de navigation.

---

<sup>1</sup> Maurice Pilliard : successeur de Desprez à la présidence en 1932. Voir encadré ci-dessous.

Ce navire a les dimensions suivantes : longueur, 91 m. 20 ; largeur, 13 mètres, creux, 6 m. 86 ; port en lourd, 3.800 tonneaux ; puissance de la machine, 1.200 chevaux.

Deux autres navires semblables sont sur cale, en construction, pour le compte de la même compagnie. Ils sont sous la surveillance spéciale du Bureau Veritas.

Ces trois navires auront leur port d'attache à Nantes et seront mis sur cale, pour la même compagnie.

---

#### APPELS DE FONDS

(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 18 juin 1913)

Cie Auxiliaire de Navigation. — Versement des deuxième et troisième quarts jusqu'au 31 juillet 1913 à Paris. Au Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie, 43, rue Cambon. *Petites Affiches*, 17 juin 1913.

---

#### NOUVELLES MARITIMES

(*Le Sémaphore algérien*, 10 août 1913)

Les Chantiers de la Loire ont procédé à la mise à l'eau du cargo « Henriette », de 2.800 tonnes, construit pour le compte de la Compagnie auxiliaire de navigation.

Voici les caractéristiques de « l'Henriette » : jauge nette, 1.354 tonneaux ; brute, 2.329 ; portée en lourd, 2.800 tonnes ; capacité cubique utilisable, 3.910 tonneaux ; longueur entre perpendiculaire, 81 mètres ; longueur totale 80 mètres ; largeur au fort, 12 mètres ; creux sur quille, 7 mètres ; vitesse pleine charge, 9 nœuds ; puissance des machines. 1.100 chevaux.

Le navire possède 4 panneaux de charge dont le plus large a 12 m 80 sur 6 m. 30.

L'« Henriette » inaugure une nouvelle série de cargos de 2.800 tonnes : le deuxième sera le « Marie-Louise » dont le montage commencera prochainement.

Ces deux cargos, de même que les trois précédents de 3.800 tonnes, la « Constance », la « Berthe et l' « Isabelle », actuellement en service, sont affectés au transport des charbons, phosphates et minerais.

Nous sommes en mesure d'annoncer que tous ces navires fréquenteront notre port [Alger].

---

Compagnie auxiliaire de navigation  
(*La Journée industrielle*, 19 juin 1919)

Dans sa réunion du 27 mai dernier, le conseil a décidé d'augmenter le capital social d'une somme de 500 000 fr par l'émission à 608 fr de 1.000 actions nouvelles de 500 fr.

De ce fait, le capital se trouve porté à 3.500.000 francs.

L'exercice 1918 laisse un bénéfice de 225.045 fr.

---

Compagnie auxiliaire de navigation  
(*La Journée industrielle*, 19 juin 1919)

Cette société, sise 27, rue de Rome, Paris, vient d'augmenter son capital de 3.500.000 fr. à 10 millions par l'émission à 650 fr. de 13.000 actions de 500 fr.

---

Introduction en Bourse  
(*Le Sémaphore algérien*, 12 décembre 1919)

Depuis quelques jours, les actions de la Compagnie auxiliaire de navigation sont admises aux négociations de la Bourse au comptant, soit 6.000 actions de 500 francs libérées et nominatives. Dernier cours : 750.

---

Arthur Eugène *Francis* JOIN-LAMBERT, administrateur délégué

Né à Livet-sur-Authou (Eure), le 23 mars 1872.

Fils d'Arthur Join-Lambert (1839-1917), historien et conseiller général de l'Eure, et de Marguerite Lefebvre (1847-1914), fille de Francis Lefebvre, régent de la Banque de France.

Frère d'Octave Join-Lambert (1870-1956), archiviste-paléographe et artiste peintre, et d'André Join-Lambert (1875-1967), député (1919-1936), puis sénateur (1937-1942) de l'Eure.

Marié à Paris, le 17 octobre 1905, avec Geneviève Cottin, fille de l'inspecteur des finances Robert Cottin. Dont : Bernard, capitaine de frégate, marié à une Dlle Anthoine ; Françoise (M<sup>me</sup> Pierre Adolphe Chevrier, avocat au Conseil d'Etat et à la Cour de cassation) ; Étienne, marié à Jacqueline Morane ; et Michel (en religion).

---

Ingénieur des Ponts et chaussées.

Administrateur de la Compagnie de transports maritimes et fluviaux, à Rouen [1914], commissaire aux comptes des Mines de Sidi-Bou-Aouane (Tunisie)(1914-ca 1940),

[www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Sidi-Bou-Aouane\\_pb.pdf](http://www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Sidi-Bou-Aouane_pb.pdf)

administrateur des Agences maritimes Henry Lesage,

associé, avec ses deux frères, de la Société immobilière des Champs Rabat, s.à.r.l., à Villers-sur-Mer et Blonville-sur-Mer (Calvados)(1927),

associé de la Compagnie franco-coloniale de navigation, s.à.r.l. : bananier *Alice-Robert* (1934).

[www.entreprises-coloniales.fr/empire/Franco-Coloniale\\_de\\_Navigation.pdf](http://www.entreprises-coloniales.fr/empire/Franco-Coloniale_de_Navigation.pdf)

---

Membre du Club de voile de Paris (CVP).

Chevalier de la Légion d'honneur (*JORF*, 20 août 1927, p. 8877).

Décédé à La Lézardière, commune de Meulan (Seine et Oise), le 3 août 1957.

*Annuaire Desfossés*, 1920, p. 480 :  
Compagnie auxiliaire de navigation  
Conseil : H. Desprez, M. Pilliard, M. Auriol, B. de Vergès, C. de Lagrange, F. Join-Lambert.

---

Compagnie auxiliaire de navigation  
(*La Journée industrielle*, 14 janvier 1920)

Nantes, 12 janvier. — La cérémonie de la bénédiction du steamer *Bérénice*, le nouveau vapeur de la Compagnie Auxiliaire de Navigation, a eu lieu samedi après-midi, en grande pompe.

La marraine du bateau était M<sup>me</sup> Léon Jamin, femme de l'industriel connu et belle-fille du nouveau sénateur de la Loire-Inférieure, président du conseil général.

C'est le commandant Marcel Andrade, directeur de la Compagnie, qui faisait les honneurs de la réception tout intime.

Le *Bérénice* est le premier bateau de cette compagnie qui vient remplacer l'une des quatre unités anéanties au cours de la guerre ; quatre steamers de 4.300 tonnes, actuellement en construction en Angleterre, vont suivre de mois en mois.

La société a, en outre, sur un chantier anglais, un pétrolier de 10.250 tonnes et elle vient de commander aux Chantiers de la Loire trois autres cargos de 3.800 tonnes. On croit savoir que son intention est d'attacher à Nantes ses neuf cargos, d'un port en lourd total de 35.000 tonnes.

---

#### DANS L'ARMEMENT

L'attribution des navires allemands aux compagnies françaises

(*La Journée industrielle*, 24 avril 1920)

(*Le Sémaphore algérien*, 7 mai 1920)

La Compagnie auxiliaire de navigation et la Compagnie de navigation d'Orbigny reçoivent en communauté le « Genua », de 2.911 tonneaux.

---

Compagnie auxiliaire de navigation  
(*Le Sémaphore algérien*, 19 mai 1920)

La Compagnie auxiliaire de navigation informe ses actionnaires que les registres de transfert seront fermés le 22 mai au soir, et que seuls les actionnaires inscrits à cette date auront droit de prendre part à l'émission des 30.000 actions nouvelles, dont la souscription a lieu du 17 au 29 mai inclus.

La Compagnie auxiliaire de navigation décline toute responsabilité, en ce qui concerne les conséquences que pourrait avoir un retard apporté dans l'établissement des formalités de transfert.

---

#### CRÉATION DE LA COMPAGNIE MARITIME DU MAROC

[www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Cie\\_maritime\\_du\\_Maroc.pdf](http://www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Cie_maritime_du_Maroc.pdf)

---

#### CRÉATION, AVEC SAINT-GOBAIN, DE LA COMPAGNIE AFRICAINE D'ARMEMENT

[www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Cie\\_africaine\\_d\\_armement.pdf](http://www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Cie_africaine_d_armement.pdf)

---

Compagnie auxiliaire de navigation  
(*Le Sémaphore algérien*, 23 juillet 1920)

Auxiliaire de Navigation, 799. Cette compagnie a décidé de s'orienter vers le transport du pétrole. Elle a commandé 4 bateaux-citernes de 10.250 tonnes chacun, qui vont lui être livrés dans quelques mois et qui sont affrétés dès maintenant par des contrats de longue durée. [...] Sur la base du dernier dividende de 50 francs, l'action « Auxiliaire de Navigation » comporte un rendement rémunérateur.

---

Compagnie auxiliaire de navigation  
(*Le Sémaphore algérien*, 20 août 1920)

« Auxiliaire de Navigation », 798. Cette société est également assurée d'une activité rémunératrice grâce à l'initiative qu'elle a su prendre de construire des navires-citernes pour le transport du pétrole. Elle a participé également, dans cet ordre d'idées, à la création de la « Compagnie africaine d'armement » pour le transport des phosphates. Enfin, elle a pris une intéressante participation dans la Compagnie maritime du Maroc qui assure le trafic entre la nouvelle colonie nord-africaine et les ports méditerranéens.

L' « Auxiliaire de Navigation » a pu distribuer, pour 1919, un dividende de 50 francs après avoir largement doté ses fonds de prévoyance.

---

Compagnie auxiliaire de navigation  
(*Le Sémaphore algérien*, 10 septembre 1920)

La Compagnie auxiliaire de navigation, fondée quelques années avant la guerre, a pris, depuis l'Armistice, d'intéressantes initiatives. Elle a décidé, en effet, d'orienter son activité vers le transport des pétroles, pour l'importation desquels nous étions jusque-là largement tributaires des marines étrangères, et a commandé dans ce but quatre bateaux-citernes de 10.250 tonnes qui lui seront livrés prochainement. En outre, la société a participé, en collaboration avec une puissante entreprise de produits chimiques, à la création de la « Compagnie africaine d'armement », considérée en vue du transport des phosphates et des pyrites de l'Afrique du Nord et dont elle gèrera la flotte. Enfin, la Compagnie auxiliaire de navigation a fondé également, de concert avec un important groupe marocain, la Compagnie maritime du Nord. Ces deux filiales, qui ont pour but de transporter sous notre pavillon le fret payé par la France, sont ainsi assurées d'un trafic considérable.

Les actions de la Compagnie auxiliaire de navigation présentent, sur la base du dividende de 50 francs réparti en 1919, un attrait indiscutable au cours actuel de 798.

---

LES RÉQUISITIONS MARITIMES  
L'État n'a pas toujours gain de cause  
(*Le Sémaphore algérien*, 8 octobre 1920)

La Compagnie auxiliaire de navigation, qui réclamait 3.800.000 francs, comme compensation de la perte du vapeur « Constance », torpillé en août 1917, se vit accorder le chiffre total qu'elle demandait par la Cour d'appel de Rennes.

Le gouvernement n'avait offert que 750.000 francs. Le tribunal déclara, que le navire ayant été assuré par l'État pour 3.800.000 francs contre les risques de guerre, celui-ci devait s'en tenir à sa propre estimation.

De plus, le jugement énonça que pour estimer la valeur du navire au jour de la réquisition, on devait tenir compte d'un certain nombre de facteurs, n'ayant rien à voir avec la spéculation, et qui, cependant, ont provoqué une augmentation continue, de la valeur du tonnage : rareté et prix élevés des matériaux, coût plus élevé de la main-d'œuvre, etc.

Ces causes ne sont ni occasionnelles ni temporaires et depuis 1917, elles se sont fait sentir de plus en plus.

---

Cie AUXILIAIRE DE NAVIGATION  
(*Le Sémaphore algérien*, 17 novembre 1920)

En charge pour Bordeaux direct  
s/s « Marie-Louise »  
Départ le 20 courant

Pour fret et renseignements s'adresser à M. Georges Martin, arrière-port de l'Agha.  
Téléphone : 11-54.

---

Cie AUXILIAIRE DE NAVIGATION  
(*Le Sémaphore algérien*, 24 novembre 1920)

La Compagnie auxiliaire de navigation vient de recevoir le navire-citerne « Myriam » de 10.250 tonnes et construits par les Chantiers Laing à Sunderland

Ce vapeur sera le plus grand navire-citerne naviguant sous pavillon français. Il sera suivi dans le courant de l'année prochaine par trois autres pétroliers du même type.

---

Compagnie auxiliaire de navigation  
(*La Journée industrielle*, 22 février 1921)

Cette société envisage le maintien du dividende à 50 fr. comme précédemment, exception faite des nouvelles actions qui, n'entrant en jouissance que le 1<sup>er</sup> juillet prochain, n'auront droit qu'à 25 francs.

Le conseil a nommé administrateur M. Jean Le Bret, administrateur délégué de la Banque franco-serbe et administrateur des Mines de Vicoigne-Nœux et Drocourt.

La Compagnie auxiliaire de navigation a fait tout récemment les commandes suivantes : deux navires, *Méropé* et *Monique*, d'une puissance de 10.000 tonnes, aux Chantiers de la Gironde ; le *Melpomène*, d'une puissance également de 10.000 tonnes, aux Chantiers de la Ciotat ; le *Nausicaa*, de 7.500 tonnes, aux chantiers irlandais de Londonderry ; le *Clio* et le *Sybel*, de 3.500 tonnes, aux Anciens Chantiers Dubigeon, à Nantes.

En ce qui concerne le vapeur-citerne *Myriam*, pouvant porter 10.350 tonnes, qui a été lancé le 13 novembre dernier, il vient d'être mis en service le 15 février en vue d'assurer le transport du pétrole entre l'Amérique, le Mexique et l'Europe.

Les deux filiales de la Compagnie auxiliaire de navigation, la Compagnie africaine d'armement et la Compagnie maritime du Maroc, n'ont pas encore de flotte : la première, seule, a un cargo en construction, le *Célimène*, aux Chantiers Dubigeon, à Nantes.

La Compagnie auxiliaire de navigation et ses deux filiales ont transféré leur siège social 5, avenue du Coq, à Paris.

---

COMPTES RENDUS DES ASSEMBLÉES GÉNÉRALES D'ACTIONNAIRES  
COMPAGNIE AUXILIAIRE DE NAVIGATION  
(La Cote de la Bourse et de la banque, 29 août 1921)

Le développement pris par la Compagnie auxiliaire de navigation s'est encore accentué pendant le cours de l'année 1920 et l'augmentation du capital, porté de 10 à 25 millions, a permis d'accroître très sensiblement la flotte en exploitation. Nous avons déjà eu l'occasion d'indiquer que pour l'année écoulée, les recettes de toute nature s'étaient élevées à 17.869.664 29, en augmentation de 14.732.838 65 sur les recettes de 1919. Les dépenses d'exploitation présentent un total de 18.133.850 55.

Les Frais généraux ont atteint 743.735 43 en accroissement de 460.265 53 ; cette augmentation provient pour la plus grande partie du développement des affaires, mais résulte également des frais d'installations qu'a nécessités le déplacement des bureaux.

Le solde créditeur de l'exercice ressort à 2 millions 502.382 fr. en augmentation de 2.017.889 fr. sur 1919. L'assemblée du 31 mai a fixé à 50 fr. par action ancienne et 25 fr. par action nouvelle le dividende de l'exercice écoulé.

En ce qui a trait à la marche de l'exploitation, le conseil d'administration fournit dans son rapport les indications qui suivent :

Les quatre cargos de 4.000 tonnes, *Annik*, *Arlette Antinea* et *Astarté*, construits en Angleterre, sont entrés successivement en service, mais la Compagnie a eu à déplorer la perte de l'*Astarté* qui, au cours de son premier voyage, a été abordé et coulé au large d'Ouessant. Un navire ex-allemand de 4.900 tonnes, le *Genua*, construit en 1914, a été acquis du gouvernement français, et a pris place dans la flotte sous le nom de *Briséis*.

Deux cargos de 3.800 tonnes, les *Clio* et *Cybèle*, sont encore en construction à Nantes, aux Chantiers Dubigeon ; le contrat de construction du troisième cargo de cette série a été rétrocédé à la Compagnie africaine d'armement.

Le premier des grands navires-citernes, le *Myriam*, a pris la mer au commencement de l'année 1921. Trois navires semblables, les *Monique*, *Melpomène* et *Méropé* sont actuellement en construction aux Chantiers de la Gironde et à la Société Provençale de Constructions Navales.

Un cinquième pétrolier de 7.600 tonnes de port en lourd, le *Nausicaa*, a été commandé aux Chantiers Swan Hunter en Angleterre et doit entrer en service à la fin de l'année.

La Compagnie auxiliaire de Navigation a participé à la création de diverses sociétés telles que la Compagnie africaine d'armement, la Compagnie maritime du Maroc, la Société alsacienne de navigation rhénane, et la Société française de remorquage sur le Rhin, afin d'augmenter ses moyens d'action.

Pendant l'année 1920, les cargos de la Compagnie ont effectué 29 voyages, dont 3 aux États-Unis, 1 en Baltique, 12 en Méditerranée et 12 entre l'Angleterre et les ports français et espagnols de l'Atlantique. Le nombre des milles parcourus a été de 91.269, et le tonnage des marchandises transportées a atteint 133.731 tonnes dont 61.080 tonnes de charbon et 72.550 tonnes de marchandises diverses (phosphates, minerais, grains, acier, etc.).

Les instances intentées devant les tribunaux pour le règlement des indemnités que la Marine marchande doit à la Compagnie pour la perte des *Constance* et *Henriette* sont toujours pendantes. La Cour de Rennes, par un arrêt en date du 26 avril 1920, a donné gain de cause à la Compagnie pour le *Constance*, en lui allouant l'indemnité de 3 millions 800.000 fr. réclamée, mais l'État a introduit le 22 juillet 1920 un pourvoi en

cassation sur lequel il n'a pas encore été statué. De même, le Conseil d'État n'a pas rendu son arrêt pour l'*Henriette*, bien que l'affaire soit en l'état depuis de longs mois.

Voici comment se présente, comparé au précédent, le bilan de fin d'exercice (31 décembre) :

	1919	1920
ACTIF		
Actionnaires	4.875.000	—
Matériel naval	20.442.461	52.687.619
Approvisionnements	69.626	548.573
Mobilier	1	1
Caisse, banquiers	693.675	15.654.260
Valeurs mobilières, cautionn.	843.175	10.026.302
Débiteurs divers	2.112.874	3.382.161
Comptes d'ordre	30.000	—
Total	<u>29.071.806</u>	<u>82.298.925</u>
PASSIF		
Capital	10.000.000	25.000.000
Réserve spéciale	2.398.000	8.885.539
Bons 6 %	7.000.000	7.090.000
Réserve légale	63.128	87.352
Amortissements supplémentaires	90.000	90.000
Réserve pour grosses réparations	290.000	380.000
Remplacement de la flotte	839.520	—
Réserve pour avaries	120.000	100.000
Amortissement du matériel naval	3.706.372	9.509.186
Prov. pour impôts de guerre	70.871	69.707
Prov. pour créances douteuses	46.000	72.747
Fonds de secours du personnel	—	30.000
Créditeurs divers	3.918.823	28.498.170
Compte d'ordre	30.000	—
Reliquat précédent	14.599	13.841
Bénéfice de l'exercice	484.493	2.502.382
Total	<u>29.071.806</u>	<u>82.298.925</u>

Ce bilan porte la trace des rentrées provenant de l'augmentation du capital social de 10 à 25 millions de francs. La situation financière est satisfaisante. Les exigibilités



atteignent 28.500.000 fr. environ, tandis que les disponibilités, en tenant compte des valeurs mobilières et cautionnement, dépassent 39.500.000 fr.

Le rapport du conseil contient, en outre, quelques considérations relatives à la crise que traverse la marine marchande.

La crise, mentionne-t-il, a pris une ampleur imprévue qui, atteignant toutes les branches de l'activité industrielle et commerciale, a une répercussion particulièrement grave sur les transports maritimes. Le ralentissement des transactions est tel que près de 5 millions de tonnes sont déjà désarmées dans les seuls ports de la Grande-Bretagne et de la Norvège et que plus de 4 millions de tonnes sont désarmées aux États-Unis. Malgré cette diminution du matériel en service, les frets ont subi une baisse de 45 à 84 % et sont, sur beaucoup de lignes, à peine plus élevés qu'en 1913, alors que les frais d'exploitation se sont accrus de plus de 400 %, et que le prix de revient des navires mis depuis quelques années en service a augmenté dans une proportion encore beaucoup plus forte.

En ce qui concerne la marine marchande française, on a négligé de lui assurer le rôle naturel qui lui revenait dans la distribution des charbons, qui nous sont livrés par l'Allemagne, et elle ne prend à ce transport qu'une part tout à fait insuffisante.

Les charges très lourdes, qui proviennent de l'application inconsidérée de la loi de huit heures, pèsent sur l'armement français, alors que les armements concurrents ont pu en être jusqu'à présent préservés.

Enfin le règlement des indemnités dues pour les pertes de guerre n'aboutit pas : les litiges restent indéfiniment pendants, allant de juridiction en juridiction, avec une lenteur déconcertante, et ces retards qui paraissent souvent systématiques, paralysent les efforts des armateurs pour reconstituer leurs flottes. On doit donc redouter que n'augmente encore le nombre des navires désarmés, au grand détriment non seulement de l'armement, mais surtout au préjudice des états-majors et des équipages qui sont ainsi réduits au chômage.

Si profonde que soit la crise que traverse la marine marchande, il ne faut pas douter qu'elle ne soit que passagère : les besoins du monde sont immenses et le volume des transports doit s'accroître dans de larges proportions à mesure que deviendront plus normales les conditions économiques des échanges. D'autre part, une notable partie des unités en service, ne correspondant pas aux exigences actuelles, sont appelées à disparaître ; enfin, les constructions nouvelles, dont le prix de revient est en désaccord avec les possibilités de rémunération verront ralentir leur activité.

L'équilibre se produira donc fatalement, et peut-être plus rapidement que ne paraissent le laisser prévoir les circonstances présentes.

---

Ligne régulière bimensuelle Alger-Rouen  
(*Le Sémaphore algérien*, 19 octobre 1921)

[scan débordant]

Les services inaugurés en juin dernier entre l'Algérie et Rouen par la Cie Auxiliaire de Navigation, sont maintenant réguliers.

Deux fois par mois, des départs ont lieu entre Alger-Oran sur Rouen et au moins une fois par mois entre Bône et Rouen.

La Cie auxiliaire de navigation ayant pris en gérance la Compagnie africaine d'armement, les navires de cette dernière compagnie seront en service, avec ceux de la Cie auxiliaire, sur la ligne Alger-Rouen.

Les navires qui assureront ce service sont : « Briseis » (1915) ; « Marie-Louise » (1914) ; « Annik » (1920) ; « Arlette » (1920) ; « Célène » (1921) ; « Antinéa » (1920).

La Cie auxiliaire de navigation est représentée à Alger par MM. Mériqot et Cie, 19, boulevard Carnot.

---

Compagnie auxiliaire de navigation  
(*Le Sémaphore algérien*, 21 avril 1922)

Le cargo charbonnier « Clio », destiné à la flotte de cette société, a été lancé avec succès, dans les chantiers de constructions navales des Anciens Chantiers Dubigeon, situés à Nantes. Les caractéristiques de cette nouvelle unité sont les suivantes : longueur, 87 m. ; largeur, 13 m. ; creux, 6 m. 86 ; port en lourd, 4.000 tonnes. Il est muni de mâts de charges de 18 tonnes et de 3 panneaux, dont l'un de 23 mètres de longueur, permet de charger des marchandises exceptionnellement longues, tels que rails, poutrelles, etc.

Deux autres cargos vont être livrés à la société dans quelques jours : le « Monique », lancé en septembre dernier, à Bordeaux, dans les chantiers des Chantiers et Ateliers de la Gironde, et l' « Omphale », lancé le 28 octobre aux chantiers de Penhoët, appartenant aux Chantiers et ateliers de Saint-Nazaire (Penhoët).

D'autre part, la société vient de faire l'acquisition du cargo charbonnier « Dinard », d'une portée en lourd de 5.000 tonnes et d'une longueur de 100 mètres, appartenant à l'État. Ce cargo prendra la dénomination de « Baucis » ; il sera affecté à la nouvelle ligne entre Rouen, Constantinople et les ports de la mer Noire.

Enfin, un certain nombre de cargos, destinés à la société, sont actuellement sur cale et seront lancés prochainement : le « Cybèle », construit à Nantes par les Anciens Chantiers Dubigeon ; le « Melpomène », construit par les Chantiers et ateliers de la Gironde ; le « Mérope », construit par la Provençale de Constructions navales, et le « Nausicaa ». de 7.500 tonnes, construit par les chantiers anglais Swan-Hunter.

---

Compagnie auxiliaire de navigation  
(*L'Information financière, économique et politique*, 11 mai 1922)

Les actionnaires de cette société se sont réunis en assemblée ordinaire le 9 mai sous la présidence de M. Henri Desprez, président du conseil d'administration, assisté de MM. Vernher et Ollivier, scrutateurs et de M. Marcel Andrade, directeur de la Compagnie, en qualité de secrétaire.

Au cours de l'exercice 1921, le premier des grands navires citernes de la Société, le *s/s Myriam* a été mis en service. Tout récemment, le *s/s Monique* a pris la mer. Le *s/s Nausicaa* va procéder aux essais ; quant aux *s/s Merope* et *Melpomène*, ils seront terminés au cours de l'année, ainsi que les deux cargos *Clio* et *Cybèle*.

Lors de la liquidation de la flotte d'État, un navire ex-allemand de 4.900 tonnes a été attribué à la société, identique à celui que le conseil avait acquis l'année précédente.

Enfin, depuis la clôture de l'exercice, deux navires-citernes de 8.950 tonnes, en construction aux Chantiers de Penhoët, ont été repris à la Société « Les Consommateurs de Pétrole ». Simultanément, une charte-partie de 20 ans, a été signée entre les deux sociétés.

Les recettes de toute nature se sont élevées à 31.802.464 francs, en augmentation de près de 14 millions sur 1920. Les dépenses d'exploitation ont atteint 17.110.967 francs en accroissement de 7 millions en chiffres ronds.

Pour ramener le matériel naval à un prix voisin de sa valeur actuelle, le conseil y a affecté la totalité des ressources disponibles, soit 13 millions de francs.

Par suite de cette dotation exceptionnelle, le solde créditeur de l'exercice se trouve réduit à 11.875 francs

L'attribution des disponibilités à l'amortissement du matériel naval ne permettant pas au conseil de doter les réserves pour avaries et pour renouvellement de chaudières et grosses réparations, le conseil a proposé à l'assemblée — pour maintenir ces réserves en harmonie avec l'importance de la flotte — de prélever 680.000 francs sur la réserve spéciale pour les appliquer aux deux réserves en question.

Si les résultats de 1921, pris en eux-mêmes, apparaissent satisfaisants, il ne faut pas oublier qu'ils ont été obtenus par le jeu de contrats passés avant la crise économique, contrats qui ont pris fin. Or, la baisse des frets a continué à s'accroître, atteignant 60 % pour les phosphates et les pyrites, 90 % pour les produits pétroliers qui intéressent particulièrement la société. Pour ces derniers, les frets sont sensiblement plus bas qu'en 1913 alors que les frais d'exploitation sont au moins trois fois plus élevés qu'à cette date. Il en résulte que les recettes ont grand peine à couvrir les seules dépenses d'exploitation.

Au cours de la réunion, le président, répondant à diverses questions qui lui étaient posées, a indiqué que l'amortissement du matériel naval aurait pour effet de ramener la valeur de la tonne à 650 fr. environ pour les cargos, et 1.100 fr. pour les pétroliers.

Interrogé sur la situation de trésorerie de la société, le président a indiqué que 26 millions étaient à payer en 1922 et 23 millions de 1923 à 1933. À ce jour, 16.700.000 fr. ont été versés en même temps qu'un amortissement de 2.470 000 fr. était opéré sur la dette. Il reste à payer, d'ici au 31 décembre, 9 millions 300.000 fr. aux constructeurs. Or, la Société a encore 6.600.000 fr. à prendre au Crédit fluvial et maritime, et elle pourra disposer des 3.384.663 fr. versés pour la porte du steamer *Constance*. Il reste donc une marge d'environ 700.000 fr., à supposer que l'exploitation ne laisse aucun bénéfice.

À l'unanimité, toutes les propositions du conseil ont été adoptées, ainsi que les comptes arrêtés au 31 décembre dernier.

M. de Lagrange, administrateur sortant, a été réélu, et MM. Dutreil et le comte de Talhouët nommés commissaires des comptes.

---

#### L'aide de l'État aux compagnies de navigation. (*Le Journal des finances*, 19 mai 1922)

Les indications qui ont été fournies par le conseil d'administration de la Compagnie auxiliaire de navigation à l'assemblée du 9 mai sont à retenir ; elles dépassent le cadre limité de l'intérêt social et s'étendent à toute notre industrie maritime. Au cours de la discussion qui a suivi la lecture du rapport, le président n'a pas hésité à dénoncer toute l'étendue des difficultés dans lesquelles se débattent les sociétés de navigation et à indiquer quel moyen avait été envisagé pour essayer de les atténuer, en disant :

« Il faut voir les choses comme elles sont. Nous sommes dans une situation telle que, ou bien les choses vont s'améliorer d'ici trois, six ou huit mois, et alors le crédit reviendra, ou elles ne s'amélioreront pas, et il n'y aura rien à faire contre cela. Nous ne pouvons pas demander à des banques privées de faire des sacrifices nouveaux ; il faudra que l'État fasse un sacrifice spécial en vue de sauver la marine marchande française. C'est là une question absolument essentielle, à mon sens du moins. Pour créer une banque de crédit maritime, il faudra des fonds, il faudra des banquiers. On demandera à toutes les banques de Paris d'adhérer à cette organisation, et ce sera leur intérêt d'y adhérer. Les études préparatoires sont faites par un consortium où l'Union Parisienne, la Société Générale, le Crédit Lyonnais, etc., et toutes les grandes banques de Paris sont représentées. C'est elles qui créeront cet organisme.

Il faut voir la situation dans son ensemble ; on estime qu'il faudrait, pour que les compagnies de navigation puissent faire face à leurs affaires, mettre à leur disposition un minimum de cinq à six cents millions. Ce n'est pas une somme énorme par le temps qui court, d'autant plus que ce qu'on demande à l'État, c'est tout simplement une garantie d'intérêt qui permettrait d'abaisser le taux de l'argent et qui, très probablement, ne jouerait pas. Il faudrait qu'on nous donne la possibilité de diminuer notre fardeau annuel en le répartissant sur un plus grand nombre d'exercices et en diminuant un peu l'intérêt de l'argent, car l'intérêt actuel est très élevé. Le Crédit fluvial et maritime, émanation du Crédit foncier de France, ne prête pas pour rien. On ne peut pas demander de sacrifices à des organismes privés. Il faudrait un organisme d'État, comme on en a fait dans tous les pays. »

On n'a pas dit encore dans quelle mesure l'État était disposé à répondre à cette demande de secours ; il semble, d'ailleurs, que les compagnies de navigation s'illusionnent un peu sur les avantages qu'elles tireraient d'une garantie de l'État. Les emprunts gagés par les annuités de guerre, se font à 6 % net et pour l'instant, il paraît peu probable qu'un emprunt des compagnies de navigation, même gagé par l'État, puisse se faire à un taux beaucoup moindre et elles perdront en revanche — car il faudrait bien l'intervention du Parlement pour approuver l'opération — une partie de leur liberté.

En tout cas, ce cri de détresse de la Compagnie auxiliaire de navigation traduit les embarras graves dans lesquels se débat notre marine marchande, tandis que les charges financières sans cesse accrues que doivent contracter les compagnies pour franchir une période fort dure, éloignent pour les actionnaires l'heure où ils pourront profiter de la reprise d'activité du trafic international, quand cette reprise se sera manifestée.

Compagnie auxiliaire de navigation  
(*Le Journal des finances*, 19 mai 1922)

Les valeurs maritimes ont cherché à mettre à profit les meilleures dispositions du marché pour esquisser un léger mouvement de reprise ; cette tentative n'a eu qu'un médiocre succès. Les déclarations faites à l'assemblée de la Société auxiliaire de navigation, déclarations que nous commentons plus haut sur les perspectives du marché des frets, malgré les efforts qui ont été faits pour les rendre aussi peu pessimistes que possible, sont fort peu encourageantes et le seul espoir réel qui soutient actuellement les grandes compagnies, se trouve dans le projet de réorganisation financière, dont le fonctionnement permettrait aux sociétés de se procurer des disponibilités dans des conditions relatives de bon marché et de pouvoir attendre ainsi des jours meilleurs.

---

COMPTES RENDUS DES ASSEMBLÉES GÉNÉRALES D'ACTIONNAIRES  
AUXILIAIRE DE NAVIGATION  
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 31 août 1922)

Malgré un important accroissement de ses profits, la Compagnie auxiliaire de navigation, comme toutes les entreprises similaires, a largement payé son tribut à la crise. La dépréciation considérable de son matériel naval, consécutive à la baisse des frets, a en effet nécessité l'affectation de 13 millions aux amortissements.

Le bénéfice net de 1921 s'est ainsi trouvé ramené à 11.875 fr. alors que celui de 1920 avait atteint 2.502.382 fr. Comme nous n'avons, à l'époque, donné que de brèves indications sur les comptes approuvés par l'assemblée du 10 mai, nous croyons

utile d'y revenir aujourd'hui plus longuement. Les comptes de profits et pertes des deux derniers exercices se comparent comme suit :

	1920	1921
CHARGES		
Dépenses d'exploitation	10.133.851	17.317.772
Amortissement matériel naval	4.067.233	13.000.000
Frais généraux	743.735	746.383
Intérêts des bons	422.463	403.263
Impôts et taxes	—	323.170
	<u>15.367.282</u>	<u>31.790.588</u>
PROFITS		
Recettes de toute nature	<u>17.869.664</u>	<u>31.802.463</u>
Rappel des charges	15.367.282	31.790.588
Bénéfices	2.502.382	11.875
Report antérieur	13.840	55.878
Solde disponible	<u>2.516.222</u>	<u>67.753</u>

Il est évident que, dans ces conditions, aucun dividende ne pouvait être distribué. Une somme de 594 fr. a été versée à la réserve légale, et le solde, 67.159 fr., a été reporté à nouveau. On sait que, l'an dernier, il avait été réparti 50 fr. par action ancienne et 25 fr. par action nouvelle.

\*  
\* \* \*

Le rapport du conseil contient d'intéressants détails sur le fonctionnement de l'entreprise. Au cours de l'exercice, un grand navire-citerne, le « Myriam », a été mis en service. Le steamer « Monique » a pris la mer tout récemment. Les s/s « Mérope » et « Melpomène » seront terminés dans le cours de l'année, ainsi que les cargos « Clio » et « Cybèle ». Le s/s « Nausicaa » va procéder à ses essais. Un navire ex-allemand, le « Malaga », de 4.900 tonnes, construit en 1915, a été attribué à la Compagnie, qui l'a mis en service sous le nom de « Baucis ». Il est payable en douze ans.

La Compagnie a repris, depuis le 1<sup>er</sup> janvier, à la société « Les Consommateurs de Pétrole » deux navires citernes de 8.950 t. de port en lourd : les s/s « Omphale » et « Ophélie ». Le premier est en service, le second le suivra dans quelques semaines.

Au cours de l'exercice, les cargos ont effectué 40 voyages ; ils ont parcouru 129.213 milles et transporté 195.266 tonnes de marchandises. Le s/s « Myriam » a effectué 7 voyages, parcouru 45.451 milles et transporté 44.766 tonnes d'essence.

Les instances intentées pour le règlement des indemnités dues pour la perte des s/s « Constance » et « Henriette » n'ont pas encore reçu de solution définitive. Toutefois, le pourvoi introduit devant la cour de cassation pour le s/s « Constance » n'ayant pas d'effet suspensif, la Compagnie a obtenu le versement de 3.384.663 francs dû, d'après l'arrêt de la Cour de Rennes. Au sujet du s/s « Henriette », une expertise a été ordonnée, et le rapport vient seulement d'être déposé.

La baisse des frets a atteint 60 % pour les phosphates et les pyrites et dépassé 90 % pour les produit pétrolifères, qui intéressent particulièrement la Compagnie. Pour ces derniers, les frets sont sensiblement plus bas qu'en 1913, alors que les frais d'exploitation sont au moins trois fois plus élevés. Aussi les recettes ont-elles grand peine à couvrir les seules dépenses d'exploitation. Les économies, que la compagnie a poussées au maximum, sont insuffisantes pour rétablir l'équilibre. Après avoir fait ressortir que la compagnie a dépensé, pour remplacer ses unités torpillées, 9 millions de plus que ce qu'elle a reçu ou doit recevoir comme indemnités, le rapport insiste sur la nécessité d'organiser un Crédit maritime qui permette de répartir les dépenses de reconstitution sur un grand nombre d'exercices, sur la nécessité de réviser la loi du 2 août 1919 sur le travail à bord et de réserver au pavillon national, dans toute la mesure possible, le transport des marchandises françaises.

Nous mettons ci-dessous en regard l'un de l'autre les deux derniers bilans au 31 décembre :

	1920	1921
ACTIF		
Matériel naval	52.687.619	79.476.937
Approvisionnements	548.573	226.743
Mobilier	1	1
Caisse, banquiers	15.654.269	9.487.009
Valeurs mobilières, cautionnements	10.026.302	5.199.522
Débiteurs divers	3.382.161	1.033.896
	<u>82.298.925</u>	<u>95.424.108</u>
PASSIF		
Capital	25.000.000	25.000.000
Réserve spéciale	8.885.539	8.885.540
Bons 6 %	7.000.000	6.300.000
Réserve légale	87.352	212.471
Amortissements supplémentaires	90.000 00	—
Réserve pour grosses réparations et remplacements de chaudières	380.000	650.000
Réserve pour avaries	160.000	325.000
Amortissement du matériel naval	9 509.186	26.346.038
Provision pour créances douteuses	72.747	81.490
Provision pour impôts de guerre	69.708	65.579
Fonds de secours du personnel	30.000	29.287
Créditeurs divers	28.498.170	21 625.C33
Comptes d'ordre	—	5.835.317
Profits et pertes	2.516.223	67.752

	82.298.925	95.424.108
--	------------	------------

Le matériel naval comporte 47.983.805 fr. de matériel en service et 31.493.132 fr. de matériel en construction. Après l'amortissement de cette année, le prix moyen des cargos ressortira à 650 fr. environ par tonne, celui du pétrolier « Myriam » (payé 22 millions et amorti de 8 millions) à 1.100 ou 1.200 francs par tonne, prix encore un peu supérieur aux prix de construction actuels.

Les sommes restant à payer sur les navires commandés s'élevaient au 31 décembre à 49 millions environ dont 22 millions en 1922 et 23 millions de 1923 à 1933. Pour payer les 26 millions de 1922, la société a 3.384.000fr. provenant du s/s « Constance » et elle a réalisé depuis le 1<sup>er</sup> janvier deux emprunts au Crédit fluvial et maritime, se montant à 23 millions, remboursables en 10 ans. Elle peut donc faire face aux paiements de cette année. Pour l'année prochaine, les paiements à faire ne seront que de 4.200.000 fr.

---

Compagnie auxiliaire de navigation  
(*La Journée industrielle*, 11 novembre 1922)

Nous avons annoncé, hier, que d'importants travaux de réparation, terminés depuis quelques jours, avaient été effectués, à Nantes, au cargo *Cybèle*, appartenant à la flotte de cette société. Le *Cybèle* vient de quitter ce port cette semaine pour effectuer son premier voyage sur Cardiff.

D'autre part, le cargo *Marie-Louise*, appartenant à la société, vient également de quitter Nantes après trois mois de désarmement, se dirigeant sur Port-Talbot.

---

*Annuaire Desfossés*, 1923, p. 491 :  
Compagnie auxiliaire de navigation  
Conseil : H. Desprez, M. Pilliard, M. Auriol, B. de Vergès, C. de Lagrange, F. Join-Lambert.

Informations maritimes  
Compagnie auxiliaire de navigation  
(*Le Sémaphore algérien*, 1<sup>er</sup> mars 1923)

Au mois d'avril prochain, les Ateliers et chantiers de la Gironde lanceront pour le compte de la Compagnie auxiliaire de navigation un nouveau pétrolier, le « Melpomène ».

Ce navire est du même type que le *Monique*, actuellement en service et dont les caractéristiques, sont les suivantes : longueur, 120 m. 54 ; largeur 17 m. 30 ; creux 10: m. 06 ; tirant d'eau, 7 m. au ; déplacement, 14.420 tonnes ; portée en lourd, de 10.250 tonnes ; puissance des machines, 2.850 HP ; vitesse prévue en pleine charge, 11 nœuds 17. La cargaison de pétrole sera contenue dans neuf doubles compartiments ou tanks.

Rappelons que la Compagnie auxiliaire de navigation est représentée dans notre port par MM. Mérigot et Cie.

---

Compagnie auxiliaire de navigation

*(L'Information financière, économique et politique, 1<sup>er</sup> juin 1923)*

L'assemblée ordinaire de cette société a eu lieu le 30 mai, sous ta présidence de M. Henry Desprez, président du conseil d'administration, assisté de MM. Vernes et Olivier en qualité de scrutateurs. M. Andrade remplissait les fonctions de secrétaire.

L'assemblée a approuvé les rapports et les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 1922, se soldant par un bénéfice net de 37.232 fr. qui, ajouté au solde créditeur de l'exercice 1921, porte à 104.391 fr. le report à nouveau bénéficiaire.

L'assemblée a décidé de prélever sur la réserve spéciale une somme de 600.000 fr., affectée à concurrence de 450.000 fr. à la réserve pour renouvellement des chaudières et de 150.000 fr. à la réserve pour avaries.

Le rapport du conseil indique qu'au cours de l'exercice, la Société a mis en service les deux cargos « Clio » et « Cybèle », ainsi que les navires citernes « Monique », « Nausicaa », « Omphale » et « Ophélie ».

Depuis la fin de l'exercice, le navire citerne « Monique » a également pris la mer. Le s/s « Melpomène », qui vient d'être lancé, est en vole d'achèvement ; il est le dernier des navires compris au programme, dont la réalisation est poursuivie depuis trois ans.

Les cargos ont effectué 50 voyages, dont 33 sur l'Algérie, 11 sur les ports français et espagnols de l'Atlantique, 3 sur la Méditerranée orientale, 3 sur les ports des États-Unis et le Canada.

Ils ont parcouru 217.021 milles et transporté 325.043 tonnes de marchandises, dont 148.603 de charbon, 100.727 de phosphates, 52.127 de minerais et 23.586 de marchandises diverses.

Les pétroliers ont effectué 18 voyages, dont deux autour du monde et 16 entre l'Amérique du Nord et l'Europe. Ils ont parcouru 201.812 milles et transporté 165.232 tonnes d'essence.

Les instances intentées devant les tribunaux pour le règlement des indemnités dues par la Marine nationale pour la perte des s/s « Constance » et « Henriette » sont au même point que l'an dernier : la Marine a continué un système d'atermoiements qui a eu pour résultat de reculer la décision du Conseil d'État dans l'affaire de l'« Henriette » ; le préjudice causé s'accroît d'année en année.

Les produits de l'exercice ont permis d'acquitter toutes les charges, y compris les intérêts des emprunts contractés et d'effectuer environ la moitié de l'amortissement normal de la flotte.

Ce résultat, dit le rapport, peut être considéré comme relativement satisfaisant dans une année de crise aussi intense que l'a été l'année 1922, et pour une Compagnie dont la plus grande partie de la flotte a été payée aux hauts prix qui ont suivi la guerre.

Il n'a pu être obtenu qu'en exerçant une compression sévère sur toutes les sources de dépenses, et en adoptant pour l'assurance des navires des valeurs réduites, sensiblement inférieures à celles pour lesquelles ils figurent dans les livres, bien que voisines de leur valeur de remplacement.

Parmi les signes précurseurs de temps meilleurs pour la marine marchande française, le rapport cite les suivants :

Augmentation du volume des échanges.

D'autre part, les efforts effectués pour faire comprendre au commerce et à l'industrie qu'il est autant de leur intérêt propre que de l'intérêt général, de confier leurs transports au pavillon national, commencent à porter quelques fruits.

Enfin, les frets ont, dans quelques compartiments, une tendance à revenir vers un taux rémunérateur.

M. Join-Lambert, administrateur sortant, a été réélu.

MM. Claude Dutreil et le vicomte de Talhouët étant maintenus dans leurs fonctions de commissaires aux comptes.

---



Compagnie auxiliaire de navigation  
(*La Journée industrielle*, 28 mai 1924)

L'assemblée ordinaire tenue hier au siège social, 5, avenue du Coq, à Paris, a approuvé les comptes de l'exercice 1923, que nous avons publiés dans notre numéro du 2 mai, et présentant un solde créditeur de 280.171 fr. Après prélèvement de 5 % pour la réserve légale, le solde de 266.162 fr. 64 a été reporté à nouveau.

L'assemblée a décidé de prélever sur la réserve spéciale une somme de 528.302 fr. 63, pour la porter à la réserve pour grosses réparations et renouvellement de chaudières et d'attribuer le solde, soit 4.277.227 fr. 12 à l'amortissement du matériel naval.

M. Maurice Auriol a été réélu administrateur.

Au cours de l'exercice 1923, la société a mis en service les deux navires citernes *Méropé* et *Merpomène*, en octobre.

Par contre, elle a vendu les deux cargos *Marie-Louise* et *Bérénice*, que leur trop faible tonnage ne permettait pas d'utiliser d'une façon satisfaisante sur les lignes de la Méditerranée.

Ses cargos ont effectué 55 voyages, dont 44 sur la Méditerranée occidentale, 3 sur le Portugal et l'Espagne. 5 sur les ports français de l'Atlantique et de la Manche et 3 sur le Canada. Ils ont parcouru 236.562 milles et transporté 392.351 tonnes de marchandises, dont 205.965 de charbon, 93.068 de phosphates, 37.495 de minerai et 55.823 de marchandises diverses.

Ses pétroliers ont effectué 36 voyages, dont 2 autour du monde, 33 entre l'Amérique et l'Europe et 1 entre la mer Noire et l'Angleterre. Ils ont parcouru 371.177 milles et transporté 311.280 tonnes d'essence, dont 253.698 ont été déchargées dans les ports en Chine.

Le rapport signale fixé à 2.635.000 fr. l'indemnité due par la marine à la société pour la perte du cargo *Henriette*.

Depuis la fin de l'exercice, la Compagnie Auxiliaire de Navigation a participé à la création de la Compagnie française des pétroles.

---

Compagnie auxiliaire de navigation  
(*La Journée industrielle*, 20 décembre 1924)

Nous apprenons la nomination, au poste de directeur de cette société, de M. Yves Desprez ; au poste de sous-directeur, de M. Gilbert Macqueron ; et, au poste de secrétaire de la direction, de M. Michel Duvergier.

---

*Annuaire industriel*, 1925 :

NAVIGATION (Cie auxiliaire de), 5, av. du Coq, Paris, 9<sup>e</sup>. T. Gut. 12-11, 44-92, 44-93, Interspécial 135. Ad. t. Auxinavi-Paris. Codes : A.B.C. 5<sup>e</sup> éd., Lieber 10<sup>e</sup> édit. Soc. an. au cap. de 25 millions de fr., entièrement versés, constituée en 1912. Conseil d'adm. : MM. Henry Desprez, chev. de la Lég. d'honn., président ; Maurice Pilliard, chev. de la Lég. d'honn., croix de guerre, vice-président ; Francis Join-Lambert, adm. délégué ; Maurice Auriol, chev. de la Lég. d'honn., croix de guerre ; Charles de Lagrange, Bernard de Vergès, chev. de la Lég. d'honn., croix de guerre, adm. ; M. Marcel Andrade, officier de la Lég. d'honn., croix de guerre, directeur ; Commissaires des comptes : MM. François de Talhouët, Claude Dutreil, chev. de la Légion d'honn., croix de guerre.

Flotte de cargos : *Annik*, 4.430 tonnes, 1.400 HP ; *Antinea*, 4.390 tonnes, 1.400 HP ; *Ariette*, 4.430 tonnes, 1.400 HP ; *Bérénice*, 3.430 tonnes, 1.300 HP ; *Briséis*, 4.900 tonnes, 1.400 HP ; *Clio*, 3.800 tonnes, 1.000 HP ; *Cybèle*, 3.800 tonnes, 1.300 HP ; *Baucis*, 4.900 tonnes.

Flotte de navires-citernes : *Myriam*, 10.500 tonnes, 2.600 HP ; *Omphale*, 9.000 tonnes ; *Ophélie*, 9.000 tonnes ; *Nausicaa*, 7.600 tonnes, 2.400 HP ; *Monique*, 10.500 tonnes, 2.600 HP ; *Mérove*, 10.500 tonnes, 2.600 HP ; *Melpomène*, 10.500 tonnes, 2.600 HP. Agences à Dunkerque, Rouen, Granville, Brest, Nantes, [Tonny-Charente](#), Bordeaux, Cette, St-Louis-du-Rhône, [Alger](#), [Oran](#), [Bône](#), [Tunis](#), [Sfax](#), [Anvers](#), [Cardiff](#).

Gérance de navires. Services réguliers entre l'Algérie, la Tunisie, l'Espagne et les ports de l'Atlantique. Transports maritimes de toutes marchandises pour tous pays par chargements entiers ou partiels. Transports de pétrole par navires-citernes. (42-7128).

---

### COMPAGNIE AUXILIAIRE DE NAVIGATION (*La Cote de la Bourse et de la banque*, 27 avril 1925)

Les comptes de la Compagnie Auxiliaire de Navigation qui seront soumis à l'assemblée du 26 mai se traduisent par un chiffre de recettes brutes de 56.373.947 fr. 35 en excédent de 8.603.546 fr. 97 sur les recettes de 1923. Les dépenses d'exploitation s'élèvent à 37.688.014 fr. 55, en excédent de 4.849.289 francs 37 sur l'exercice précédent. L'écart entre ces deux chiffres s'explique par le développement continu des affaires de la Compagnie qui a mis, au cours de l'exercice 1923, deux nouveaux pétroliers en service. Un troisième pétrolier, le *Pallas*, est en outre entré en exploitation au début de 1925, portant ainsi à huit le nombre des grands navires-citernes que la Compagnie possède. La Compagnie constitue ainsi le plus important armement pétrolier français. Elle arme en outre cinq cargos, et en gère quatre, appartenant à sa filiale, la Compagnie Africaine d'Armement. Le tonnage total de sa flotte propre ainsi que celle gérée est de plus de 115.000 tonnes. Ainsi qu'il a déjà été fait pour les deux exercices précédents, il sera proposé à l'assemblée de ne pas distribuer de dividende et d'appliquer les ressources totales de l'exercice 1924, soit 12 millions 204.043 fr. 48, à l'amortissement du matériel naval, contre 9.972.429 fr. 44 pour l'exercice précédent.

Le rapport du conseil signale que l'année 1924, marquée par une aggravation générale de la crise des frets et le relèvement important des charges de main-d'œuvre, a été pour tout l'armement une année de graves préoccupations. Néanmoins, la Compagnie Auxiliaire a pu bénéficier d'une tenue assez satisfaisante des frets de pétrole et consolider et assainir, de ce fait, sa situation financière. Les amortissements appliqués depuis plusieurs exercices au matériel naval lui permettent d'inscrire au bilan sa flotte pour une valeur voisine de celle du marché. Sa situation de trésorerie est satisfaisante et le volume de ses affaires n'a cessé de croître dans des proportions importantes, ce qui permet d'escompter prochainement la réouverture de l'ère des dividendes.

---

Compagnie auxiliaire de navigation  
Assemblée générale ordinaire du 26 mai 1925  
(*L'Information financière, économique et politique*, 31 mai 1925)

Ainsi que l'*Information* en a déjà rendu compte, les actionnaires de cette Société se sont réunis en assemblée générale ordinaire le 26 mai 1925 sous la présidence de M. Henri Desprez, président du conseil d'administration, assisté de MM. Vernes et Ollivier, ce dernier représentant la Compagnie de Saint-Gobain, comme scrutateurs, et de M. Yves Desprez, comme secrétaire.

229 actionnaires, possédant 31.217 actions étaient présents ou représentés.

Lecture a été donnée du rapport du conseil d'administration, par M. Henri Desprez. En voici le texte.

## RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Messieurs,

Nous venons vous rendre compte des résultats de l'exercice 1924.

Pendant le cours de l'année, nous avons vendu nos deux cargos *Clio* et *Cybèle*. Les résultats de l'exploitation de ces deux navires sur les lignes de la Méditerranée ne nous donnaient pas satisfaction et nous avons estimé qu'il était préférable d'alléger notre flotte de ces deux unités malgré le lourd sacrifice que nous avons dû consentir. D'ailleurs cette vente nous a permis d'acquérir à des conditions intéressantes un nouveau navire, le *s/s Pallas*, de 8.222 tonnes de port en lourd, qui était en construction aux Chantiers du Sud-Ouest à Bordeaux. Le *s/s Pallas* est entré en service au début de l'année 1925.

Nos cargos ont effectué 43 voyages, dont 37 sur la Méditerranée occidentale, 1 sur la Méditerranée orientale, 2 sur le Maroc et 3 sur le Canada. Ils ont parcouru 206.298 milles et transporté 328.600 tonnes de marchandises, dont 154.544 tonnes de charbon, 137.820 tonnes de phosphates, 7.521 tonnes de minerais et 27.715 tonnes de marchandises diverses.

Nos pétroliers ont effectué 39 voyages dont 33 de la côte Est-Amérique, 3 de Californie et 3 du Golfe Persique sur l'Europe. Ils ont parcouru 410.068 milles et transporté 329.858 tonnes d'essence, dont 244.279 sur les ports français et 85.579 sur d'autres parts européens.

Au cours de ces voyages, deux de nos navires ont eu à subir des avaries assez sérieuses : le *s/s Myriam* a été désemparé de son gouvernail et a dû être remorqué aux Açores et de là à Marseille. Le *s/s Ophélie* a eu son étambot rompu et a dû être remorqué aux Bermudes et de là à Philadelphie. Les immobilisations entraînées par ces événements de mer ont fait subir à votre Compagnie un préjudice sérieux.

La Cour de cassation a rejeté le pourvoi que M. le ministre de la Marine avait formé contre l'arrêt de la Cour de Rennes fixant à 3.800.000 francs l'indemnité à payer par l'Etat à notre Compagnie pour la perte du *s/s Constance*.

Tous les litiges relatifs aux navires torpillés pendant la guerre sont maintenant définitivement tranchés et il est possible de vous donner le bilan précis des conséquences financières que la guerre a entraînées pour votre Compagnie.

Pour remplacer les 14.500 tonnes de navires torpillés, il a été dépensé 19.604.000 fr., soit 8.069.000 francs de plus que les sommes reçues à titre d'indemnité, soit des assureurs, soit de l'Etat, et, compte tenu des amortissements sur ces navires avant leur disparition, il en résulte pour votre Société une perte de 7.437.000 francs.

En regard de ce chiffre, il est bon de rappeler que les bénéfices de guerre réalisés ont été presque nuls, notre Compagnie ayant seule vu la totalité de sa flotte utilisée dès le début des hostilités, pour le ravitaillement des escadres, et ayant perdu 82 % de son tonnage du fait de l'ennemi.

Ces bénéfices, il est vrai, ont été évaluée par la commission du 1<sup>er</sup> degré à 1.243.137 francs. Nous contestons le bien-fondé cette prétention qui n'a aucun rapport avec la

réalité et nous ne doutons pas que nous n'ayons gain de cause devant la commission supérieure.

D'ailleurs, quel que soit le montant auquel ils seront définitivement fixés, il est certain que la guerre aura coûté à votre Compagnie de 6 à 7 millions.

Cette perte peut être considérée, hélas, comme définitive, car les réparations dues par l'Allemagne, conformément à l'article 232 du traité de Versailles, deviennent chaque jour plus problématiques ; elle a pesé, en tous cas, d'une façon très lourde sur notre exploitation depuis quelques années et est une des causes principales qui ont amené l'interruption du paiement de tout intérêt aux actionnaires depuis 1921.

Nous avons participé au cours de l'année à la création de la Compagnie française des pétroles, dont les opérations peuvent présenter pour nous un intérêt sérieux.

## BILAN

.....

### COMPTE DE PROFITS ET PERTES

Les recettes de l'exercice s'élèvent à 56 millions 373.947 fr. 35, en excédent de 8 millions 603.546 fr. 97 sur les recettes de 1923, par suite du développement des opérations.

Les dépenses d'exploitation se sont élevées à 38.221.333 fr. 84, en excédent, pour la même raison, de 5.382.608 fr. 66 sur celles de l'exercice précédent.

Le compte d'intérêts, qui est de 3.456.126 fr. 98 cent, est en légère augmentation de 86.958 fr. 95 sur le chiffre de l'année précédente, qui avait bénéficié du paiement des intérêts dus par l'État pour l'indemnité du *s/s Henriette*, paiement s'élevant à 400.615,75.

L'amortissement du matériel naval s'élève à 12.204.643 fr. 68 ; en 1923, l'amortissement effectué sur les produits de l'exercice n'avait été de que 9.972.429 fr. 44.

Les Frais généraux, qui sont de 1 million 69.509 fr. 79, sont supérieurs de 183.404 fr. 17 à ceux de l'exercice précédent.

Les intérêts des Bons sont en diminution de 42.292 fr. 20, par suite de l'amortissement fait au cours de l'année.

Le solde créditeur de l'exercice est nul. Nous avons pensé, en effet, qu'il convenait d'appliquer les ressources totales de l'exercice à l'amortissement du matériel naval. L'amortissement ainsi opéré ne ramène pas encore le matériel à sa valeur réelle actuelle, mais on peut espérer qu'il en sera bientôt ainsi et que la politique de prudence suivie depuis plusieurs années aboutira à bref délai à l'amortissement intégral du surcoût de la flotte, résultat qu'il est nécessaire d'atteindre pour fonder l'avenir de votre Compagnie sur des bases absolument saines.

L'année 1924 a été encore, pour l'armement, une année de graves préoccupations. L'amélioration des frets, qui s'était manifestée au début de l'année, ne s'est pas maintenue ; aussi l'exploitation des cargos n'a-t-elle donné que des résultats nettement insuffisants, très inférieurs à ceux du précédent exercice. Il n'en a pas été de même, heureusement, du trafic pétrolier, qui s'est poursuivi dans des conditions à peu près satisfaisantes pendant la plus grande partie de l'année. C'est grâce à lui que votre Compagnie a pu faire face à ses lourdes charges financières et effectuer sur le matériel naval les amortissements dont nous venons de vous rendre compte.

Au début de l'exercice, il a été organisé un régime d'allocations familiales destiné à obvier à la cherté de la vie pour les familles de notre personnel. Quelques mois plus tard, le taux des salaires a été relevé. L'ensemble de ces deux mesures a accru de 15 % les dépenses relatives au paiement des soldes. Malgré cela, un décret tout récent du 31 mars 1925 a procédé à une révision des conditions du travail à bord, révision qui grève

sensiblement les frais d'exploitation et porte à 30 % l'augmentation des dépenses de main-d'œuvre en moins de quinze mois.

L'armement a fait valoir les raisons les plus sérieuses pour que le surcroît de charges résultant du nouveau décret sur les conditions du travail lui soit épargné : crise très grave et très profonde traversée actuellement par la marine marchande ; situation des finances publiques qui ne permet pas de lui apporter l'aide que n'hésitent pas à assurer à leurs flottes marchandes l'Allemagne, l'Italie, l'Espagne, les États-Unis et même l'Angleterre ; nécessité d'unir tous les efforts pour diminuer le prix de revient des transports et d'endiguer la cherté croissante de la vie. Aucun argument n'a pu fléchir la volonté bien arrêtée de M. le sous-secrétaire d'État. Il semble, d'ailleurs, qu'aucun moment ne pouvait être plus inopportun pour réaliser cette réforme, à la veille même du jour où le conseil d'administration du Bureau international du travail prenait à Genève, sur la demande des grandes puissances maritimes, la résolution de ne pas inscrire la question du règlement des heures de travail dans la marine marchande à l'ordre du jour de la Conférence Internationale de 1926.

L'esprit même dans lequel les prescriptions du nouveau décret sont appliquées en aggrave d'ailleurs encore singulièrement les fâcheuses conséquences et on ne peut que le regretter pour l'avenir de la marine française.

Certes, personne plus que nous — et nous tenons à le répéter une fois de plus — n'est désireux de voir s'améliorer la situation du personnel navigant ou sédentaire, car personne n'apprécie davantage le dévouement constant, éclairé et confiant que nous trouvons en toutes circonstances chez la presque totalité de nos collaborateurs de tous ordres et de tous grades. Mais nous connaissons trop aussi leur clairvoyance pour ne pas être certains que, livrés à eux-mêmes, ils se garderaient bien de réclamer des solutions hâtives, susceptibles de compromettre la bonne marche et le développement de sociétés dont la prospérité est la condition essentielle de la leur propre. Ils savent que, dans la lutte internationale si âpre que se livrent toutes les marines marchandes pour se disputer un fret insuffisant, il n'est pas raisonnable d'imposer à l'armement français des charges que repoussent tous ses concurrents. Ils se rendent compte aussi que, si les actionnaires ont eu, depuis quatre ans, l'abnégation de renoncer au paiement de tout intérêt sur les capitaux considérables qu'ils ont investis dans votre Société, ils doivent, de leur côté, faire esprit de prudence et attendre d'un avenir meilleur la réalisation de leurs aspirations, même légitimes.

La loi sur le régime Intérieur des pétroles est entrée en vigueur au commencement de 1925. L'instauration d'un régime définitif et stable, les dispositions de la loi relative aux navires-citernes, ne peuvent que favoriser le, développement de la flotte pétrolière française et par suite celui de votre Compagnie.

La Commission extraparlamentaire de la marine marchande a presque entièrement terminé ses travaux ; ils constituent une documentation complète et rationnelle pour tous ceux qui s'intéressent au développement maritime du pays et indiquent les directions dans lesquelles il serait désirable de s'orienter pour mettre la marine marchande française dans des conditions équivalentes à celles des principales marines étrangères. Toutefois, si cruel qu'il soit de constater que la France victorieuse n'est pas à même de faire pour sa marine ce que l'Allemagne, malgré sa défaite, peut aisément faire pour la sienne, ne serait-ce pas se faire illusion que de compter que l'état des finances publiques permettra de faire de sitôt l'effort nécessaire ?

Au premier rang des mesures les plus urgentes à prendre se trouve toujours l'institution du Crédit maritime. Tout le monde en reconnaît la nécessité, plus impérieuse encore à l'heure actuelle qu'à tout autre. Le gouvernement a déposé devant le Parlement un projet dit de « Crédit maritime » qui, à de multiples points de vue, suscite de graves objections ; le dépôt de ce projet présente du moins le double avantage de poser officiellement le problème du Crédit maritime et de renouveler la promesse — déjà faite à l'armement mais non encore tenue — de lui assurer une

compensation équitable aux charges résultant de l'application de la loi du 2 août 1919 sur les conditions du travail à bord.

Certes, il semble peu facile de trouver une formule qui donne satisfaction à l'armement et qui n'entraîne pas des sacrifices que rejettent naturellement ceux qui sont appelés à les consentir. Il faut cependant se rendre compte qu'il n'a jamais été possible d'assurer à une branche quelconque de l'activité nationale une protection salubre sans que cette protection ne se traduise par une charge directe ou indirecte pour la collectivité et qu'il faut se résoudre à faire pour la marine un sacrifice temporaire qui serait rapidement compensé par des plus-values de recettes — si on veut que celle-ci tienne dans le monde le rang auquel lui donnent droit ses traditions et les récentes victoires du pays. Quelles que soient les difficultés qui se dressent sur la route, nous voulons espérer que les pouvoirs publics, conscients de l'intérêt national, mettront bientôt l'armement français à même d'affronter à armes égales la concurrence internationale.

\*  
\* \*

M. Andrade ayant quitté notre Compagnie, votre conseil a fait choix pour lui succéder de M. Yves Desprez, déjà sous-directeur de la Compagnie, et a nommé sous-directeur M. Macqueron, qui était secrétaire général.

Les pouvoirs de M. H. Desprez, administrateur, étant expirés, vous aurez à pourvoir à son remplacement. M. H. Desprez est rééligible.

Les commissaires sortants sont MM. Claude Dutreil et de Talhouët. Ils sont rééligibles.

.....  
\_\_\_\_\_

### Compagnie auxiliaire de navigation

#### ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ORDINAIRE DU 19 MAI 1926 (L'*Information financière, économique et politique*, 28 mai 1926)

Ainsi que l'*Information* en a déjà rendu compte, les actionnaires de cette société se sont réunis le 19 mai, en assemblée générale ordinaire, sous la présidence de M. H. Desprez, président du conseil d'administration, assisté des représentants de la maison Vernes et Cie, et de la Manufacture de Saint-Gobain, et de M. Yves Desprez, comme secrétaire.

26.758 actions étaient présentes ou représentées.

Lecture a été donnée du rapport du conseil d'administration dont voici le texte :

#### RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Messieurs,

Nous venons vous rendre compte des résultats de l'exercice 1925.

Pendant le cours de l'année, notre exploitation s'est poursuivie d'une façon normale, et malgré des temps particulièrement durs, nos navires n'ont éprouvé aucune avarie majeure.

Nos cargos ont effectué 31 voyages dont 23 sur la Méditerranée occidentale, 3 sur la Côte occidentale d'Afrique, et 5 sur le Canada. Ils ont parcouru 165.431 milles et transporté 234.867 tonnes de marchandises, dont 112.800 tonnes de charbon, 80.500 tonnes de phosphates, 21.453 tonnes de pâte de bois et 20.834 tonnes de marchandises diverses.

Ce trafic est sensiblement inférieur à celui de l'an dernier par suite de la vente des steamers « Clio » et « Cybèle ».

Par contre la mise en service du s/s « Pallas » a accru nos transports de pétrole.

Nos pétroliers ont effectué 40 voyages, dont 42 de la côte est d'Amérique, 5 de Californie et 2 du Golfe Persique. Ils ont parcouru 562.465 milles et transporté 404.164 tonnes d'essence, dont 320.895 tonnes sur des ports français, 59.165 tonnes sur d'autres ports européens, 18.576 tonnes sur Suez et 5.588 tonnes sur Rio-de-Janeiro.

## BILAN COMPTE DE PROFITS ET PERTES

.....  
Ainsi que vous le voyez, les résultats de l'exercice sont satisfaisants ; ils sont la conséquence de la politique d'extrême prudence que vous avez suivie depuis quatre ans en sacrifiant vos intérêts légitimes pour opérer l'amortissement du surcoût de la flotte. Le modeste dividende distribue témoigne du moins que le but poursuivi a été atteint et que votre société repose maintenant sur des bases absolument saines. On doit donc envisager son avenir avec confiance, malgré les appréhensions que ne manquent pas de faire naître les incertitudes de l'heure présente.

Comme en 1924, l'année 1923 a été pour l'armement l'objet des plus graves préoccupations et une crise véritable a sévi sur lui dans le monde entier. On ne saurait se dissimuler que, sauf pour quelques transports spéciaux, le matériel naval à flot est supérieur aux besoins du trafic. Le relèvement si nécessaire des frets ne pourra donc être obtenu de façon durable que par un accroissement notable des échanges internationaux ou par une diminution des flottes marchandes.

Si l'on doit craindre que les difficultés économiques si graves dans certains pays ne retardent encore longtemps une augmentation sensible du trafic, il est cependant plus nécessaire que jamais, pour soutenir la concurrence internationale de n'utiliser que des navires d'exploitation économique et de maintenir l'outillage naval à la hauteur des progrès modernes.

C'est ce qu'ont compris tous les grands pays maritimes qui consentent des sacrifices très importants pour venir en aide à leurs marines marchandes et pour leur permettre, malgré la crise mondiale de l'armement, de développer et de rajeunir leur matériel. La France n'est pas de ce nombre, et l'État se trouve condamné par sa malheureuse situation financière à ne rien faire pour favoriser l'armement national. Bien plus, en maintes circonstances, les intérêts de la marine marchande sont oubliés, ou même sacrifiés. Alors qu'il faut renoncer à organiser ce crédit maritime, reconnu comme indispensable à sa prospérité, les charges et les menaces qui pèsent sur les valeurs mobilières enlèvent aux armateurs la possibilité de se procurer, à un taux raisonnable, les capitaux nécessaires pour entreprendre des constructions nouvelles ; pour eux, le loyer de l'argent est plus de deux fois supérieur à celui que paient leurs concurrents étrangers.

Alors qu'il serait si naturel de tout faire pour réserver au pavillon national le trafic colonial, on envisage de faire effectuer par le pavillon allemand les transports relatifs aux prestations en nature, et de donner ainsi une investiture officielle, sur notre propre domaine, aux plus redoutables de nos concurrents.

Alors que toute entrave au commerce international porte un préjudice aux transports maritimes, on relève les droits de douane sans accompagner ce relèvement d'aucune mesure de nature à donner à l'armement une compensation légitime.

Alors que les services publics devraient apporter à l'activité de la marine marchande l'appoint de leur trafic, la marine nationale consacre au développement de sa flotte pétrolière une notable partie des crédits mis à sa disposition, et qu'il semblerait peut-être plus normal de réserver à la renaissance de notre si pauvre flotte de combat.

Enfin, alors que la stabilité est la condition essentielle du développement des affaires, on met en datant le monopole de l'importation des pétroles, amenant ainsi dans une industrie, qui nous intéresse tout particulièrement, un malaise qui paralyse les initiatives sur le point de se faire jour pour le développement de notre flotte.

Souhaitons qu'à défaut des mesures protectrices adoptées dans les pays plus heureux, les pouvoirs publics veuillent bien donner à la marine marchande le régime libéral qui lui est indispensable et écarter d'elle tous les obstacles nouveaux qui sont de nature à entraver son développement et pourraient même compromettre son existence.

La loi du 4 décembre 1925, qui a frappé d'une taxe exceptionnelle les valeurs mobilières, a autorisé les sociétés à récupérer cette taxe sur les porteurs de bons et d'obligations, nonobstant toute convention contraire. Pour vous réserver tout pouvoir d'appréciation, nous avons retenu le montant de cette taxe sur le coupon de janvier de vos bons 6 %. Nous vous proposons de décider que votre société conservera à sa charge le paiement de ces taxes. Si vous acceptez cette proposition, le montant en sera remboursé en même temps que le coupon de juillet.

Nous avons eu la douleur de perdre cette année M. de Lagrange, administrateur de votre Compagnie depuis sa fondation. M. de Lagrange en a suivi le développement avec la plus grande assiduité ; l'aménité de son caractère et la sûreté de son jugement le faisaient apprécier de tous ses collègues. Vous vous associerez aux vifs regrets que nous fait éprouver cette perte cruelle.

Pour remplacer M. de Lagrange, votre conseil a désigné provisoirement M. Courau, ancien ingénieur au corps des mines, administrateur de Pechelbronn, etc., dont le concours ne pourra être que précieux aux intérêts de votre société. Nous vous demandons de ratifier cette nomination.

Les pouvoirs de M. de Vergès, administrateur, étant expirés, vous aurez à pourvoir à son remplacement.

M. de Vergès est rééligible.

Les commissaires sortants sont MM. Claude Dutreil et de Talhouët. Ils sont rééligibles.

---

MARINE MARCHANDE  
À l'association des grands ports français  
(*Le Temps*, 5 juin 1926)

M. Gustine, secrétaire général de l'Association des grands ports français, a présenté, au cours de la dernière réunion mensuelle de cette association, un rapport sur l'importation des produits pétrolifères par les ports français.

Il a montré l'extrême imprécision du texte adopté par le Parlement au sujet de l'institution d'un nouveau régime de l'importation. En réalité, il s'agit moins d'un vote de principe que d'une manifestation d'ordre politique. Le Parlement sera appelé à examiner, de nouveau, la question qui demeure entière.

Le vote intervenu est grave, cependant, par les inquiétudes qu'il peut faire naître, dès maintenant, dans les milieux commerciaux qui s'occupent du commerce des pétroles, et dans les ports maritimes, intéressés au premier chef à l'importation de ces produits.

M. Gustine a étudié le régime actuel qui assure, dans des conditions satisfaisantes, l'approvisionnement de notre pays.

M. Bourgeois, directeur de la Compagnie industrielle maritime, du Havre, a fait connaître que, pour faciliter l'importation des produits pétrolifères, cette compagnie venait d'ouvrir un entrepôt public indépendant, capable de recevoir 125.000 mètres cubes de pétrole.



M. Desprez, président de la Compagnie auxiliaire de navigation, a fait ressortir le « inconvénients très graves du vote émis par le Parlement. La construction des navires pétroliers est arrêtée. La réalisation de certains projets concernant l'établissement de raffineries est reportée à une date indéterminée.

À son tour, M. Haelling, directeur du Port autonome de Strasbourg, a signalé le trouble que le vote du Parlement avait apporté dans l'exécution des travaux entrepris à Strasbourg pour l'aménagement d'un port pétrolier.

Enfin, M. Brindeau, sénateur, président de la commission extraparlamentaire de la marine marchande, a fait observer que s'il convenait de se préoccuper du vote émis par le Parlement, il ne fallait pas en exagérer la portée.

Après un échange de vues, les membres de l'Association des grands ports français ont estimé qu'il convenait de mettre fin, le plus tôt possible, à l'incertitude présente.

À l'unanimité, ils se sont déclarés hostiles au projet de monopole des importations par l'État.

---

### LA COMPAGNIE AUXILIAIRE DE NAVIGATION (*Le Temps*, 7 novembre 1926)

Créée en 1912, la Compagnie auxiliaire de navigation avait, à la déclaration de guerre, 5 cargos charbonniers. Le ravitaillement de notre flotte lui en coûta 4, torpillés ou détruits par des mines. Le *Marie-Louise* resta le seul survivant de cette flottille. La Compagnie orienta alors ses efforts, puisque tout était à refaire, vers l'importation des produits pétrolifères raffinés et reconstitua sa flotte en navires-citernes chauffés au mazout. Elle en possède aujourd'hui huit de 8.000 à 10.500 tonnes, et en aura bientôt un neuvième, le *Rhéa*, navire à moteur du plus récent modèle construit par les Chantiers et ateliers maritimes du Sud-Ouest, à Bordeaux.

Elle a, en plus, quatre cargos de 4.400 et 4.900 tonnes, et en gère trois de même tonnage d'une de ses filiales, la Compagnie africaine d'armement. Son tonnage total, en y comprenant le *Rhéa* de 10.800 tonnes, s'élève à 113.850 tonnes.

On se rendra compte de l'importance des capitaux investis dans cette affaire quand on saura que les navires neufs de ce type valent actuellement, par tonne, sur le marché mondial, 9 sterling pour les cargos, 13 livres sterling pour les navires-citernes au mazout et 15 livres sterling pour les navires-citernes à moteur. Cela représente plus de 37 millions de francs pour les cargos, près de 147 millions pour les navires-citernes, et plus de 24 millions pour le nouveau navire à moteur, soit au total plus de 200 millions.

La Compagnie auxiliaire de navigation va chercher les essences et les pétroles dans les grands centres producteurs : Californie, Nouvelle-Orléans, Philadelphie, Mexique, golfe Persique et mer Noire.

Pendant l'exercice écoulé, les bateaux-citernes ont effectué 49 voyages, dont 42 de la côte orientale des États-Unis. Ils ont parcouru 502.465 milles et transporté 404.164 tonnes d'essence dont 320.895 tonnes sur des ports français, 59.105 tonnes sur d'autres ports européens, 18.576 tonnes sur Suez et 5.588 tonnes sur Rio-de-Janeiro.

Les cargos, de leur côté, ont effectué 31 voyages dont 23 sur la Méditerranée occidentale, 3 sur la côte occidentale d'Afrique et 5 sur le Canada. Ils ont parcouru 165.431 milles et transporté 234.867 tonnes de marchandises, dont 112.080 tonnes de charbon, 80.500 tonnes de phosphates, 21.453 tonnes de pâte de bois et 20.834 tonnes de marchandises diverses.

Au sujet de l'activité déployée par les navires-citernes, on peut se demander pourquoi les pouvoirs publics, ayant à leur disposition des flottes spécialisées comme celle de la Compagnie auxiliaire de navigation, consacrent une notable partie des crédits

du budget à augmenter la flotte pétrolière d'État, au détriment de la. flotte de combat déjà pauvrement dotée ? Alors que l'État ne peut rien faire, de par sa situation financière, pour favoriser l'armement national, ne serait-il pas logique de réserver à notre pavillon des transports d'ordre purement commercial, au lieu d'armer des navires qui, par leur inaction forcée durant certaines périodes, finissent par devenir inutilement onéreux ?

Le problème de la marine marchande française est de ceux qu'on ne saurait négliger. Avec un peu de bonne volonté et une compréhension plus nette de l'intérêt national, il doit être résolu.

On sait que les capitaux étrangers, tentés par l'excellence des valeurs françaises, ont cherché à en prendre le contrôle. Ce danger est particulièrement grand pour les industries dont l'activité concerne les pétroles et essences, dont la production, le commerce, le transport et la répartition sont pratiquement concentrés entre les mains de quelques grands trusts étrangers. La Compagnie auxiliaire de navigation demeure, dans cette branche, une des seules compagnies françaises indépendantes.

Pour maintenir cette indépendance, la Compagnie auxiliaire de navigation, en proposant à son assemblée générale extraordinaire prochaine une augmentation de capital, prévoit l'émission d'actions à vote plural, obligatoirement nominatives et n'étant pas librement transmissibles. C'est la garantie que cette affaire française, d'intérêt national, demeurera française.

La Compagnie auxiliaire de navigation, gérée avec une remarquable prudence, a, dans son dernier exercice, eu un solde bénéficiaire distribuable de 869.341 fr. 16. Son rapide développement depuis la guerre, alors que tout a été à recréer, fait honneur à ceux qui la dirigent.

---

Compagnie auxiliaire de navigation  
Assemblée générale ordinaire du 12 avril 1927  
(*L'Information financière, économique et politique*, 14 avril 1927)

Ainsi que l'*Information* en a déjà rendu compte, les actionnaires de cette Compagnie se sont réunis le 12 avril en assemblée ordinaire, sous la présidence de M. Henry Desprez, président du conseil d'administration, assisté des deux plus forts actionnaires présents, MM. Ventes et Cie et la Société de Saint-Gobain, en qualité de scrutateurs.

Lecture a été donnée du rapport du conseil d'administration, dont voici le texte :

#### RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Messieurs,

Nous venons vous rendre compte des résultats de l'exercice 1928.

Nos cargos ont effectué 27 voyages dont 15 sur la Méditerranée occidentale, 6 sur la côte occidentale d'Afrique, 5 sur le Canada et 1 sur la mer du Nord. Ils ont parcouru 138.898 milles et transporté 178 893 tonnes de marchandises, dont 78 312 tonnes de charbon, 54.701 tonnes de phosphates, 21.256 tonnes de pâte de bois, 7.648 tonnes d'arachides et 16.976 tonnes de marchandises diverses. La grève anglaise a entraîné pour leur exploitation un accroissement de dépenses et de lourdes sujétions, qui n'ont pas été compensés par l'élévation des frets.

Nos pétroliers ont effectué 46 voyages, dont 33 sur la côte Est d'Amérique, 8 sur le Pacifique, 3 sur la mer Noire et 2 sur le golfe Persique. Ils ont parcouru 492.682 milles et transporté 363.955 tonnes d'essence, dont 255.153 tonnes sur les ports français.

81.445 tonnes sur divers ports européens, 19.175 tonnes sur les ports chinois et 8.182 tonnes sur les ports américains.

Les frets se sont maintenus particulièrement stables pendant toute l'année et ont produit, pour la branche principale de notre activité, des résultats intéressants.

Un grave incendie a éclaté pendant le déchargement de l'*Omphale*, à Dunkerque, par suite d'une rupture de tuyautage, et a causé à ce navire d'assez sérieuses avaries. L'extinction a pu être faite par les moyens du bord, alors que la plus grande partie de la cargaison était encore dans les citernes, grâce à la présence d'esprit, au dévouement et au courage dont ont fait preuve le commandant Rio et le chef-mécanicien Olivier. Nous sommes heureux de vous signaler leur belle conduite qui fait honneur au personnel navigant de la Compagnie.

Pour conserver à notre flotte toute sa valeur, et la maintenir au niveau des progrès les plus récents, nous avons commandé deux navires citernes de 10.800 tonnes de port en lourd, les navires « Rhea » et « Roxane ». La Société d'études et de participations industrielles et commerciales nous a donné son concours pour ce second navire, dont elle est co propriétaire dans la proportion de 1/5.

Ces nouvelles unités, munies de moteurs Burmeister und Wain, sont construites aux Chantiers et Ateliers Maritimes du Sud-Ouest, à Bordeaux, qui ont déjà exécuté pour nous le *s/s Pallas* ; elles doivent entrer en service au cours du deuxième semestre 1923.

Par contre, et pour faciliter cette opération, nous avons vendu le *s/s Antinea* à la Compagnie Africaine d'Armement, qui nous en a confié la gérance.

Au cours de l'exercice, nous avons participé à l'augmentation de capital de la Compagnie française des pétroles. Les travaux entrepris par l'Irak Petroleum Co en Mésopotamie exigent, en effet, des dépenses importantes, qui entraînent des immobilisations correspondantes pour le groupe français. Il y a tout lieu d'espérer que les sondages actuellement en cours permettront, d'ici la fin de la présente année, d'être fixé définitivement sur la valeur de cette concession.

De même, nous avons pris une participation dans le Groupe d'études colombiennes qui s'est assuré la concession d'un vaste périmètre sur la rive droite du Rio Magdalena, dans une région qui semble particulièrement intéressante. Les travaux de prospection sont encore trop peu avancés pour permettre d'évaluer les chances d'avenir de cette concession.

Le 17 mai 1926, la Commission supérieure des bénéfices de guerre a statué définitivement sur la réclamation qui nous était faite ; conformément à la thèse que nous avons toujours soutenue, elle a déclaré notre Compagnie non imposable à la contribution extraordinaire pour la période de 1920, et nous a renvoyés devant la Commission du 1<sup>er</sup> degré pour statuer sur le montant des détaxes auxquelles nous avons droit.

Depuis, nous avons pu nous mettre d'accord avec l'administration à ce sujet, obtenant ainsi entièrement gain de cause sur tous les points en litige.

Les formalités relatives à l'augmentation du capital social, qui a été porté de 25 millions à 27 millions 1/2, par la création de 5.000 actions B à vote plural, n'ont été terminées qu'au début de 1927. Les comptes « Capital » et « Actionnaires » de 1926 ne sont donc pas affectés par cette opération. Celle-ci s'est d'ailleurs effectuée de la façon la plus satisfaisante, nos actionnaires ayant souscrit un nombre d'actions plus grand que celui qui leur était offert.

## BILAN

### ..... COMPTE DE PROFITS ET PERTES

Les recettes de l'exercice s'élèvent à 87 millions en augmentation de 10.438.200 fr. 68 sur le chiffre [de 1925] alors que les dépenses d'exploitation sont de 53.997.050 fr. 12, en augmentation de 13 millions 227.214 fr. 50 sur celles du précédent exercice.

Les comptes d'intérêts s'élèvent à 1.909.565 fr. 95, en diminution de 979.949 fr. 02 par suite des remboursements opérés au cours d'exercice.

L'amortissement du matériel naval s'élève à 14.079.760 fr. 08 et en maintient la valeur au taux actuel du marché.

Les frais généraux passent de 1.034.504 fr. 52 à 1.742.098 fr. 24. par suite de l'augmentation du volume des affaires et du prix de toutes choses.

Les taxes et impôts, qui se montent à 486.436 fr. 69, dépassent de 394.678 fr. 19 les chiffres du précédent exercice.

Enfin, les frais d'augmentation du capital, réalisée à la fin de l'exercice, se sont élevés à 359.494 fr. 20.

Le solde créditeur de l'exercice ressort ainsi à 6.733.002 fr. 18 ; après le prélèvement de la réserve légale, soit 336.650 fr. 10, il reste un disponible de 6.390.352 fr. 08, d'où il y a lieu de déduire tout d'abord l'intérêt statutaire, soit 1.250.000 francs. Laissant un solde de 5.146.352 fr. 08 qui, après le prélèvement de 10 % pour le conseil d'administration, soit 514.635 fr. 90, est ramené à 4 millions 631.716 fr. 88, que nous vous proposons de répartir de la façon suivante : dividende complémentaire de 5 %, soit 1.250.000 francs ; fonds d'assurance, 3.045.000 francs, ce qui portera ce fonds à 3.500.000 francs.

Le reliquat disponible de 336.716 fr. 88, joint au solde à nouveau de l'exercice 1925, 488.033 fr. 31, forme un total de 824.750 fr. 22, qui sera reporté à nouveau. Le dividende se trouvera ainsi fixé à 50 francs par action, y compris l'acompte de 25 francs déjà mis en paiement à la fin de 1926.

Nous ne pouvons que nous féliciter des résultats de l'exercice 1926, qui nous permettent de distribuer un dividende de 10 % aux actionnaires, de compléter les réserves et provisions nécessaires pour fortifier la situation financière de votre Compagnie et pour parer aux incertitudes de l'avenir. et enfin de procéder à des mises en chantier de nature à accroître, d'une façon avantageuse, la puissance de votre flotte.

Ils sont dus, en grande partie, au bon esprit et au dévouement dont ont fait preuve constamment notre personnel sédentaire, nos états majors et nos équipages. Tous ont travaillé avec zèle à la prospérité de la Compagnie.

Nous avons eu la satisfaction de voir le commandant Picard, chef du service de l'armement, promu officier de La Légion d'honneur et le chef-mécanicien Bruger, qui compte parmi les plus méritants de nos officiers mécaniciens, nommé chevalier de la Légion d'honneur.

Les travaux de la commission extraparlamentaire de la Marine marchande, dont nous vous avons entretenus à plusieurs reprises, sont aujourd'hui terminés. Le rapport général de M. le député Leboucq constitue un travail remarquable par sa riche documentation sur tous les problèmes relatifs à la Marine marchande.

L'état actuel de nos finances ne permet pas d'espérer que l'État puisse, d'ici longtemps, s'inspirer des conclusions de ce rapport pour venir directement en aide à la Marine marchande. On peut au moins espérer que soit allégé le poids de réglementations qui la chargent inutilement et qu'une liberté plus grande soit laissée aux entreprises de navigation pour consacrer leurs bénéfices d'exploitation à la reconstitution de leurs flottes, sans payer un lourd tribut au Trésor.

Il est d'ailleurs nécessaire d'observer que pour la plupart des trafics, la flotte actuelle en service suffit largement à tous les besoins et qu'il ne sera opportun de la développer que le jour où les différents pays, renonçant au protectionnisme aujourd'hui en faveur, inaugureront une politique plus favorable au développement des échanges internationaux. Vouloir devancer ce moment en accroissant artificiellement une marine marchande, qui ne reposerait pas sur des bases de trafic tout à fait saines, serait courir au devant des pires mécomptes et compromettre l'existence même de la Marine marchande française.

M. Macqueron, sous-directeur, ayant quitté le service de la Compagnie, nous avons appelé à lui succéder M. Jean Perrachon, ancien ingénieur des Constructions navales.

Les pouvoirs de M. Pilliard, administrateur, étant expirés, vous aurez à pourvoir à son remplacement ; M. Pilliard est rééligible.

Les commissaires sortants sont M. Claude Dutreil et M. le comte de Talhouët ; ils sont rééligibles.

.....

---

LA FLOTTE PÉTROLIÈRE FRANÇAISE  
(*Le Courrier maritime nord-africain*, 20 juin 1927)

Le tonnage des navires pétroliers battant pavillon français, qui était insignifiant avant la guerre, atteint aujourd'hui le chiffre considérable de 300.000 tonneaux. La Compagnie auxiliaire de navigation possède à elle seule le tiers de ce tonnage, avec huit pétroliers, dont quatre de plus de 10.000 tonneaux.

---

LÉGION D'HONNEUR  
Marine marchande  
(*JORF*, 20 août 1927, p. 8877)

Chevalier

Join-Lambert (Francis-Arthur-Eugène), directeur du service technique de la Compagnie auxiliaire de navigation. Services rendus à l'armement français ; 29 ans de pratique professionnelle.

---

ALGER, TROISIÈME PORT DE FRANCE

Cie auxiliaire de navigation

---

Agents : E. MÉRIGOT et Cie, 21, boulevard Carnot — ALGER  
(*Le Courrier maritime nord-africain*, 10 octobre 1927)

La COMPAGNIE AUXILIAIRE DE NAVIGATION, durement éprouvée pendant la guerre, puisqu'elle a perdu par torpillage les quatre cinquièmes de ses unités, se signale d'une façon toute particulière à l'attention du commerce par la rapidité avec laquelle elle a reconstitué une flotte des plus importantes.

Nous ne citerons que ces quelques chiffres qui se passent de commentaires :

Le capital du début de la C.A.N. était de un million de francs. Il est actuellement de vingt-sept millions cinq cent mille francs.

En 1926, le solde créditeur apparaissait à 6.733.002 fr. 18.

Quant au tonnage, après la période de guerre, il ne comprenait, en 1920, que 3.800 tonnes.

Sept ans plus tard, il devait monter à 138.472 tonnes.

Les excellents résultats obtenus jusqu'à ce jour sont dus à une organisation judicieuse de prudence et d'opportunité qui a été constamment le principal souci du conseil d'administration.

Cette politique a eu son heureuse répercussion sur la situation financière de la C.A.N., et nous pouvons affirmer aujourd'hui qu'elle tient une place des plus honorables dans l'armement français et occupe un des meilleurs rangs parmi les sociétés les plus puissantes.

#### [Ligne Alger-Rouen]

Pour le transport des marchandises, la C.A.N. s'est particulièrement attachée à la ligne de Rouen dont l'importance croît de jour en jour. La faveur dont elle jouit auprès de la clientèle s'explique par la rapidité et le soin avec lesquels elle effectue ses transports, les conditions toutes spéciales du chargement des vins et alcools donnent des résultats qui lui sont certainement personnels, puisque nous voyons fréquemment des cargaisons entières arriver à destination, sans avarie. Nous devons dire qu'un tel résultat s'obtient grâce à un arrimage particulier que permet le transport des phosphates qu'elle effectue en même temps.

Chargés et répartis dans les quatre cales des navires, les phosphates sont aplanis par des moyens spéciaux : le premier rang des fûts pleins est donc déposé sur un lit. qu'il emboîte parfaitement ; de ce fait, la surface de résistance soumise à la pression des plans supérieurs est augmentée dans des proportions considérables et annule ou diminue, tout au moins dans sa presque totalité, les risques de creux occasionnés par la pression.

Désireux, d'ailleurs, de donner à la clientèle le maximum de sécurité, la COMPAGNIE AUXILIAIRE DE NAVIGATION règle ses chargements de phosphates d'après les chargements de vins, tout en ne réservant jamais pour ces derniers qu'un maximum de la moitié de la portée utile de chaque navire. L'importance de cette mesure n'échappera à aucun chargeur, puisque la place restant disponible ne permet plus que des chargements sur un maximum de trois plans.

Grâce à une signalisation particulière de la position des navires, les agents généraux en Algérie et à Rouen de la Cie AUXILIAIRE DE NAVIGATION, MM. E. Mériqot et Cie, peuvent donner des précisions absolues sur les dates d'arrivée et de départ. Les chargements sont effectués avec le maximum de rapidité et les séjours dans les ports d'Algérie ne dépassent pas quarante-huit heures, quelle que soit l'importance des lots à enlever. Enfin, la moyenne de la durée des transports d'Alger sur Rouen est de huit à dix jours, suivant les marées.

\*  
\*   \*  
\*

La flotte de la C.A.N., au point de vue cargos, se compose des unités suivantes :  
*Annik*, 4.390 tonnes ; *Ariette*, 4.390 t. ; *Baucis*, 4.910 t. ; *Briseis*, 4.900 t. ; *Antinéa*, 4.300 t. ; *Célimène*, 3,840 t. ; *Dionée*, 4.650 t., desservant tous les ports méditerranéens et assurant un service direct sur Rouen.

Mais les efforts de la C.A.N. ne se sont pas portés uniquement sur le transport des vins et alcools ; elle possède aussi une flotte importante de navires-citernes qui navigue dans toutes les parties du monde ; ces navires, actuellement au nombre de huit, sont :

*Melpomène*, 10.210 t. ; *Mérove*, 10.270 t. ; *Monique*, 10.270 t. ; *Myriam*, 10.516 t. ; *Nausicaa*, 7.870 t. ; *Omphale*, 9.042 t. ; *Ophélie*, 9.042 t. ; *Pallas*, 8.222 t.

Bientôt deux unités nouvelles viendront s'ajouter à cette intéressante liste. Ce sont : *Rhée*, 10.800 tonnes, et *Roxane*, 10.800 tonnes.

L'œuvre accomplie par la C.A.N. mérite donc d'être signalée.

(Le Journal des finances, 2 décembre 1927)

Dans le courant de 1922, les actions de la Compagnie auxiliaire de navigation, qui avaient coté 1.450 francs en 1920, pouvaient être acquises vers 85 francs ; en 1923, elles variaient entre 125 au plus bas et 195 au plus haut ; leur relèvement s'est poursuivi ensuite avec assez de rapidité ; en 1936, elles ont atteint 818 au plus haut ; elles se traitent actuellement aux environs de 1.500 et beaucoup pensent qu'elles valent encore mieux que cela.

C'est une opinion qui ne paraît pas sans fondement, car les actionnaires de l'Auxiliaire de Navigation paraissent approcher, maintenant, de la période où ils vont recueillir les fruits des longues années de privations que leur a imposées le conseil d'administration pour redresser la situation financière de l'entreprise.

C'est en 1912 qu'a été créée l'Auxiliaire de Navigation. Son capital n'était alors que de 1 million. Son développement fut, naturellement, retardé par la guerre. Celle-ci terminée, la société s'appliqua immédiatement à mettre son programme à exécution. Il lui fallut des capitaux importants qu'elle se procura par augmentations du capital et emprunts sous diverses formes.

En ce qui touche le capital, celui-ci, élevé à 3 millions et demi en mai 1915 [*sic* : 1919], fut porté, successivement, à 10 millions en novembre de la même année, 25 millions en 1920 et 27 millions 500.000 francs à la fin de 1926 par la création d'actions à vote plural. C'est son chiffre actuel ; il est représenté par 50.000 actions A à droit de vote ordinaire et 5.000 actions B, toutes au nominal de 500 francs. Quant aux autres ressources, elles ont été fournies d'une part, par l'émission des 14.000 bons 6 pour cent représentant un emprunt total de 7 millions sur lequel il ne restait plus, au 31 décembre 1926 que 2.800.000 fr. à rembourser, et, d'autre part, par des emprunts contractés auprès des banques et des particuliers. Ces emprunts forment le principal de la dette ; fin 1922 ils s'élevaient au total de 76 millions ; fin 1926, ils étaient déjà ramenés à 36 millions.

La Compagnie auxiliaire de navigation a pour objet essentiel le transport du pétrole au moyen de bateaux réservoirs (tanks-steamers) spécialement affectés à cet objet. D'après les chiffres annexés au dernier rapport, la flotte pétrolifère de la compagnie comprenait 8 unités, représentant une portée en lourd totale de 75.442 tonnes ; il s'y ajoutait quatre cargos d'une portée totale de 18.500 tonnes. Ces derniers bateaux sont conservés seulement pour permettre un roulement entre les états-majors — le service des pétroliers étant pénible. Ajoutons que ces cargos sont relativement âgés : deux datent de 1914, deux de 1920 ; les pétroliers sont plus récents, mais, actuellement, presque tous du même âge, sept ont été construits entre 1921 et 1922, un en 1925. Deux unités de 10.800 tonnes sont en cours de construction et pourront prendre la mer dans le second semestre de 1928. À ce moment, la portée de la flotte pétrolière se trouvera élevée à 97.042 tonnes.

La constitution de sa flotte a coûté extrêmement cher à l'Auxiliaire de Navigation ; elle l'a acquise au moment où les prix du tonnage subissaient une hausse exceptionnelle que devait suivre une réaction brutale. En cela, la société a partagé le sort commun à tant d'autres entreprises maritimes qui, depuis, ont disparu, ou en sont encore à déblayer les ruines ; celle-ci parvint à vaincre les difficultés, aidée d'ailleurs par les circonstances.

Par sa spécialisation, la Compagnie auxiliaire de navigation détient, en quelque sorte, le monopole des transports de pétrole pour l'État français ; elle tire, en outre, un large parti de la loi du 10 janvier 1925 relative au régime des pétroles et à la création de l'Office des combustibles liquides qui prévoit une taxe servant à subventionner les navires-citernes construits en France ou français et battant pavillon français ; — par sa spécialisation également, elle est assurée d'un fret régulier et d'un fret qui, vraisemblablement, s'est moins déprécié que les autres, même aux heures les plus

mauvaises ; enfin, l'Intérêt général exigeait que les concours financiers ne lui fussent pas ménagés pour lui permettre de payer sa flotte, dans l'impossibilité où elle était de faire appel au crédit public.

Après la crise, l'essentiel était pour elle, à la fois de ramener à son bilan la valeur de sa flotte à sa valeur vraie par rapport aux prix actuel du tonnage, de rembourser parallèlement les avances qui lui avaient été consenties et de prévoir le remplacement de sa flotte pétrolière par des amortissements normaux. Ce second souci s'imposait d'autant plus — et s'impose toujours — à l'Auxiliaire de Navigation que sept sur les huit unités de sa flotte d'origine, construits en même temps, arriveront à fin d'existence à la même date, c'est-à-dire vers 1935, si l'on tient pour exact qu'un navire réservoir doit être envoyé au chantier de démolition après une quinzaine d'années d'existence.

Le conseil n'a point ménagé ses efforts dans ce sens. Pour l'exercice 1920, les actionnaires avaient reçu un dividende de 50 fr. qui avait exigé 1.900.000 francs, tandis que 4 millions étaient affectés aux comptes de prévoyance. Depuis 1921, l'intégralité presque des bénéfices a été consacrée aux amortissements et réserves. Aucune répartition n'a été faite de 1921 à 1924 inclus, et les dividendes de 1925 et 1926 n'ont absorbé qu'une fraction insignifiante des bénéfices :

Ex.	Recettes totales	Aux. fonds de prévoyance	Bénéf. nets	Bénéf. répartis	Divid. par act.
	(en 1.000 fr.)				(en fr.)
1920	17.870	4.067	2.502	1.900	50
1921	31.802	13.000	12	—	—
1922	26.138	2.735	37	—	—
1923	47.770	9.972	280	—	—
1924	56.374	13.204	—	—	—
1925	60.793	14.879	915	750	15
1926	87.090	21.679	6.733	3.015	50

Pour mesurer les résultats de cette énergie, rien ne vaut la comparaison des principaux postes du bilan à cinq ans d'intervalle :

#### BILAN (en 1.000 fr.)

	31/13 1922	31/12 1926
<b>ACTIF</b>		
Matériel naval	140.708	140.819
Caisses et banques	3.861	10.350
Débiteurs divers	1.522	1.972
<b>PASSIF</b>		
Capital	25.000	25.000
Bons 6 %	5.600	2.800



Réserves diverses	7.855	13.029
Amortissem. mat. nav.	31.900	68.475
Créditeurs	75.936	41.609

Dans le compte matériel naval, les avances sur navires en construction figuraient, fin 1922, pour 20.193.000 ; dans le bilan fin 1926, elles y figurent pour 3.615.000, ce qui met la valeur d'estimation nette de la flotte en service à un peu plus de 137 millions, soit, déduction faite des amortissements, 68.500.000 fr. ; les créditeurs divers, fin 1926, ne comprennent plus que 13.877.000 garantis par des tiers et 22.364.000 d'avances à long terme, en tout 35 millions. Les remboursements effectués sur les deux postes ont atteint, pour le seul exercice 1936, 6 millions en ce qui concerne le premier, 16 1/3 millions en ce qui concerne le second qui représente les emprunts effectués pour le paiement de la flotte, emprunts dont le remboursement est échelonné de 1927 à 1935 — époque à laquelle les navires 1921-1923 arriveront à bout de course — mais qui, à la cadence présente, auront peut-être disparu avant l'échéance finale.

Dès aujourd'hui, l'inventaire de l'Auxiliaire de Navigation peut être considéré comme apuré ; dans son dernier rapport, le conseil écrivait, du reste, que les amortissements effectués « maintenaient la valeur du matériel naval au taux actuel du marché ». Pourtant, la société ne conserve pas la libre disposition effective des sommes dites réservées puisqu'une forte fraction en est affectée au remboursement des comptes créditeurs.

Dès lors, à moins qu'elle n'emprunte à nouveau ou ne recoure à une augmentation de capital pour payer les navires qu'elle sera amenée à construire et, notamment, les deux en construction qui vont entrer en service l'année prochaine et représenteront une dépense de l'ordre de 25 à 30 millions, il n'est pas à prévoir que le conseil atténue beaucoup pour l'exercice en cours et le suivant, sa politique d'extrême parcimonie dans la distribution des bénéfiques.

Ainsi nous voulons mettre en garde contre quelques illusions excessives que pourrait faire naître quant au sort, tout à fait prochain des porteurs, la confrontation des chiffres de bénéfiques et des amortissements d'une part avec celui, si modeste, du capital de l'autre. L'Auxiliaire de Navigation, à l'instant où la liquidation du passé est très avancée, doit songer à préparer l'avenir. Mais cette remarque faite, il n'en reste pas moins que les actionnaires peuvent espérer une amélioration sensible des prochains dividendes.

D'après les renseignements qui circulent, les résultats de 1927 seraient au moins égaux à ceux de 1926, les charges financières se trouvant réduites du fait des remboursements qui ont eu lieu, le bénéfice brut (avant réserves et amortissements) qui a été de 29 millions environ l'année dernière, pourrait bien avoisiner, cette année également, une trentaine de millions ; en affectant 25 millions — ce qui n'est qu'une hypothèse — aux comptes de prévoyance, la société pourrait à la fois continuer le remboursement, à due concurrence, des créances anciennes et payer une partie des navires en constructions, et il resterait de quoi augmenter très raisonnablement le dividende ; il ne faut pas compter sur un grand changement en 1928 puisque les deux nouvelles unités doivent seulement entrer en service dans le courant du second semestre. En revanche, sauf événement imprévisible se produisant entre temps, les actionnaires de l'Auxiliaire de Navigation pourraient commencer, à partir de l'exercice 1929, à être complètement récompensés de leur longue patience.

Livraison à la Cie auxiliaire de navigation du pétrolier *Méropé* de 10.250 tonnes.

---

Compagnie auxiliaire de navigation  
(*Le Courrier maritime nord-africain*, 16 avril 1928)

Les comptes de l'exercice 1927. clos le 31 décembre, qui seront présentés à l'assemblée du 24 avril, font apparaître un chiffre de recettes de 96.714.038 fr. contre 87.099.262 francs. Déduction faite des charges diverses, de 12.942.919 francs pour amortissements du matériel naval et de 10.100.000 francs de provisions, le bénéfice net ressort à 8.960.410 francs contre 6.733.002 francs, ce qui forme, avec le report antérieur, un solde disponible de 9.785.160 francs. Le conseil proposera de fixer le dividende à 70 francs brut contre 30 francs l'an dernier.

---

Compagnie auxiliaire de navigation  
Assemblée ordinaire du 24 avril 1928  
(*L'Information financière, économique et politique*, 3 mai 1928)

Ainsi que *l'Information* en a déjà rendu compte, les actionnaires de cette société se sont réunis en assemblée ordinaire le 24 avril, sous la présidence de M. Henry Desprez, président du conseil d'administration, assisté en qualité de scrutateurs de MM. Vernes et du représentant de la Société de Saint-Gobain, les deux plus forts actionnaires présents, et de M. Yves Desprez, comme secrétaire.

.....  
Pendant l'année écoulée, nous n'avons eu qu'à nous louer du zèle et du dévouement de notre personnel tant sédentaire, que navigant, et nous avons la satisfaction de voir la stabilité accrue de nos cadres et nos équipages témoigner de l'excellente collaboration qui se poursuit à tous les degrés de la hiérarchie. Nous devons vous signaler que deux de nos administrateurs, MM. Pilliard et Join-Lambert, ont été l'un promu au grade d'officier de la Légion d'honneur, l'autre nommé chevalier, au titre de la marine marchande, et que le chef de nos services financiers, M. Tailland, a été nommé chevalier au titre militaire.

Le projet de Crédit maritime, dont nous vous avons si souvent entretenu a vu le jour ; il a même été voté sans débat par la Chambre des députés. N'hésitons pas à dire qu'il est pour nous une déception. Sa disposition essentielle est d'accorder une ristourne d'intérêts aux armateurs qui contractent des emprunts au Crédit Foncier pour effectuer des commandes à des chantiers français ; il apporte ainsi une aide appréciable à l'industrie des constructions navales, et de cette aide nous nous félicitons hautement, car l'armement a le plus grand intérêt à voir prospérer cette industrie sœur de la sienne, mais il ne donne rien à l'armement lui-même, et aucune des grandes questions qui le préoccupent, liberté d'importation des navires construits à l'étranger, liberté de réparation, liberté de vente, ne reçoit de solution.

Or, il ne faut pas se méprendre, ce n'est pas d'une crise de tonnage que souffre l'armement, comme on le répète trop souvent, mais d'une crise de transports.

Do 1913 à 1927, le tonnage brut de la flotte mondiale est passé de 46.970.000 tx. à 65.193.000 tx. augmentant ainsi de 39 % ; et si on tient compte de la vitesse plus grande des nouveaux navires, on peut dire que la capacité de transport de cette flotte s'est accrue de plus de 40 %.

Le mouvement des échanges est loin d'avoir suivi pareille progression ; par suite de la destruction de richesses qu'a amenée la guerre, et de la politique protectionniste de plus en plus accusée qu'ont entraînée les difficultés économiques de l'heure actuelle, la quantité des marchandises à transporter est loin de s'être accrue. En Angleterre, le poids des marchandises passant par les ports maritimes, qui était de 149.626.000 tonnes en 1913, n'est plus que de 107.000.000 de tonnes en 1926 ; dans l'ensemble des trois grands pays continentaux, France, Allemagne, Italie, ce poids, qui était de 138.100.000 tonnes en 1913, n'est que de 127.770.000 tonnes en 1927.

Sans multiplier les chiffres, ces exemples suffisent à montrer la disproportion considérable qui existe entre l'accroissement de la capacité de transport de la flotte mondiale et les besoins à desservir.

Comment alors s'étonner si, sur tant de trafics, le taux des frets est insuffisant pour assurer au capital et au travail le juste rémunération qui leur est due. Développer les moyens de transport, sans assurer en même temps l'existence des entreprises maritimes, ce ne serait pas venir en aide à la marine marchande, mais accroître ses difficultés, et préparer sa décadence. La prospérité de l'industrie des constructions navales suivra tout naturellement celle de l'armement ; elle ne saurait en aucun cas la précéder.

On ne doit pas perdre de vue d'ailleurs, à l'heure où il n'est question que d'équilibrer la protection accordée à l'agriculture et à l'industrie, que l'armement libre est la seule industrie qui soit entièrement privée de protection. Il n'est donc que juste de lui accorder les très faibles compensations qu'il considère comme indispensables, et de réviser, de façon équitable, le régime fiscal et douanier qui est appliqué à la marine marchande. Espérons donc que les pouvoirs publics n'hésiteront pas à accorder à l'armement les satisfactions qui sont la condition vitale de son existence. Pour parvenir à ce but, il faut que tous ceux qui, comme nous, sont fortement attachés au développement de la marine française, unissent leurs efforts pour signaler le péril et réclamer les remèdes nécessaires.

Les pouvoirs de M. Join-Lambert, administrateur, étant expirés, vous aurez à pourvoir à son remplacement ; M. Join-Lambert est rééligible.

Les commissaires sortants sont M. Claude Dutreil et M. le comte de Talhouët ; ils sont rééligibles.

---

Publicité  
(*Le Courier maritime nord-africain*, 21 mai 1928)

# E. MÉRIGOT & C<sup>ie</sup>

**Siège social : 21, boul. Carnot, ALGER**

Codes Lugagne-International      Téléph. :  
Scott's 10th — Beulley's      41-11 et 45-43

Agents généraux pour l'Algérie des

**C<sup>ie</sup> Auxillaire de Navigation**

Capital 27.500.000 Francs

**C<sup>ie</sup> Africaine d'Armement**

Capital 12.000.000 de Francs

**CHARBONS DE SOUTES**

**SUCCURSALES à :**

**Rouen**

10, quai du Havre

**Oran**

28, rue El Mounzar

**Bône**

6, rue Lemercier

**Sfax, Soussa, Tunis**

**Philippeville**

**Bougie**

**Mostaganem**

**Arzew**



E. Mérigot & Cie  
Siège social : 21, bd Carnot, Alger  
Agents généraux pour l'Algérie de :  
Agent général Cie auxillaire de navigation  
Cie africaine d'armement  
Charbons de soutes  
vvvvvvvvvv  
Succursales :  
Rouen, 10, quai du Havre  
Oran, 28, r. El-Mounzar  
Bône, 6, r. Lemercier

Sfax, Sousse  
Philipeville  
Bougie  
Mostaganem  
Arzew

---

Le pétrolier « Rhéa », lancé à Bordeaux  
(*Le Courrier maritime nord-africain*, 21 mai 1928)

Les Ateliers et chantiers maritimes du Sud-Ouest ont procédé, le 19 mai, à 6 h. 45, dans leurs chantiers de Bordeaux, au lancement du grand navire-citerne *Rhéa*, de 10.800 tonnes de port en lourd, qu'ils ont construit pour le compte de la Compagnie auxiliaire de navigation.

À cette occasion, une cérémonie à laquelle avaient été conviées de nombreuses personnalités du monde maritime, a été organisée par les deux sociétés. Un grand banquet, servi à midi dans les salons Chézeau, à Bordeaux, a clôturé la manifestation.

---

Le pétrolier « Roxane » a été lancé le 28 décembre à Bordeaux  
(*Le Courrier maritime nord-africain*, 31 décembre 1928)

Les Ateliers et chantiers maritimes du Sud-Ouest ont procédé, le 28 décembre, à 7 heures du matin, dans leurs chantiers de Bordeaux, au lancement du grand navire-citerne « Roxane », de 10.801 tonnes de port en lourd, qu'ils ont construit pour le compte de la Compagnie auxiliaire de navigation.

Le « Roxane » est le sister-ship du « Rhéa », en service depuis octobre dernier.

---

Échouage  
(*Les Annales coloniales*, 19 août 1929)

Entre 3 et 4 heures du matin, avant-hier, par mer calme mais très basse, le cargo-boat français *Annik*, du port de Rouen, appartenant à la Compagnie auxiliaire de navigation, qui avait quitté Bougie hier soir à destination d'Alger, avec un chargement de phosphates et de fûts de vin, s'est jeté sur la jetée nord du port.

L'*Annik*, qui jauge 5.000 tonneaux, est fortement engagé dans les blocs de la jetée. On a essayé de le dégager à l'aide de puissants remorqueurs, mais on n'a pu réussir. On a alors entrepris de l'alléger en déchargeant la cale avant. La mer est heureusement calme et, tant que cette situation durera, il n'y aura aucune crainte à avoir.

---

RÉSULTATS D'EXERCICE  
COMPAGNIE AUXILIAIRE DE NAVIGATION  
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 10 mars 1930)

Recettes diverses de 1929 : 90.478.724 fr. contre 13.066.893 fr. Bénéfice net : 13.066.828 fr. contre 9.193.489 fr.

Solde disponible 14.488 232 fr. Le Conseil proposera la distribution d'un dividende de 85 fr. par action contre 70 fr.

Les pouvoirs doivent être déposés au siège social au plus tard cinq jours avant l'assemblée. Les propriétaires d'actions au porteur doivent déposer leurs titres chez MM. Vernes et Cie, banquiers, 29, rue Taitbout, ou en faire l'immobilisation par une banque, avant le 2 avril 1930.

Pourront faire partie de l'assemblée, les actionnaires porteurs de cinq actions au moins et ceux qui, par suite de groupement, représenteront ce nombre d'actions.  
Assemblée générale des actionnaires : 8 avril.

---

Compagnie Auxiliaire de Navigation  
(*La Journée industrielle*, 9 avril 1930)

L'assemblée ordinaire, tenue hier, sous la présidence de M. Henry Desprez, président au conseil d'administration, a approuvé les comptes de l'exercice 1929, clos le 31 décembre, qui font apparaître un solde créditeur de 13 066.898 francs.

Après prélèvements statutaires, il reste un disponible de 9 934.697 francs.

Une somme de 3 millions a été affectée au fonds d'assurance ; une somme égale a été affectée à la réserve pour éventualités diverses.

Le dividende a été fixé à 85 fr. par action, payable, sous déduction des impôts, à partir du 1<sup>er</sup> juin. reliquat disponible, soit 634.697 fr., a été reporté à nouveau et vient s'ajouter au report antérieur, pour former un report à nouveau total de 2.056 031 francs.

L'assemblée a réélu M. Henry Desprez, administrateur sortant, et ratifié la nomination en qualité d'administrateurs, faite par le conseil, de MM. Yves Desprez et Gérard Vernes.

---

Auxiliaire de Navigation  
(*Le Journal des finances*, 28 août 1930)

Dans le groupe des transports pétroliers, l'Auxiliaire de Navigation s'infléchit de 1.490 à 1.450 ; bien que l'affaire soit dans une situation très prospère, l'importance du tonnage de navires-citernes actuellement en construction faisant présager une baisse des frets pétroliers, le marché n'envisage pas l'avenir sans une certaine réserve. Mais il ne faut pas oublier que le conseil a prévu la réduction des profits de l'exploitation et qu'il a profité des bonnes années pour renforcer les fonds de prévoyance.

---

Compagnie auxiliaire de navigation  
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 27 mars 1931)

Les comptes de 1930 seront soumis à l'assemblée générale le 16 avril, à 11 heures, au nouveau siège social, 48. rue La-Bruyère, à Paris.

Le solde disponible du compte de profits et pertes s'élève à 16.753 839 fr. 71. Le conseil proposera la distribution d'un dividende de 95 francs par action.

Le conseil a nommé administrateur le comte Robert de Vogüé, en remplacement de M. Bernard des Verges, décédé. Cette nomination sera soumise à la ratification de l'assemblée générale.

Les pouvoirs doivent être déposés 5, avenue de Coq à Paris, au plus tard cinq jours avant l'assemblée. Les propriétaires d'actions au porteur doivent déposer leurs titres chez MM. Vernes et Cie, banquiers, 29, rue Taitbout, ou en faire signifier l'immobilisation par une banque, avant le 11 avril 1931.

Pourront faire partie de l'assemblée, les actionnaires porteurs de 5 actions au moins et ceux qui, par suite de groupement, représenteront ce nombre d'actions.

Un jeton de présence de 2 fr. par action A ou B sera alloué à tout actionnaire présent ou représenté, si l'assemblée réunit le quorum nécessaire pour délibérer valablement.

---

#### NÉCROLOGIE

Henry Desprez

(*Le Temps*, 1<sup>er</sup> novembre 1931)

Nous apprenons la mort survenue le 29 octobre de M. Henry Desprez, ancien élève de l'École polytechnique, président de la Compagnie auxiliaire de navigation, des compagnies d'assurances l'Urbaine, des établissements Baudet-Donon et Roussel, du Comité général des assurances, etc., vice-président de la Compagnie française des pétroles, du Comité central des armateurs de France, etc., officier de la Légion d'honneur.

Ses obsèques auront lieu en Normandie, dans la plus stricte intimité. Un service sera célébré à Paris en l'église Saint-François-de-Sales à une date qui sera fixée ultérieurement.

---

Maurice PILLIARD, président

Administrateur des Messageries maritimes depuis 1918.

Voir encadré :

[www.entreprises-coloniales.fr/empire/Messageries-maritimes\\_1851-1977.pdf](http://www.entreprises-coloniales.fr/empire/Messageries-maritimes_1851-1977.pdf)

(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 20 novembre 1931)

(*Le Journal des finances*, 27 novembre 1931)

De nouveaux dégagements sont venus peser sur la tenue de l'AUXILIAIRE DE NAVIGATION qui revient de 595 à 560.

Dans sa séance du 10 novembre, le conseil a nommé président M. Maurice Pilliard en remplacement de M. Desprez, décédé

---

Compagnie auxiliaire de navigation

Assemblée générale ordinaire du 19 avril 1932

(*L'Information financière, économique et politique*, 30 avril 1932)

Ainsi que l'*Information* en a rendu compte dans un précédent numéro, les actionnaires de cette société ne sont réunis en assemblée générale ordinaire le 10 avril, sous la présidence de M. Maurice Pilliard, président du conseil d'administration, assisté de MM. le comte Robert de Vogüé et Vernes, scrutateurs.

Lecture est donnée du rapport du conseil d'administration, dont voici le texte :

## RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Messieurs,

Nous venons vous rendre compte des résultats de l'exercice 1931.

Son cours a été marqué par la perte cruelle que votre conseil a faite en la personne de son président, M. Henry Desprez ; cette perte, le personnel tout entier de votre Société en a ressenti la rigueur et vous-mêmes ne sauriez y demeurer indifférents. Pendant de longues années, du 5 octobre 1912, date de la fondation, jusqu'au 29 octobre 1931. terme l'une noble vie, M. Henry Desprez a présidé aux destinées de cette maison. Pour la plupart, accoutumés d'assister à nos assemblées, vous avez gardé, et vous conserverez, le souvenir de l'autoritaire courtoisie avec laquelle il se présentait chaque année devant vous, et vous évoquez certainement la belle figure du chef que nous avons perdu, ses traits que tant d'intelligence et de loyauté avaient modelés, ce regard dont le caractère eût été tout énergie, si tant de bonté et de rayonnement spirituel n'en avaient adouci l'expression.

Son œuvre se dégage du bilan même dont il va vous être donné connaissance et dont la facile lecture permet de mesurer, d'un coup d'œil, le développement de votre Société sous sa présidence : une flotte de 13 navires entièrement payée, pas une dette, un capital de 27 millions 500.000 francs seulement. Des circonstances économiques favorables se sont présentées dans le domaine du transport des combustibles liquides : M. Henry Desprez a su les pressentir et osé les mettre à profit dès leur première manifestation ; une direction active et compétente, et votre esprit de prévoyance, sollicité chaque année par votre conseil qui prêchait d'exemple, ont fait le reste.

Les derniers mois d'une vie professionnelle si heureusement remplie ont été attristés par le développement rapide et les perspectives de durée de la crise exceptionnellement grave que traverse le monde entier, peut-être aussi par la scrupuleuse appréhension de devoir passer le gouvernail à d'autres mains en pleine tempête.

Messieurs, vous vous associez certainement à nous pour donner à cette belle et noble mémoire, dans un silence recueilli de quelques instants, une pensée de reconnaissance et de respect.

Vos navires, Messieurs, n'ont pu être utilisés, au cours de l'exercice dont nous vous rendons compte, avec la même intensité que pendant les exercices précédents. L'année dernière, à pareille époque, nous vous avons déjà signalé la décroissance ininterrompue des frets de charbon et de phosphate, du début de l'année 1930 jusqu'à son terme, et la brusque réduction, vers le milieu de l'exercice, du taux des frets pétroliers, satisfaisants jusque là. En 1931, les uns et les autres se sont tenus à un niveau tel qu'il nous a paru nécessaire de désarmer progressivement un certain nombre de vos unités, moins coûteuses à immobiliser qu'à employer.

C'est ainsi que votre flotte n'a été utilisée qu'aux deux tiers environ de sa capacité totale de transport. Cette utilisation réduite se traduit par 11 voyages de cargos, soit un parcours de 48.756 milles et le transport de 39.436 tonnes de marchandises et par 4 voyages de pétroliers, soit un parcours de 436.017 milles et le transport de 453.670 tonnes d'essence, dont 440.644 tonnes sur les ports français et 12426 tonnes sur les ports européens.

Le concours financier, prévu par la loi de 1925, et apporté à l'Armement pétrolier français par le canal de l'Office national des combustibles liquides a heureusement



permis de limiter au strict minimum les désarmements de navires-citernes et la pénible obligation de débarquer leurs équipages : d'anciens contrats, aujourd'hui expirés, nous ont procuré, par ailleurs, un rendement intéressant dont l'exercice a tiré, pour la plus large part, les résultats satisfaisants dont nous vous entretiendrons après avoir appelé votre attention sur certains postes du bilan : le rapport de Messieurs les commissaires des comptes, mandatés par vous, les feront tous passer sous vos yeux, accompagnés de l'habituelle comparaison avec les postes correspondants du dernier exercice. Nous nous bornerons donc à l'examen de ceux qui présentent un particulier intérêt et qui nécessitent des observations de notre part.

Le « Matériel naval en service » se présente en diminution de 570.000 francs, soit 173 millions 86.281 fr. 73 contre 173.650.281 fr. 73 : cette différence est due à la réduction opérée sur le prix d'un de vos navires déjà ancien, réduction survenue à la suite d'un arbitrage rendu en faveur de votre société.

Par contre, le « Matériel naval en construction » est en augmentation de 6.260.133 fr. 15, montant des paiements effectués au cours de l'exercice sur le navire-citerne commandé en 1929. Ce navire, dont les constructeurs avaient, dès la commande, prévu l'achèvement en mars 1932, vient de vous être livré dans les délais fixés, C'est une unité de 9.000 tonnes de jauge brut, pouvant porter près de 15.000 tonnes d'huile brute et dont la vitesse aux essais, très satisfaisants à tous égards, a facilement atteint 12 nœuds 5 à pleine charge. Nous avons cru devoir changer son nom initial de *Salambo* en celui d'*Henry-Desprez* ; vous nous en approuverez certainement, Ainsi que nous vous l'avions fait espérer il y a deux ans, nous avons la possibilité, malgré l'actuelle diminution d'activité de votre société, d'en effectuer le règlement intégral sur nos seules disponibilités, et cela sans réduire la trésorerie au delà d'un chiffre normal.

Les circonstances anormales que nous traversons nous conduiront peut-être à renoncer, pour une part réduite de la valeur de l'*Henry-Desprez* et dans un sentiment d'extrême prudence, à cette possibilité,

Le poste « Immeuble » est en accroissement de 1442977 fr. 74, par suite de dépenses faites pour la construction de votre nouveau siège social. Le coût de ce dernier atteint ainsi son montant définitif.

La diminution des « Valeurs disponibles » et du compte « Valeurs mobilières » accuse l'importance des paiements faits au cours de l'exercice pour l'*Henry-Desprez* et le nouvel immeuble.

Les « Amortissements » s'élèvent à 122 millions 326.261 fr. 51, après dotation d'une somme de 700.000 de francs, supérieure d'un million à celle qu'il conviendrait d'imputer à l'exercice pour amortir, dans la durée de son existence, la valeur en écritures de votre flotte en service, mais nous avons cru devoir commencer dès cette année l'amortissement de l'*Henry-Desprez*, encore que ce navire n'ait pas figuré dans notre flotte au cours de l'exercice dont nous vous rendons compte.

Le poste « Fonds de prévoyance des états-majors » a été doté d'une somme de 200.000 fr. qui le porte à 1.072000 fr. contre 872.000 francs,

Vous remarquerez que les comptes « Crédits garantis par tiers » et « Crédits à longue échéance » ont disparu du bilan : votre société a achevé, en effet, leur remboursement, ce qui la dégage de toute obligation à opposer, en contre-partie, à ses « Immobilisations », flotte et immeuble.

Le compte « Profits et pertes » accuse, par le chiffre des « Dépenses d'exploitation » : 35 millions 122.011 fr. 37, contre 61.813.104 fr. 26 l'année dernière. et par le chiffre des « Recettes de toute nature » : 54.769.862 fr. 02, contre 97 millions 976.600 fr. 80, la diminution de l'activité de votre Société et l'avisement des taux de fret.

Les « Frais généraux » s'élèvent à 2 millions 305.019 fr. 48 contre 3.424.823 fr. 73 l'année dernière. Cette réduction tient, pour une large part, à la diminution des participations du personnel.

Le « Solde créditeur » ressort à fr. 9.573.870 43  
dont il y a lieu, la « Réserve légale » ayant atteint le maximum prévu par la loi, de déduire immédiatement l'intérêt statutaire 1.375.000 00  
laissant un solde de 8.108.870 43  
qui, après prélèvement de 10 % pour les administrateurs 819.887 04  
est ramené à 7.378.983 39  
que nous vous proposons de répartir comme suit ;  
Somme nécessaire pour porter le dividende à 55 fr, par action : 1.650.000 00  
Amortissement supplémentaire : 5.500.000 00 7.160.000 00  
Le reliquat disponible 228.083 30  
joint au report de 1930 2.561.319 82  
forme un total de 2.790.303 21  
qui sera reporté à nouveau.

Des chiffres que nous venons d'exposer et de commenter devant vous, la situation de votre société se dégage clairement : elle est satisfaisante ; vous le devez à la politique de prudence et de prévoyance que vous nous avez permis de suivre. Nul ne peut savoir ce que seront les exercices futurs ; du moins est-il permis d'espérer que, par une adaptation progressive du tonnage en service aux besoins de transport, l'armement retrouvera les conditions normales d'existence d'une industrie qui amortit et rémunère son capital : le vôtre est assez faible, par rapport à votre actif, par rapport à l'importance de vos instruments de travail, pour que le retour à une activité normale soit relativement fructueux.

Comment et quand la crise générale actuelle se résoudra-t-elle ? Vous n'attendez certainement pas de nous des lumières sur ce point, ni même des considérations objectives : il s'en imprime tous les jours et partout. Du point de vue de l'armement mondial et particulièrement de l'armement français, tout a été dit et écrit : la lecture du remarquable rapport de M. Candace, rapporteur du budget de la Marine marchande à la Chambre, vous édifiera aussi parfaitement que vous pouvez le souhaiter.

Quelques chiffres cependant, qui, sèchement énoncés, n'en éclairent pas moins la donnée du problème (tonnes) :

Armement mondial en 1914	49.089.582
Armement mondial en 1931	70.191.040
Soit 43 % d'augmentation.	
Tonnage désarmé en 1932	12.500.000
Soit un pourcentage de 17,8 %	
Armement français en 1914	2.419.438
Armement français en 1931....	3.566.227
Soit 54 % d'augmentation,	
Tonnage désarmé en 1932	168.000
Soit un pourcentage de 21,4 %.	
Armement pétrolier en 1914	1.4178.088
Armement pétrolier en 1931	8.650.141
Soit 485 % d'augmentation	
Tonnage désarmé en 1932	1.375.000
Soit un pourcentage de 15,8 %,	

Comment s'étonner, en présence d'une telle augmentation du nombre de navires-citernes, sans augmentation suffisante des besoins de transport, de l'avilissement

désordonné des taux de fret ? Ceux-ci, malgré les effets de la loi de 1925, ne suffisent pas toujours à couvrir les seules dépenses d'exploitation des navires que nous nous efforçons de maintenir armés, soucieux que nous sommes de limiter la mise à pied d'équipages et d'états-majors attachés de longue date à votre Compagnie.

L'exagération même d'une situation aussi paradoxale nous paraît devoir en avancer le terme. Des gouvernements étrangers, le gouvernement italien, en particulier, ont déjà pris des mesures énergiques : subvention à l'armement commercial libre, prime à la démolition des vieux navires. Les Pouvoirs publics étudient en France un projet de loi dont les dispositions auraient pour principal effet, et à juste titre, la possibilité de rendre du travail, sinon à la totalité, du moins à une partie des chômeurs. Souhaitons qu'il voie le jour et que le Parlement se prête à l'autorisation de cette politique de soutien d'une industrie essentielle : l'armement français a d'autant plus droit à sa bienveillance que les frais d'exploitation sous pavillon français sont plus lourds par rapport à ceux des armements étrangers.

Une autre considération semble de nature à éclairer l'avenir, du seul point de vue économique bien entendu : le désarmement de navires âgés équivaut, dans bien des cas, à leur disparition définitive, et d'autre part, la fièvre de construction est tombée, qui a suscité une flotte pétrolière hors du proportion avec la consommation normale de combustible liquide.

Ce tableau résumé de la crise traversée par l'armement, joint aux considérations dont nous avons cru devoir accompagner l'exposé du bilan de votre société, vous conduira, nous l'espérons, à approuver les comptes que nous vous soumettons et qui, par le double amortissement supplémentaire qu'ils comportent, de 1.000.000 de francs et de 550.000 francs, et par l'existence d'un report à nouveau, tendent à alléger l'exercice en cours assez lourdement grevé par la crise économique pour qu'il soit impossible d'en préjuger le résultat.

Un de nos plus anciens et plus importants clients nous a demandé de le cautionner vis-à-vis de la douane, conformément aux pratiques en usage dans le commerce des hydrocarbures ; nous n'avons pas cru devoir refuser notre concours à une maison dont la situation et l'honorabilité nous donnent tous apaisements.

Deux de nos collaborateurs, du Service technique et du Service comptabilité, MM. Bernard et Anselme, viennent, au titre militaire, de recevoir l'un la croix de la Légion d'honneur, l'autre la Médaille militaire. Vous vous joindrez à nous pour leur adresser nos félicitations les meilleures.

Au cours de l'année 1931, les membres du personnel de la Compagnie ont montré, comme par le passé, les qualités qui nous font apprécier leur bonne et cordiale collaboration. Notre pensée va très particulièrement à ceux qui, débarqués, attendent impatiemment que les circonstances permettent enfin la reprise du travail.

Votre conseil a désigné comme son président, en remplacement de M. Henry Desprez, M. Maurice Pilliard, administrateur et vice-président du conseil d'administration depuis l'origine de la Compagnie.

Le poste ainsi vacant de vice-président a été attribué à M. Yves Desprez, administrateur-directeur, qui l'occupera tout en exerçant les fonctions d'administrateur-délégué de votre société. Vous vous félicitez d'un choix qui, tout en répondant à ces sentiments de reconnaissance et de respect que vous partagez, nous a été dicté par la qualité des services rendus à notre Société par M. Yves Desprez depuis le mois d'octobre 1920, date de son entrée dans les cadres comme sous-directeur.

M. Courau, administrateur, est arrivé au terme de son mandat : vous aurez à pourvoir à son remplacement ; M. Courau est rééligible.

Vous aurez à désigner deux commissaires des comptes : M. Claude Dutreil et M. le comte de Talhouët, commissaires sortants, sont rééligibles.

.....

## LA DISCUSSION

Un actionnaire. — J'aurais, Monsieur le Président, deux questions à vous poser :

1° Je vois dans le rapport du conseil d'administration que vous dites, à un certain endroit, que le matériel naval en construction est en augmentation de 6 millions environ. Voulez-vous dire par là que vous avez soldé intégralement le matériel en construction ou que vous avez versé un acompte et qu'il reste un paiement à effectuer ?

M. le président. — Il reste encore aujourd'hui un versement à effectuer.

Le même actionnaire. — Mais Je n'en vois pas de trace au passif. Je suppose que, lorsqu'on construit un navire, une maison, c'est comptabilisé à l'actif et les sommes restant à payer au passif,

M. le président. — À l'actif, vous avez deux postes : l'un matériel naval en service et l'autre, matériel naval en construction et non encore livré. Un bateau nouvellement commandé ne figure nulle part dans un bilan.

Le même actionnaire. — J'entends bien. Mais du moment que vous comptabilisez à l'actif une construction...

Un autre actionnaire. — Une partie des navires.

Le premier actionnaire. — Existe-t-il d'autres navires en construction et d'autres sommes à régler ?

M. le président. — Non.

Le même actionnaire. — Et il y a encore une somme à régler sur ce navire ?

M. le président. — Oui.

Le même actionnaire. — Peut-on connaître cette somme ?

M. le président. — Deux millions environ.

Le même actionnaire. — C'est Insignifiant.

M. le Président. — Il est d'usage, je le répète, de porter à l'actif, au fur et à mesure que le bateau non encore livré s'achève, les versements correspondant à l'état d'achèvement de ce navire.

Le même actionnaire. — Je m'empresse de dire qu'en matière de construction de navires, je ne m'y connais pas. En banque, nous comptabilisons ce que nous avons à payer jusqu'au dernier centime.

2° Je remarque que le dividende a été abaissé du 95 à 55 francs. Il est dans le rôle du banquier qui a incité beaucoup de clients à acheter des titres à être renseigné. J'en ai beaucoup dans ma clientèle, nous en avons 600 à notre banque qui nous appartiennent personnellement et c'est avec regret que nous voyons une diminution de dividende. Lorsque cette diminution est absolument indispensable, nous n'avons pas d'objections à présenter. Mais, croyez-vous qu'il était nécessaire qu'elle fût aussi importante ? Car pour maintenir les dividendes de l'année dernière, il aurait fallu distribuer 3 millions de plus, ce qui n'est pas fait pour gêner la trésorerie. Remarquez que c'est là une opinion d'actionnaire, ce n'est pas une opinion d'administrateur.

M. le président, — En proposant un dividende de 55 francs, nous avons essayé de nous montrer à la fois suffisamment larges et suffisamment prudents. Nous avons longuement réfléchi avant de vous présenter ce chiffre.

Je crois que le rapport du conseil d'administration vous donne bien, s'efforce, en tout cas, de vous donner l'impression qui se dégage de l'exercice de cette année : c'est un bon exercice, un exercice que beaucoup de Compagnies de navigation françaises ou étrangères souhaiteraient d'avoir réalisé. À l'heure actuelle, l'armement traverse une crise extrêmement grave et des sociétés solides et fort bien gérées ne sont pas à même de donner de dividendes. Il se trouve, comme vous le faites remarquer, que nous pourrions distribuer et que vous pourriez voter un dividende très supérieur.

Le même actionnaire. — Remarquez, que je n'irai pas contre le conseil.

M. le président — Je m'adresse à l'ensemble de l'assemblée. J'estime que ce serait une imprudence ; il ne serait pas opportun de distribuer davantage dans un temps où toutes les entreprises de navigation ou autres, subissent, les conséquences de la crise que nous traversons. Combien de temps durera-t-elle ? Nous ne le savons pas. Serait-il prudent, dans ces conditions, de nous démunir de plus de trésorerie que nous le faisons en distribuant 55 francs de dividende, ce qui représente un peu plus de 10 % de la valeur nominale des actions ? Nous avons voulu, je le répète, être aussi larges et aussi prudents que possible, pour tenir compte et des résultats de la Société et de l'avenir.

Le même actionnaire. — Bien qu'un dividende de 10 % soit satisfaisant, on ne peut néanmoins considérer comme très satisfaisant ce dividende pour une société qui a vingt ans d'existence, d'importantes réserves et dont les titres ont valu jusqu'à 2.000 francs en Bourse.

M. le président. — C'est grâce à notre politique de prudence que nous nous trouvons aujourd'hui dans cette situation favorable.

Le même actionnaire. — L'année dernière, subitement, en pleine crise, le dividende a été augmenté et, dans la semaine qui a suivi l'assemblée, le titre est monté à 1.500 ou 1.600 francs, et une main a passé 4.000 titres de 1.600 à 900 francs. Je viens donc vous demander pourquoi l'année dernière, le dividende a été tellement élevé, et s'il y avait, des besoins, des demandes de titres. Je suppose que non.

M. le président. — Le conseil de cette société ne s'est jamais occupé des questions de Bourse. Au surplus, l'assemblée, l'année dernière, a voté un dividende de 95 francs. Il n'est pas à l'ordre du jour de l'assemblée de discuter le dividende de l'année dernière.

Le même actionnaire. — J'entends bien que c'est la, fin de non-recevoir que le conseil donne à l'actionnaire qui pose une question.

Je prends acte de votre déclaration que la raison de l'élévation du dividende de 1931 n'a pas eu pour but la vente de titres.

Troisième question : Quelle est la situation des frets au point de vue de la livre sterling ? C'est au technicien que je m'adresse. Les contrats de frets ont été passés en livres depuis des années.

M. le président. — Ils continuent d'être libérés en livres. Il s'agit d'un marché international. Les frets se sont trouvés en diminution du fait que la livre sterling a baissé. Il y a cependant une certaine compensation pour nous du fait de la construction de notre nouveau bateau. Vous savez que les paiements d'un navire sont échelonnés à partir de sa mise en chantier ; nous avons effectué un certain nombre de versements en livres dépréciées et cela joue sur une somme assez appréciable.

Le même actionnaire. — Vous avez des contrats de longue durée en livres ?

M. le président. — Non. Ainsi qu'il est indiqué dans le rapport, les contrats que nous avons expiraient fin 1931. Je le regrette, d'ailleurs car ils étaient passés à des taux intéressants.

Le même actionnaire. — Mais la livre a baissé de 26 %.

Je n'ai rien à ajouter. Je voulais connaître la situation de la société du point de vue de la dévalorisation de la livre sterling.

Il me reste à soumettre un vœu d'ordre général : Je verrais avec beaucoup de plaisir, comme je l'ai fait dans mes sociétés, les actions à vote plural disparaître dans la vôtre.

Vous connaissez l'immense danger des actions à vote plural, lesquelles constituent une sorte de fief qui se transmet de père en fils. Une société très prospère périclite sous la seconde ou la troisième génération. Nous avons eu l'exemple de la maison Potin. J'émet donc le vœu de la disparition des actions à vote plural.

M. le président. — J'enregistre ce vœu, plus théorique que pratique.

Le même actionnaire. — Pour le moment, le danger n'existe pas, mais dans l'avenir on n'en sait rien.

M. le président. — Dans le cas actuel, je n'ai pas l'impression que la gestion de la société se ressente de l'état de choses existant.

Le même actionnaire. — On ne peut que féliciter le conseil de sa gestion de la société.

M. le président. — Je prends acte de vos félicitations.

Le même actionnaire. — D'ailleurs, cette question des actions à vote plural se débat au Parlement. Il faut se rendre compte que, pour une, deux ou dix sociétés qui sont bien gérées, une onzième est mal gérée et constitue un danger immense pour les capitalistes, à tel point que nous, banquiers, chaque fois que nous voyons une société possédant des actions à vote plural, nous disons : n'y touchez pas, actions à vote plural.

M. le président. — C'est, je le répète, une question d'ordre théorique qui est à l'ordre du jour du Parlement.

Le même actionnaire. — Je vous remercie beaucoup de vos explications.

Un autre actionnaire. — Pourriez-vous indiquer à l'assemblée les raisons qui vous ont amené à passer la commande de votre dernier pétrolier à un chantier étranger, de préférence à un chantier français ?

M. le président. — C'est tout simplement une question de prix, c'est-à-dire la défense de vos intérêts, qui nous a guidés. D'abord, quand nous avons commandé ce bateau, il y a deux ans, la question chômage n'existait pas en France ; mais qu'il y ait ou non chômage, vous pouvez être certain que votre conseil a le légitime souci de faire travailler autant que possible les capitaux, les ingénieurs et les ouvriers français. Encore faut-il que l'écart de prix entre l'instrument construit en France et celui construit à l'étranger ne soit pas excessif, et c'était le cas.

Un bateau comme l'*Henry-Desprez*, pouvant porter près de 15.000 tonnes de combustible liquide, représente une grosse valeur. Il entrera en écritures pour 24 millions de francs environ. Vous concevez combien un pourcentage important de variation dans le prix de construction sur des chiffres de cet ordre peut jouer, et je puis vous dire que l'écart, entre le prix du bateau construit à Copenhague et le prix le plus bas indiqué par un chantier français auquel nous avons toutes les raisons de passer très volontiers notre commande, était tel que, les charges qui eussent résulté pour votre Société d'une opération de ce genre, chargés d'assurances, d'amortissements, de rémunération du capital supplémentaire se fussent élevées, disons à 1.200.000 ou 1.300.000 francs par an, c'est-à-dire à peu près à 6 % du capital de votre société. Dans ces conditions, nous avons pensé qu'il n'était pas possible, dans l'intérêt des actionnaires, d'admettre un écart aussi grand.

Vous pourriez me faire l'objection, et je tiens à la faire moi-même, que la loi de 1925 nous vaut des allocations pour les navires transportant des combustibles à destination de ports français, mais ce que notre Société aurait retiré comme avantages de ces allocations n'en aurait pas moins laissé quelque 900.000 francs de charges supplémentaires annuellement. D'ailleurs, en allant au meilleur marché, nous suivons un exemple qui vient de haut : les pouvoirs publics, eux aussi, sont acheteurs. Tout récemment, un service public a dû se procurer une quantité appréciable d'essence ; il l'a achetée, si je ne me trompe, à une puissante firme américaine. Une autre administration publique, très importante, qui consomme beaucoup de mazout et qui transporte ces mazouts par des bateaux-citernes appartenant à l'État, a dû faire transporter par des tiers, ses bateaux étant en réparation, 20.000 tonnes de combustible. Ce sont des bateaux norvégiens qui ont fait le transport : question de prix. Je sais bien que cette administration a le droit, aux termes des règlements qui la lient, de surtaxer de 2 % un transporteur français par rapport à un transporteur étranger. 2 % ! Voilà qui est loin des 30 % que notre navire eût coûté en plus s'il eût été construit en France. Ce chiffre est tel que, malgré tout notre désir de commander en France, il eût été difficile de donner suite à ce désir sans léser les intérêts dont nous avons la charge.

Un autre actionnaire. — Quel est le taux actuel du fret ? Est-il rémunérateur ?

M. le président. — Les frets, actuellement, ne sont pas rémunérateurs, ou le sont à peine, suivant la rapidité et les circonstances du voyage.

Le même actionnaire. — Quel est le taux ?

M. le président. — Il y en a plusieurs. Si vous prenez les combustibles de mer Noire, sur la France, c'est du 7 shillings. C'est un taux fort bas. Je vous ai cité tout à l'heure des chiffres extrêmement éloquents. Le tonnage a augmenté dans des proportions telles qu'il faudra que l'équilibre s'établisse entre les tonnages à transporter et les moyens de transport.

Le premier actionnaire. — Les cours actuels des frets permettent-ils à la société un bénéfice ou doit-elle uniquement compter sur les allocations de la loi de 1925 ?

M. le président. — Je viens de répondre sur le même sujet. L'industrie des transports maritimes est atteinte actuellement comme beaucoup d'autres par la crise.

Le même actionnaire. — Mais les frets ne sont pas tous aussi bas ?

M. le président. — En matière de transport de combustibles, le marché est international, et tous les frets se commandent. C'est le principe des vases communicants. Si le fret de 7 shillings, qui est un fret de mer Noire sur l'Europe, est insuffisant, croyez bien que le fret du golfe du Mexique sur la France est également insuffisant. Il est un peu supérieur pour des voyages plus longs. S'il était plus avantageux, ou réciproquement, les bateaux passeraient d'un trafic sur l'autre.

Il y a pléthore de bateaux sur le marché, d'où l'effondrement des frets. C'est un mauvais moment à passer.

Un autre, actionnaire. — Comment se présente l'exercice en cours ?

M. le président. — Je viens également de vous le dire. L'exercice en cours se présente comme celui d'une société qui exploite des bateaux sans grand gain ni grande perte, et qui attend, en bonne situation, des jours meilleurs. Il m'est absolument impossible de vous donner une indication sur ce que sera la situation dans deux ou trois mois. Par ailleurs, l'exercice se présente avec un report à nouveau substantiel et le concours de la loi de 1925.

Si personne ne demande plus la parole. Je vais mettre aux voix les résolutions.

.....

#### COMPAGNIE AUXILIAIRE DE NAVIGATION (*Le Journal des débats*, 22 mars 1933)

Les comptes de l'exercice 1932 seront soumis à l'assemblée générale des actionnaires le 10 avril, à 11 heures, au siège social, 48, rue La-Bruyère, à Paris.

Le solde disponible du compte de profits et pertes, s'élève, avant amortissement, à 779.396 fr. 89.

Les pouvoirs doivent être déposés au siège social, 48, rue La-Bruyère, à Paris, au plus tard cinq jours avant l'assemblée. Les propriétaires d'actions au porteur doivent déposer leurs titres chez MM. Vernes et Cie, banquiers, 29, rue Taitbout, ou en faire signifier l'immobilisation par une banque, avant le 2 avril 1933.

Pourront faire partie de l'assemblée, les actionnaires porteurs de cinq actions au moins et ceux qui, par suite de groupement, représenteront ce nombre d'actions.

Un jeton de présence de 2 francs par action A ou B sera alloué à tout actionnaire présent ou représenté, si l'assemblée réunit le quorum nécessaire pour délibérer valablement.

(Le Journal des finances, 13 octobre 1933)  
[fd sale, nb corr.]

La baisse des frets pétroliers en 1931 et 1932 a sérieusement affecté les résultats de la Compagnie auxiliaire de navigation. Ses recettes brutes, qui avaient atteint, en 1930, leur chiffre maximum, avec près de 98 millions de francs, sont revenues à 54 millions en 1931. Et si, pour cet exercice, la compagnie a pu aligner un bénéfice net de 9.573.000 fr., après 7 millions d'amortissements, c'est qu'elle vivait encore sur des contrats anciens, qui ont, d'ailleurs, pris fin en majeure partie avec l'exercice 1932, bien que les transports d'essence effectués par la compagnie aient enregistré une certaine augmentation à 474.000 tonnes contre 453.000 tonnes en 1931, les recettes brutes sont tombées à 30 millions contre 54 et le bénéfice net n'étant que de 779.000 fr., aucun dividende n'a pu être réparti, contre 55 fr. en 1931.

À l'assemblée du 10 avril dernier, le président a exposé les causes de cette situation anormale : les frets, qui s'étaient effondrés en 1931, ont continué d'être cotes, en 1932, à des taux qui, pour, un type moyen de navire, conduisent fatalement à des pertes, surtout pour les navires battant pavillon français et supportant de ce fait des charges aggravées. D'autre part, la dépréciation de la livre a provoqué pour l'exercice un manque à gagner de plusieurs millions, car la société, qui reçoit ses frets en livres et paye la majeure partie de ses dépenses en francs, s'est trouvée placée dans une situation désavantageuse à l'égard de ses concurrents étrangers, qui reçoivent, mais également dépensent, des livres dépréciées.

Dans ces conditions, la compagnie a été amenée à désarmer une partie de ses navires et à n'utiliser les autres que dans la mesure où les voyages étant fixés à destination de ports français, elle pouvait bénéficier des subventions que l'Office national des combustibles liquides accorde aux affréteurs quand leurs navires ont été construits en France, ce qui est le cas pour la majeure partie de la flotte de l'Auxiliaire. Le président n'a pas caché que c'est le jeu de ces subventions qui a permis à la compagnie de solder sans perte l'exercice.

Quoi qu'il en soit, la disparition presque complète des bénéfices d'exploitation, la suppression du dividende et les indications peu encourageantes fournies à l'assemblée ont déterminé une baisse assez prononcée de l'action Auxiliaire de Navigation : le titre, qui se tenait au début de l'année, au-dessus du pair de 500, est revenu à 364. À ce niveau, la capitalisation boursière de l'entreprise est à peine supérieure à une vingtaine de millions.

Or, si l'on examine le dernier bilan, cette évaluation peut sembler exagérément pessimiste.

BILAN au 31 déc 1932 (en 1.000 fr.)

ACTIF	
Flotte	200.580
Approvisionnements	668
Participations	4.360
Débiteurs	2.426
Disponible	10.603
PASSIF	
Capital	27.500



Réserves	51.730
Amortissements	128.000
Créditeurs	7.835
Report antérieur	2.790
Bénéfice	779

Le disponible couvre les exigibilités. Quant à la flotte, évaluée 200 millions, elle a, au passif, une contrepartie d'amortissements, de 128 millions, ramenant sa valeur nette à 72 millions, ce qui paraît modéré si l'on tient compte que la société possède onze navires, d'un tonnage global de 120.000 tonnes, dont le dernier, le « Henry-Desprez » entré en service en 1932, navire moderne de 9.000 tonnes a coûté à lui seul 24 millions. La valeur moyenne des autres navires serait donc inférieure à 5 millions.

On voit que l'évaluation boursière d'une vingtaine de millions est très inférieure à celle de l'actif, qui, pour être momentanément improductif, n'en a pas moins conservé une valeur certaine, notamment le « Henry-Desprez », qui est neuf et doté des derniers perfectionnements.

L'avenir de la compagnie dépend naturellement en grande partie de l'évolution du marché des frets, mais si une amélioration notable ne paraît pas encore très prochaine dans ce domaine, il semble que l'entreprise, dont la situation financière est saine et qui jouit d'un régime de subventions de l'Office national des combustibles liquides, se trouve en bonne position d'attente. On peut penser également que la mise en activité des raffineries de pétrole construites actuellement en France aura pour conséquence l'importation de gros tonnages de pétrole brut, dont l'Auxiliaire aura sans doute une part. On peut rappeler à ce sujet que l'entreprise possède des liens avec la Compagnie française des pétroles et que ce sont ses navires qui, en janvier 1933, ont effectué les premières livraisons à l'usine de la Française de Raffinage, filiale de la précédente, dont la capacité est actuellement de 800.000 tonnes par an.

---

Compagnie auxiliaire de navigation  
(*La Journée industrielle*, 18 avril 1934)

Les actionnaires, réunis hier en assemblée ordinaire, sous la présidence de M. Pilliard, président du conseil d'administration, ont approuvé les comptes de l'exercice 1933 faisant ressortir, compte tenu du report antérieur de 1.069.700 fr., un solde créditeur de 3.192.298 fr. 84. Il a été affecté une somme de 2.500.000 fr. aux amortissements et le reliquat de 692.298 fr. 84 a été reporté à nouveau.

L'assemblée a renouvelé le mandat de M. F. Join-Lambert, administrateur sortant.

Le rapport du conseil, lu à rassemblée, indique que la société a vendu l'*Annik* et l'*Arlette*, désarmés depuis deux ans et demi.

Le rapport ajoute que la médiocrité des résultats de l'exercice est due à l'insuffisance des frets mondiaux, maintenus très bas par l'exagération du nombre des bateaux-citernes de tous âges, de toutes nationalités et de tous tonnages. À de semblables taux de fret, un pétrolier moderne, sous pavillon étranger, peut vivre et gagner une partie de son amortissement ; un navire français ne peut faire face à ses dépenses que si, de grandes dimensions, il bénéficie également de dispositions modernes ; la baisse de la livre réduit, en effet, de plus de 30 pour cent le fret qu'il perçoit, et, par ailleurs, les charges qui résultent d'une législation particulière à l'armement français mettent celui-ci en état d'infériorité par rapport à ses concurrents étrangers.

Le tonnage pétrolier désarmé dans le monde a diminué en 1934, par rapport. à 1933, de 577.000 tonnes de jauge brute, dont 26.000 tonnes de navires perdus, 112.000 tonnes de navires envoyés à la démolition et 439.000 tonnes de navires réarmés. En France, aucun changement.

La loi Tasso, destinée à compenser en partie pour l'armement l'incidence des charges qui lui sont propres, n'est pas encore votée. Adoptée par les commissions de la Chambre, elle doit passer devant cette dernière et devant le Sénat. Et, de mois en mois, l'armement français s'épuise et sa décadence, déjà impressionnante, s'accroît.

La société vient de passer aux Ateliers et chantiers de la Seine-Maritime la commande d'un bateau-citerne de 18.500 tonnes. Construite en France, cette unité bénéficiera des avantages accordés aux navires sortant de chantiers français dont l'entrée en ligne vient améliorer, conformément au vœu du législateur, la capacité de transport de la flotte pétrolière française.

---

Auxiliaire de Navigation  
(*Le Journal des finances*, 20 avril 1934)

Les comptes de la Compagnie auxiliaire de navigation pour l'exercice 1933 font apparaître un bénéfice net de 2.122.000 fr. contre 779.000 francs pour 1932. Ce résultat s'entend, comme l'année précédente, sans amortissement préalable.; À titre comparatif, rappelons que l'exercice 1931 s'était soldé par un bénéfice net de 9.573.000 fr., mais après affectation de 7 millions aux amortissements.

Quoiqu'il en soit, il y a eu depuis un an, une légère amélioration dans la marche de l'entreprise. Les recettes brutes ont atteint en 1933 : 30.460.000 fr. contre 29.992.000 fr. en 1932. D'autre part, les dépenses d'exploitation ont été réduites à 27.044.000 fr. contre 27.422.000 fr. Enfin, un bénéfice exceptionnel de 792.000 fr. a été réalisé sur réévaluation des participations.

La Société aligne ainsi un bénéfice net de 2.122.000 fr. qui joint au report intérieur de 1.069.000 fr. forme un solde disponible de 3 millions 191.000 fr. affecté à concurrence de 2 millions 500.000 fr. aux amortissements. Le solde a été reporté à nouveau.

il a été indiqué à l'assemblée du 17 avril que l'exercice aurait été déficitaire si la société n'avait bénéficié des primes allouées par l'Office national des combustibles liquides. Mais les perspectives d'avenir sont meilleures. En effet, depuis deux ou trois mois, les frets sont en reprise et, fait à souligner, la Société a mis en construction un second bateau de 18.500 tonnes, destiné à remplacer l'ancienne flotte qui sera vendue, et dont l'entrée en service est prévue pour fin 1935. Une amélioration appréciable de la productivité de l'entreprise peut résulter de cette importante réforme.

La comparaison des deux derniers bilans montre que la situation financière de la Compagnie est restée forte :

BILAN (en 1.000 fr.)

	1932	1933
ACTIF		
Flotte et immeubles	200.580	188.949
Approvisionnements	568	556

Disponible	10.693	14.454
Participation	4.368	7.078
Débiteurs	1.618	1.182
PASSIF		
Capital	27.500	27.500
Réserves	51.414	51.607
Amortissements	128.315	120.317
Créditeurs	6.491	9.425
Report antérieur	2.790	1.069
Bénéfice net	779	2.122

On constate une sensible augmentation des disponibilités, de 10.693.000 fr. à 14.454.000 fr., qui dépassent ainsi largement le passif exigible de 9.425.000 fr. La flotte et les immeubles, en légère diminution à 188 millions, ont, au passif, une contrepartie de réserves et d'amortissements de 171 millions.

L'Auxiliaire de Navigation se trouve ainsi en bonne posture pour franchir une étape difficile due à la fois à la surabondance du tonnage pétrolier actuellement en service et aux infériorités que constituent pour les entreprises françaises d'armement, le coût élevé de la construction, l'application de la loi de huit heures à bord, enfin la concurrence des affréteurs étrangers appartenant à des pays à monnaie dépréciée. Des efforts sont d'ailleurs faits depuis quelques mois en vue d'arriver à une entente internationale entre les affréteurs pétroliers. Une association vient d'être constituée à Londres sous le nom de « International Tankers Owners Association », pour défendre et organiser les intérêts des propriétaires de bateaux-citernes et à laquelle s'est affiliée l'Auxiliaire de Navigation.

Cette dernière, qui bénéficie par ailleurs, de subventions de l'Office national des combustibles liquides, sera ainsi parmi les premières à recueillir les fruits de la politique d'accords vers laquelle tend actuellement l'armement international.

L'action Auxiliaire de Navigation se traite actuellement vers 380 contre 343 au plus bas cette année. Ce cours, sensiblement inférieur au pair de 500, ne paraît tenir compte ni de la forte structure financière de l'affaire, ni des perspectives d'avenir que lui ouvre la rénovation de sa flotte.

---

NOTES ET VALEURS DU JOUR  
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 26 mars 1935)

Les comptes de la Compagnie Auxiliaire de Navigation, afférents à l'exercice 1934, qui seront soumis à l'assemblée du 10 avril, présentent, après amortissements, un solde créditeur de 739 890 francs formant avec le report antérieur un solde disponible de 1.423.195. Le conseil proposera la distribution d'un dividende de 20 francs brut par action. L'an dernier, le solde créditeur était de 2.122.598 fr., ne donnant pas lieu à la répartition d'un dividende.

---

Les Assemblées d'hier

Compagnie auxiliaire de navigation  
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 17 avril 1935)

L'assemblée a approuvé les comptes de 1934 et le prélèvement, sur le fonds d'assurance, d'une somme de 1.500.000 fr. portée aux amortissements. Elle a voté un dividende de 20 fr. par action qui sera payé à la date que fixera le conseil. Les commissaires aux comptes, dans leur rapport, font observer, au sujet de la diminution des profits, que celle-ci n'est qu'apparente puisque les résultats de l'exercice sont supérieurs à ceux de 1933. Elle provient du fait que 4.250.000 fr. ont été, cette année, attribués aux amortissements et déduits du solde créditeur de l'exercice, alors que l'an dernier, celui-ci ne comportait point un amortissement de 2.500.000 fr. approuvé par l'assemblée générale. Donnant à l'assemblée du 16 courant les raisons qui l'ont incité à proposer cette année une certaine rémunération du capital, le conseil, après avoir rappelé l'importance des réserves de sécurité et l'évaluation, à leur valeur de réalisation, des navires qui constituent la flotte de la compagnie, a déclaré qu'il constate actuellement une fermeté relative des frets qui n'existait pas l'an dernier à pareille époque.

---

Compagnie Auxiliaire de Navigation  
(*La Journée industrielle*, 22 avril 1936)

L'assemblée ordinaire tenue hier, sous la présidence de M. Maurice Pilliard, a approuvé les comptes de l'exercice 1935, qui se soldent par un bénéfice net de 1.357.122 fr., auquel vient s'ajouter le report antérieur de 323.195 francs, pour former un disponible de 1.680.317 francs.

Le dividende a été fixé à 25 fr. par action. Une somme de 305.317 fr. a été reportée à nouveau.

M. Gérard Vernes, administrateur sortant, a été réélu.

Le rapport du conseil indique qu'au cours de l'exercice, la flotte de la société s'est accrue de 10.420 tonnes. Le navire-citerne *Nausicaa*, de 8.380 tonnes, entré en service le 1<sup>er</sup> juillet 1922 a été vendu ; par contre, le *Shéhérazade*, de 18.800 tonnes, commandé en 1934, a été livré en décembre 1935.

Aucun fret de ce navire ne figure dans les comptes de l'exercice écoulé, mais le service ininterrompu que, depuis sa mise en exploitation, il assure au titre de l'exercice en cours a permis de constater que ce navire donnait toute satisfaction.

Le nombre de jours de désarmement a été pratiquement nul. Seul le *Pallas* est demeuré inactif du 1<sup>er</sup> au 28 janvier, et le *Nausicaa* du 1<sup>er</sup> janvier au 17 janvier, jour de sa livraison.

Le rapport fait observer à cet égard que la loi d'aide à l'armement libre a donc joué, pour la compagnie, le rôle qui était attendu de son intervention ; elle a permis de compenser partiellement le supplément de charges qui pèsent sur l'armement national par rapport aux armements étrangers, particulièrement à l'armement scandinave, riche en navires-citernes. Cette loi a été prorogée jusqu'au 31 décembre 1936 et un nouveau renouvellement sera sans doute demandé à la nouvelle Chambre. Pour médiocres que soient encore les frets pétroliers, à peine suffisants pour couvrir les dépenses moyennes d'exploitation des divers navires de la société, ils se maintiennent depuis quelques mois au niveau qu'ils ont difficilement atteint. Cette hausse et cette consolidation résultent en partie de l'entente internationale entre armements pétroliers qui tend à limiter le tonnage armé en fonction des besoins.

Le rapport expose ensuite sommairement la situation de l'armement pétrolier dans le monde, situation qui réagit évidemment sur celle de la compagnie. Le tonnage

pétrolier mondial, qui atteignait, le 1<sup>er</sup> janvier 1936 8.700.000 tonnes de jauge brute, n'a pas sensiblement varié au cours de ces trois dernières années. Par rapport à ce tonnage, la proportion de tonnage désarmé a été de 1.857.000 tonnes au 1<sup>er</sup> janvier 1933, soit 21 %, et était de 342.00 tonnes au 1<sup>er</sup> janvier 1936, soit de 4 %. Pour le seul pavillon français, la proportion était, aux mêmes dates, de 44 % et de 9 %.

La reprise est très nette et a sa naturelle contrepartie dans un accroissement du tonnage en construction par rapport aux chiffres très bas qui ont marqué les années de grande famine.

---

COMPAGNIE AUXILIAIRE DE NAVIGATION  
(*Le Temps*, 22 avril 1936)

L'assemblée tenue le 21 avril a approuvé les comptes de l'exercice 1935 se soldant par un bénéfice de 1.357.121 francs. Le dividende est fixé à 25 francs.

---

CHRONIQUE DES ASSURANCES  
L'Urbaine et la Seine  
(*L'Argus*, 29 nov. 1936)

Nouvel administrateur :

Yves Desprez, principal actionnaire, ancien élève de l'École polytechnique, administrateur délégué de la Compagnie auxiliaire de navigation, administrateur de la Compagnie française de raffinage.

---

Auxiliaire de Navigation  
(*Le Journal des finances*, 30 avril 1937)

La forte hausse des frets pétroliers en 1936 a exercé une influence très favorable sur les résultats de la Compagnie auxiliaire de navigation, qui ont bénéficié, en outre, du retard avec lequel l'augmentation des dépenses en monnaie dévaluée a suivi la dévaluation d'octobre 1936. La hausse du fret a été, pour la compagnie, d'autant plus intéressante que, grâce à la mise en service de son nouveau navire-citerne, le « Shéhérazade », elle a pu transporter 1.175.975 tonnes de pétrole brut et 75.274 tonnes d'essence, contre 860.194 et 74.753 tonnes respectivement en 1935.

Il en est résulté un important accroissement des produits d'exploitation par rapport aux années précédentes :

COMPTE DE PROFITS ET PERTES (en 1.000 fr.)

	1934	1935	1936
CRÉDIT			
Recettes brutes	<u>30.612</u>	<u>36.283</u>	<u>54.382</u>
DÉBIT			

Dépenses d'exploit.	25.631	30.125	37.043
Amortissements, provis.	4.250	4.800	9.531
Bénéfice net	731	1.358	7.808
	<u>30.612</u>	<u>36.283</u>	<u>54.382</u>

Malgré l'augmentation des dépenses d'exploitation, la compagnie a pu faire état, pour 1936, d'un bénéfice net de 7.808 000 francs, contre 1.358.000 francs en 1935, et cela après 9.531.000 francs d'amortissements et provision, contre 4.800.000 francs précédemment.

Le dividende, tout en étant fortement accru, de 25 à 55 fr., n'a absorbé que 3.025000 fr. sur un solde disponible supérieur à 8 millions.

Un nouvel amortissement de 3 millions prélevé sur ce solde porte à 12 millions et demi le montant total des amortissements de l'exercice, soit quatre fois la somme allouée aux actionnaires.

Pour justifier une répartition aussi conservatrice, le rapport présenté à l'assemblée du 20 avril insiste sur le caractère particulier de l'industrie sociale : « les taux de frets, déclare-t-il, déprimés ou fermes, évoluent presque régulièrement suivant une loi qui fait succéder par séries les années bénéficiaires et les années creuses, le déficit ou les insuffisances de celles-ci devant être pris en charge par celles-là ».

D'où la nécessité, pour l'entretien et le renouvellement de la flotte, d'une politique d'amortissement très prudente. Mais le conseil a déclaré aussi, qu'instruit par un passé récent — on sait que l'Auxiliaire avait dû suspendre ses répartitions en 1932 et 1933 par suite de la baisse des frets —, il avait en vue de ménager à l'avenir une meilleure stabilité des répartitions.

La principale caractéristique du bilan à fin décembre 1936 est la forte augmentation des disponibilités. Voici, du reste, comment cet inventaire se compare avec le précédent :

#### BILAN (en 1.000 fr.)

	1935	1936
ACTIF		
Matériel naval, immeubles	152.483	152.483
Approvisionnements	395	304
Disponibilités	9.214	24.138
Participations	7.412	7.431
Débiteurs	1.536	1.459
Comptes d'ordre	773	175
	<u>171.813</u>	<u>185.990</u>
PASSIF		
Capital	27.500	27.500
Réserves, provisions	33.013	40.746
Amortissements	83.122	85.045

Fonds d'ass. et secours	17.383	17.578
Comptes d'ordre	917	995
Exigibilités	8.198	6.015
Report	323	305
Bénéfice	1.357	7.806
	<u>171.813</u>	<u>185.990</u>

Les disponibilités sont passées de 9 millions à plus de 24 millions, alors que le passif exigible a fléchi de 8.194.000 francs à 6 millions.

Les amortissements se chiffrent par 85 millions en face de 152 millions d'immobilisations. Le rapport précise que le matériel naval, compris dans ce dernier poste pour 148 millions, se trouve inventorié, après déduction des amortissements, pour sa valeur actuelle sur le marché.

Les participations sont inscrites au bilan pour leur prix d'achat, soit 7.431.000 fr. 01, le principal élément de ce poste est constitué par un paquet de 12.211 actions de la Française des Pétroles, qui, sur la base du cours actuel de 775 francs représente à lui seul une valeur de 9 millions et demi. Ce poste recèle donc une plus-value latente appréciable. Il va, en outre, contribuer maintenant aux bénéfices du fait de l'ouverture des répartitions par la Française des Pétroles, qui distribue cette année un premier dividende de 25 fr.

Enfin, les réserves et provisions se montent à 40.746.000 francs pour un capital de 27500.000 francs, dont le montant apparaît disproportionné par rapport à la valeur de l'actif social.

C'est pour corriger cette disproportion, encore accrue du fait de la valorisation des navires sur le marché international après la dévaluation du franc, que la Société porte aujourd'hui son capital à 38.500.000 francs par incorporation d'une somme de 11 millions prélevée sur les réserves, et répartitions aux actionnaires de deux actions gratuites pour 5 anciennes.

Sans doute le conseil souligne-t-il l'aggravation des charges auxquelles ont à faire face les compagnies françaises, les difficultés qu'elles éprouvent actuellement, du fait de la situation de la construction navale, à rajeunir leur flotte, les perspectives ouvertes à l'Auxiliaire de Navigation n'en demeurent pas moins très favorables : la hausse des frets pétroliers s'est fortement développée depuis le début de 1937. On cote maintenant de 30 à 35 shillings, contre 15 à 20 shillings l'an dernier. L'aggravation des charges paraît donc largement couvertes, et si la fermeté se maintient, il n'est pas à exclure que les produits d'exploitation de l'exercice en cours pourraient se rapprocher du niveau record de 98 millions atteint en 1935. Dans ce cas, le dividende pourrait être majoré malgré l'intervention, dans le partage des bénéfices, des 22.000 actions gratuites qui viennent d'être créées.

L'action Auxiliaire de Navigation, qui, l'an dernier avait valu 415 au plus bas, se traite aujourd'hui vers 1.750, droit attaché aux titres gratuits. Ce cours capitalise l'affaire à 96 millions, soit très sensiblement le montant de l'actif net d'engagement, amortissements déduits. Il ne semble donc pas excessif.

---

*Annuaire industriel*, 1938 [données périmées depuis 1931, comme d'habitude] :

NAVIGATION (Cie auxiliaire de), 48. r, La Bruyère, Paris. 9<sup>e</sup>. T. Trin. 88-81 (3 lignes), Inter Trin. 30. Ad. t. Auxinavi-Paris. Codes : A.B.C. 5<sup>e</sup> éd., Bentley's Scott's 10<sup>e</sup> édit. Soc. an. au cap. de 27.300.000 fr. — Cons. d'adm. : Prés. : M. H. Desprez [† 29 octobre

1931] ; Vice-prés. : M. M. Pilliard ; Adm. dél. : M. F. Join-Lambert ; Adm. : MM. M. Auriol, R. Courau, Y. Desprez, B. de Vergès, G. Vernes.

Transports maritime. Transports de pétrole par navires-citernes. Gérance de navires. (42-7128).

---

La Compagnie auxiliaire de navigation  
La Compagnie africaine d'armement  
(in Augustin HAMON,  
*Les Maîtres de la France*, tome III, Éditions sociales, février 1938)

[129] Le siège de la première est 48, rue La Bruyère à Paris et son capital est de 27.500.000 francs. Des administrateurs, nos lecteurs connaissent déjà, pour les avoir vus, MM. Maurice Pilliard, qui en est le président ; Maurice Auriol, Gérard [130] Vernes, comte Robert de Vogüé, noms qui indiquent aussitôt que la Haute Banque a une forte emprise sur cette société. Et cela est confirmé par la présence comme commissaire aux comptes du comte François de Talhouët, cité dans notre tome I. L'administrateur délégué est M. Yves Desprez, fils de feu Henry Desprez, ingénieur en chef des ponts et chaussées, qui semble avoir été l'oncle de Georges Desprez, marié à Marie Davillier, de la famille des banquiers que nos lecteurs ont vus précédemment. Yves Desprez <sup>2</sup> est aussi administrateur-directeur de la Compagnie africaine d'armements. L'autre administrateur délégué est M. Francis Join-Lambert <sup>3</sup>. Enfin, le conseil comprend encore M. Robert Courau, que nous reverrons à l'Union des mines ; il semble représenter un groupe et point seulement ses propres capitaux.

---

Compagnie auxiliaire de navigation  
(*La Journée industrielle*, 30 avril 1938)

L'assemblée ordinaire tenue hier a approuvé les comptes de l'exercice 1937, faisant apparaître un bénéfice net de 12.385.177 fr., auquel vient s'ajouter le report antérieur de 1.489.701 francs.

Le dividende a été fixé à 85 fr. brut par action, soit 72 fr. 25 net pour les actions soumises à l'impôt de 15 %, 64 fr. 60 net pour les actions soumises à l'impôt de 24 % et 62 fr. 72 net pour les actions au porteur. Une somme de 1.236.826 fr. a été reportée à nouveau.

L'assemblée a confirmé la nomination, faite par le conseil, de M. Georges Durand-Viel comme administrateur.

Le rapport du conseil indique que, au cours de l'exercice, la flotte de la société a été complètement utilisée, les conditions du marché des transports de pétrole ayant été particulièrement favorables ; l'ensemble de l'industrie des transports maritimes dans le monde s'est d'ailleurs trouvée dans le même cas en ce qui concerne la tenue des frets ;

---

<sup>2</sup> Il habite avec sa mère, et à Paris et au château de Maniquerville, à Tourville-les-Ifs (Seine-Inférieure). Les Desprez sont alliés aux Lefèvre-Pontalis et aux Déjardin-Verkinder, dont les noms ont déjà apparu ou apparaîtront dans cet ouvrage.

<sup>3</sup> La famille Join-Lambert est une riche famille de Normandie, châteaux dans l'Eure et l'Orne. Francis Join-Lambert semble être proche parent du sénateur conservateur de l'Eure, André Join-Lambert, dont la femme est née Dailly, famille dont il a été parlé. Francis Join-Lambert, marié à une demoiselle Cottin, a un fils, Bernard Join-Lambert, enseigne de vaisseau. Un Jean Cottin siège à la Société métallurgique de Normandie, et un autre, Robert, est directeur des assurances la Prévoyance. Il n'est pas douteux que Jean Cottin soit apparenté à Francis Join-Lambert. Il est parent des Cottin, cités précédemment, à propos de la famille Gouin.



d'autre part, le volume des échanges s'est considérablement accru : une augmentation de 27 % a marqué le transit du canal de Suez par rapport à l'exercice 1936 : le tonnage désarmé de la flotte mondiale — qui était encore de 3.700.000 tonnes au mois de janvier 1937 — n'est plus, au début de 1938, que de 1.730.000 tonnes brutes et le tonnage mondial a augmenté, dans le même temps, de 1.222 000 tonnes.

L'armement français a, bien entendu, bénéficié de l'augmentation du trafic, mais dans une mesure évidemment moindre. Le rapport rappelle les motifs particuliers du handicap subi par cette industrie, handicap contraire au renouvellement de la flotte marchande française : hausse des prix intérieurs, augmentation considérable des salaires, compensation insuffisante par l'État des charges imposées par la législation nationale, aggravées aujourd'hui par l'adoption de la loi de quarante heures. L'ensemble de notre armement national s'est vu, en mars 1937 privé du bénéfice de la loi de 1936 qui, se superposant à la loi d'aide à l'armement libre de 1934, avait pour but de compenser les charges supplémentaires nées de la législation nouvelle.

Pour ce qui est de l'armement pétrolier, en particulier, le bénéfice de la loi de 1934 elle-même lui a, en outre, été retiré à dater du 1<sup>er</sup> juillet 1937.

L'exploitation de la flotte de la société a conduit à des résultats assez satisfaisants pour que les suppressions dont il s'agit n'aient pas compromis les effets de la hausse temporaire des frets et la société a su tenir compte, dans ses protestations, des difficultés auxquelles les pouvoirs publics ont dû faire face. Il n'en demeure pas moins que les armements étrangers concurrents ont encore amélioré par là même leur position par rapport aux armements pétroliers français et se sont trouvés dans le cas de pouvoir s'assurer contre le risque de baisse importante des frets, d'une manière plus satisfaisante que nous ne pouvons le faire nous mêmes. C'est ainsi que les armateurs britanniques et scandinaves réalisent par rapport à nous, sur l'exploitation annuelle d'un navire-citerne de moyen tonnage, une économie dépassant 5.000 livres sterling.

Au cours de l'exercice, 651.621 milles ont été parcourus par les navires-citernes de la société, contre 606.172 en 1936 ; 1.058.869 tonnes de produits bruts et 71.711 tonnes de produits blancs ont été transportées, contre 1.175.975 et 75.274. Le cargo *Briséis* s'est échoué, le 1<sup>er</sup> octobre 1937, sur les côtes de l'île de Guernesey ; le navire a dû être abandonné.

Le rapport ajoute que la société a commandé, en janvier 1938, aux Ateliers et Chantiers de France\*, un nouveau pétrolier de 18.500 tonnes. Un autre navire de 15.500 tonnes a été commandé, en septembre 1937, aux chantiers Burmetster et Wain, de Copenhague.

Le rapport signale, enfin, que, malgré une baisse ininterrompue des taux de fret, les résultats du premier trimestre de l'exercice en cours sont satisfaisants. Il convient, bien entendu, de ne pas perdre de vue qu'ils se chiffrent dans une monnaie dont la valeur, par rapport à la valeur de la tonne de navire construit ou en construction, a été s'amenuisant au cours de l'exercice considéré et de l'exercice actuel. Il importe, en même temps, de tenir compte, dans l'appréciation de ces résultats et pour la fixation du solde bénéficiaire net d'amortissement et de provisions, de ce que l'exercice a coïncidé avec une période de frets élevés et, à vrai dire, exceptionnels.

Enfin, les effets du concours apporté par l'Office national des combustibles liquides à l'armement pétrolier vont en diminuant dans la mesure où la date d'expiration de la loi de 1925 approche et où le franc se trouve déprécié ; ils ont, de jour en jour, moins d'influence sur le résultat de l'exploitation et sur la mise en chantier, que le législateur entendait encourager, de navires dont le prix s'exprime en or. Les pouvoirs publics se préoccupent, d'ailleurs, de cette situation et une commission a été nommée dont les conclusions s'inspirèrent certainement de l'intérêt — plus pressant encore qu'en 1925 — de maintenir et, si possible, d'accroître les transports de combustibles liquides sous pavillon français.

---

Compagnie auxiliaire de navigation  
(*Les Annales coloniales*, 24 octobre 1938)

Le conseil d'administration a décidé la mise en paiement le 21 octobre 1938 d'un acompte de 25 francs brut par action, à valoir sur le dividende de l'exercice 1938.

---

Compagnie auxiliaire de navigation  
(*La Journée industrielle*, 26 avril 1939)

L'assemblée ordinaire, tenue hier, sous la présidence de M. Maurice Pilliard, a approuvé les comptes de l'exercice 1938 qui se soldent par un bénéfice de 12.451 285 fr., auquel s'ajoute le report antérieur de 2.726.528 fr. Le dividende a été fixé à 85 fr. brut par action. Un acompte de 25 fr. ayant été payé le 21 octobre dernier, le solde, soit 60 fr., sera payable, à partir du 1<sup>er</sup> mai, à raison de 49 fr. 20 net pour les actions soumises à l'impôt de 18 %, 43 fr. 80 net pour celles soumises à celui de 27 % et 43 fr. 30 net pour les actions au porteur. Une somme de 2.864.460 fr. a été affectée à la réserve pour éventualités diverses, 4.283.058 ont été reportés à nouveau.

MM. Yves Desprez. et Maurice Pilliard ont été réélus administrateurs.

Dans son rapport, le conseil rappelle que la flotte de la société, qui comprenait, en 1914, cinq navires charbonniers, d'un tonnage en lourd total de 17.000 tonnes, groupe au 31 décembre 1938 neuf pétroliers portant 105.000 tonnes. Deux unités, l'une de 15.500 tonnes, l'autre de 18.590 tonnes, entreront en service dans un an.

Le rapport signale, d'autre part, que l'Office national des combustibles liquides a apporté avec clairvoyance l'aide opportune des primes instituées par la loi du 10 janvier 1925, dont il a provoqué le vote en faveur de l'armement pétrolier, primes dont la totalité a contribué à réaliser le développement et le renouvellement de la flotte de la société.

Le rapport de l'an dernier signalait les conditions favorables dans lesquelles s'était exercé, au cours de l'année 1937, l'industrie des transports maritimes dans le monde et, en particulier, les transports de combustibles liquides. L'année 1938 n'a pas connu la forte et brève poussée de frets exceptionnels qui avait marqué sa devancière. Les résultats de l'exercice n'en sont pas moins satisfaisants, le taux moyen des frets s'étant, encore établi à un chiffre relativement élevé et ils demeurent comparables à ceux de l'exercice précédent.

Les navires de la compagnie ont été entièrement utilisés, à l'exception du *Pallas*, qui a été désarmé pendant cinq mois ; ils ont parcouru 601.775 milles contre 651.621 en 1937 et ont transporté 985.993 tonnes contre 1.129.980.

Un nouveau navire de 18.500 tonnes a été commandé aux Ateliers et Chantiers de France, à Dunkerque. Il entrera en service, ainsi, d'ailleurs, que le pétrolier commandé aux chantiers danois, dans les premiers mois de 1940. Le rendement à attendre de ces nouvelles unités de fort tonnage, qui s'incorporent à une flotte dotée d'amortissements largement calculés, permet d'envisager sans appréhension la période de dépression qui peut éventuellement succéder aux deux années favorables que l'armement vient de traverser ; depuis trois mois déjà, les frets enregistrés se sont révélés médiocres, sans qu'il soit, d'ailleurs, possible de faire des pronostics sur leur évolution dans un avenir, même rapproché.

Le rapport rappelle également le décret-loi intervenu le 14 juin 1938. dont les dispositions sont profondément différentes de celles de la loi du 10 janvier 1935. Le

total des primes exprimées en francs est accru. La répartition en est assurée certainement d'une manière plus équitable et plus efficace.

---

### Le torpillage de trois bateaux français

---

Un, au moins, des sous-marins agresseurs a été coulé  
(*Le Journal des débats*, 18 octobre 1939)

Nous avons annoncé, hier soir, que trois bâtiments de commerce français, le paquebot *Bretagne* avaient été torpillés. On peut assurer qu'au moins l'un des sous-marins ennemis a été coulé. Touchant les passagers et l'équipage des bateaux torpillés, le commissariat à l'information communique les renseignements suivants :

Paquebot *Bretagne*, de la Compagnie générale transatlantique\* : 5 hommes d'équipage et 2 passagers de troisième classe sont portés manquants. Les rescapés sont arrivés à bon port.

Pétrolier *Émile-Miguet*, de la Compagnie auxiliaire de navigation : tout l'équipage a été recueilli.

Cargo *Louisiane*, de la Compagnie générale transatlantique\* : un seul tué, le second capitaine. Les rescapés sont arrivés à bon port.

---

### Compagnie auxiliaire de navigation (*La Journée industrielle*, 2 mai 1940)

L'assemblée générale ordinaire, tenue sous la présidence de M. M. Pilliard, président du conseil d'administration, a approuvé les comptes de l'exercice, d'une durée de huit mois, clos le 31 août 1939. Le solde créditeur du compte « Profits et Pertes » s'élève à 13.386.734 francs, permettant la distribution d'un dividende de 85 fr. brut, payable à partir du 6 mai. Il a été porté à une « réserve extraordinaire » une somme de 5.000.000 de francs.

Le rapport du conseil signale que la flotte de la société est affrétée par l'État, à des conditions qui, à l'heure présente, ne sont pas encore fixées, malgré les efforts accomplis depuis des mois par l'organisation professionnelle de l'industrie navale. Le conseil a lieu de penser que ces conditions seront modestes et conduiront sans doute à des résultats qui justifieront l'importance du report à nouveau figurant au bilan.

---

## Léon Yves Henry DESPREZ, président

Né au Havre, le 18 sept. 1886.

Fils d'Henri-Marie Desprez et de Marie-Louise Julie Henriette Demonjay.

Marié à Paris VIII<sup>e</sup>, le 11 août 1913, avec Marie Davillier. Dont Paul (ép. D<sup>lle</sup> Déjardin-Verkinder), Jeanne (M<sup>me</sup> Jean Lefevre-Pontalis), Henry (ép. Mary Mayer), Yvette (m<sup>me</sup> Manuel Béraldi), Jean (mpf); Guy (ép. Madeleine Bagot).

Polytechnicien, École d'application d'artillerie et du génie.

Sous-directeur (oct. 1920), directeur (1<sup>er</sup> décembre 1924), administrateur (1930) vice-président du (10 novembre 1931), président (17 décembre 1940) de la Compagnie auxiliaire de navigation.

Directeur de la Cie africaine d'armement (20 nov. 1924),

Administrateur de la compagnie d'assurances l'Urbaine et la Seine (nov. 1936),

de la Société française de transports pétroliers

des Ateliers et chantiers de Bretagne.

du Canal de Suez.

Membre du conseil de surveillance de l'Union des remorqueurs de l'océan.

Ancien maire de Maniquerville (Seine-Inférieure) et conseiller municipal de cette commune depuis 1942.

Vice-président de l'Union sociale maritime.

Commandeur de la Légion d'honneur du 27 mars 1956 : président du Comité central des armateurs de France et de la Cie auxiliaire de navigation.

## Cie auxiliaire de navigation (*Le Journal*, 9 juin 1941)

Les comptes de l'exercice 1940 (d'une durée exceptionnelle de 16 mois), se soldant par un bénéfice net de 13.204.616 fr., ont été approuvés par l'assemblée tenue le 29 mai. Le dividende a été maintenu à 85 fr. brut par action, il est payable depuis le 5 juin.

Une assemblée extraordinaire, tenue ensuite, a mis les statuts en harmonie avec la loi du 16 novembre 1939.

## COMPAGNIE AUXILIAIRE DE NAVIGATION [Desfossés 1956/459]

Pilliard (Maurice)[Toulon, 1877-Allonne, Deux-Sèvres, 1961][gendre d'André Lebon][lic. en droit, anc. adm. des Messageries maritimes, 459 (ph Auxiliaire de navigation), 704 (Cie française des pétroles).

Desprez (Yves)[1886-1965][Fils d'Henri Desprez, fdt de la Cie auxiliaire de navig. Marié à Marie Davillier. Polytechnicien], 453 (Cie africaine d'armement), 456 (SFTP-Transp. pét.), 459 (pdg Auxiliaire de navig.), 474 (Suez), 941 (ACB).

Durand-Viel (G.), 459 (v.-pdt Auxiliaire de navigation), 474 (v.-pdt Suez), 961 (Chantiers et ateliers Augustin Normand).

Perrachon (J.), 453 (adg Cie africaine d'armement), 459 (adga Auxiliaire de navigation).

Hély d'Oissel (baron Pierre)(1887-1959)[fils aîné d'Étienne, pdt des Charbonnages des Bouches-du-Rhône, v.-pdt St-Gobain, PLM, CIC, adm. Gafsa][adm. (1928), puis président (1936-1952) de Saint-

Gobain, adm. de Commentry, Fourchambault et Decazeville (1929), des Charbonnages des Bouches-du-Rhône et des Assurances L'Urbaine], 170 (CIC), 459 (Auxiliaire de navig.), 853 (pdt Imphy), 937 (Univ. d'acétylène), 1433 (Gafsa), 1449 (ph St-Gobain).

Join-Lambert (Francis), 447 (v.-pdt Agences mmes Henry Lesage), 459 (Auxiliaire de navigation).

Lefol (Lucien)[x /xx][Marine](ing. génie maritime), 459 (Auxiliaire de navigation), 559 (Charb. Beeringen), 859 (Forges+aciéries Marine), 946 (Forges+chantiers Gironde).

Vernes (Gérard)[1901-1967][fils de Félix Vernes et d'Hélène Mallet][anc. adm. Houillères de Rochebelle et Mines et chemins de fer d'Épinac, futur pdt Cie centrale de distribution d'énergie électrique, de l'Alimentation équilibrée de Commentry, de la Blanchisserie du Cygne...], 37 (Abeille-Vie), 72 (Abeille-RD), 92 (Abeille-ré), 223 (Bq hypo. fr.-argentine), 459 (Auxiliaire de navigation), 1357 (SLEE).

Fontan (J.), 453 (comm. cptes Cie africaine d'armement), 459 (comm. cptes Auxiliaire de navigation)

Talhouët (marquis François de)[1889-1960][Ép. Solange de Renusson d'Hauteville), 156 (Caisse gén. de prêts fonc. et indus.), 459 (comm. cptes Auxiliaire de navigation), 558 (Mines Czeladz).

Mulquin (Carlos)(ép. Marie-Thérèse Longepierre)(comm. cptes), 36 (Urbaine-Vie), 221 (Sudameris), 453 (comm. cptes Cie africaine d'armement), 459 (comm. cptes suppl. Auxiliaire de navigation), 474 (commission vérif. cptes Suez), 651 (Asturienne), 1449 (St-Gobain), 2118 (BHV).

SIÈGE SOCIAL : Paris, 48. rue La Bruyère. Tél. - TRI. 99-50.

COMMISSAIRES AUX COMPTES : MM. J. Fontan, de Talhouët ; P. Mulquin, suppléant.

CONSTITUTION : Société anonyme française, constituée le 4 octobre 1912, pour une durée expirant le 4 octobre 2050.

OBJET : Toutes opérations de navigation, d'armement, d'affrètement, de consignation et de commission.

NAVIRES : 7 bateaux-citernes d'un port en lourd de 179.950 t.

PARTICIPATIONS : Cie africaine d'armement, Cie française des pétroles, Sté française de transports pétroliers.

CAPITAL SOCIAL : 900 millions de fr., divisé en 190.000 actions de 5.000 fr. À l'origine, 1 million de fr., porté à 3 millions en mai 1919 ; à 3.500.000 fr. en juillet 1919, à 10 millions en décembre 1919 ; à 25 millions en 1920 ; à 27.500.000 fr. en janvier 1927 par la création de 5.000 actions B à vote plural, assimilées depuis (ass. extraordinaire du 15 octobre 1935) ; porté en 1937 à 38 millions 500.000 fr. par la création de 22.000 actions nouvelles de 500 fr., libérées par répartition des réserves et distribuées gratuitement aux actionnaires à raison de 2 actions nouvelles pour 5 anciennes. Porté en 1946 à 40.500.000 fr. pour règlement de l'impôt de solidarité nationale. Porté en 1947 à 64.800.000 fr. par la création de 48.600 actions nouvelles de 500 fr. réparties gratuitement (3 nouv. pour 5 anc.). Porté en 1949 à 109 millions par incorporation de réserves et création de 86.400 actions de 500 fr. attribuées gratuitement (2 nouv. pour 3 anc.). Porté en 1949 à 270 millions par élévation du nominal de 500 à 1.250 fr., puis en 1950 à 360 millions par répartition gratuite d'une action nouvelle de 1.250 fr. pour 3 anciennes, enfin titres regroupés en 2.500 fr. Porté en 1952 à 900 millions par élévation du nominal à 5.000 fr. et création de 36.000 actions nouvelles de 5.000 fr. réparties gratuitement (1 pour 4).

RÉPARTITION DES BÉNÉFICES : 5 % à la réserve légale ; 5 % d'intérêt aux actions ; prélèvements facultatifs pour réserves ou affectations spéciales. Sur le surplus, 10 % au conseil, le solde aux actions.

LIQUIDATION : Remboursement du capital. Le solde aux actions.

SERVICE FINANCIER : MM. Vernes et Cie, 29, rue Taitbout. Transferts : siège social.

COTATION : Parquet « Cote Desfossés » actions 43. — Notice SEF : TR 4.

COUPONS NETS AU PORTEUR : n° 37 (21 mai 1951), 630 fr. ; 38 (15 mai 1952), 533 ou 1.066 fr. ; 39 : droit d'attribution (1 pour 4) ; 40 (15 mai 1953), 1.200 fr. ; 41 (10 mai 1954), 1.250 fr., 42 (9 mai 1955), 1.250 fr.

	Amort.	Provis.	Bénéfice net	Réserves	Divid. et tant.	Div. brut par act.
	(En 1.000 francs)					(En francs)
1946	20.000	9.483	17.965	8.260	9.694	100 00
1947	40.000	6.825	33.019	17.200	15.778	100 00
1948	260.000	57.930	67.795	36.599	82.071	121 95
1949	260.000	65.800	84.078	11.100	72.548	304 87

1950	575.000	150.859	139.531	17.700	121.017	768 29
1951	1.500.000	365.825	234.006	27.000	206.100	1.300 00
1952	1.600.000	661.725	314.690	27.000	287.690	1.463 45
1953	600.000	228.951	286.500	—	286.600	1.457 50
1954	800.000	170.174	315.663	15.783	299.880	1.524 40

BILANS AU 31 DÉCEMBRE (En 1.000 francs)

	1950	1951	1952	1953	1954
ACTIF					
Immobilisations (nettes)	473.449	192.276	2.485.080	3.216.397	3.786.202
Autres valeurs immobilisés	24.565	24.637	311.863	20.264	19.896
Réalisable :					
Débiteurs	208.469	136.458	167.444	152.009	112.902
Titres de placement	331.646	440.998	399.970	449.101	457.814
Disponible	871.106	2.731.129	3.753.478	8.108.686	2.268.272
	<u>1.909.236</u>	<u>3.525.368</u>	<u>7.107.735</u>	<u>6.946.451</u>	<u>6.636.086</u>
PASSIF					
Capital	360.000	360.000	900.000	900.000	900.000
Réserves	681.253	1.814.126	4.114.535	4.141.535	4.141.535
Fonds de renouvellement et provisions	276.965	497.759	854.038	61.7.981	572.669
Dette à long terme	—	197.680	477.835	477.835	477.835
Dette à court terme	451.486	421.707	446.637	483.200	227.384
Bénéfices	139.581	234.006	314.690	286.500	315.663
	<u>1.909.235</u>	<u>3.525.368</u>	<u>7.107.735</u>	<u>6.946.451</u>	<u>6.635.086</u>

WW 1979 :

PILLIARD (André), ingénieur, directeur de sociétés. Né le 6 juillet 1914 à Clairefontaine (Yvelines). Fils de Maurice Pilliard, président de la **Compagnie auxiliaire de navigation**, et de M<sup>me</sup>, née **Marie Lebon**. Mar. le 9 août 1939 à M<sup>lle</sup> Geneviève Fournier-Foch (6 enf. : Bertrand [déc.], Jean-Claude, Didier, Chantal [M<sup>me</sup> Baudouin Bollaert], Christine [M<sup>me</sup> Vincent Bazin], Dominique). Études : Lycée Pasteur à Neuilly-sur-Seine, Collège Saint-François-de-Sales à Évreux, Lycée Saint-Louis à Paris, Institut national agronomique, École nationale des eaux et forêts. Dipl. : ingénieur agronome, ingénieur des eaux et forêts. Carr. : garde général des eaux et forêts (1939), chef de

circonscription à Châteauroux (1940), à Fez (1941-1946), puis successivement secrétaire général (1946), directeur-secrétaire général (1958), administrateur et directeur général adjoint (1965), administrateur et directeur général (1968), vice-président-directeur général (1970) puis président-directeur général (1971-1977) puis administrateur (depuis 1977) de la Compagnie Auxiliaire de navigation, directeur général (1965), président-directeur général (1971-1973), puis administrateur de la Compagnie africaine d'armement, administrateur de Sanara (Compagnie générale de navigation et de transports), de la Société centrale des Assurances générales de France (A.G.F.), de la Compagnie française des pétroles, de la Compagnie française de raffinage [CFR] (1975-1978), de la Société civile immobilière Banville (depuis 1975), président du Comité professionnel de normalisation comptable pour les activités de transports maritimes (depuis 1967), vice-président du Comité central des armateurs de France (1972-1978). Décor. : chevalier de la Légion d'honneur, croix de guerre 39-45. Membre du Cercle du Bois-de-Boulogne. Adr. : prof., Compagnie française des pétroles, 5, rue Michel-Ange, 75016 Paris ; privée, 8, rue de l'Alboni, 75016 Paris.

WW 1979 :

PILLIARD (Jean-Louis), président de sociétés. Né le 20 mai 1920 à Paris. Fils de Maurice Pilliard, président de la Compagnie auxiliaire de navigation, et de M<sup>me</sup>, née Marie Lebon. Mar. le 17 nov. 1944 à M<sup>lle</sup> Christiane Japy (3 enf. : Catherine [M<sup>me</sup> Pierre Laperche de Crozals], Hervé, Agnès). Études : Collège Saint-Martin de Pontoise, École Sainte-Geneviève à Versailles. Carr. : directeur général (1962), administrateur-directeur général (1964) puis président-directeur général (depuis 1969) de La Radiotechnique, président-directeur général (depuis 1967) de R.T.C. La Radiotechnique-Compelec, administrateur-directeur général de Gallay S.A.\*, administrateur de la Banque Hervet, de la Barclays Bank S.A., d'Électro-Banque [CGÉ], de la Sopad, vice-président (1970) puis président (depuis 1976), de la Fédération des industries électriques et électroniques, membre de la commission de politique économique générale (depuis 1966), membre du comité exécutif (depuis 1972) du conseil national du patronat français [CNPF]. Décor. : officier de la Légion d'honneur, croix de guerre 39-45. Membre du Cercle du Bois-de-Boulogne, du Golf de Saint-Cloud, etc. Adr. : prof., 51 rue Carnot, 92154 Suresnes.

WW 1979 :

SARTRAL (Pierre), ingénieur, directeur de sociétés. Né le 5 juillet 1914 à Neuilly-sur-Seine (Hauts-de-Seine). Fils de Robert Sartral, ancien élève de l'École polytechnique, et de M<sup>me</sup>, née Charlotte Bourrut-Lacouture. Mar. le 20 déc. 1937 à M<sup>lle</sup> Monique Jordain (4 enf. : Olivier, Philippe, Didier, Catherine). Études : institution de Sainte-Croix à Neuilly-sur-Seine, École Sainte-Geneviève à Versailles. Dipl. : ingénieur civil du génie maritime. Carr. : ingénieur aux Chantiers de la Seine-Maritime (1941-1947) au Trait, ingénieur (1947), chef du service technique (1956), directeur (1966), directeur général adjoint (1970), directeur général (1971), administrateur directeur général (1975), vice-président-directeur général (1976-1977) de la Compagnie auxiliaire de navigation où il reste administrateur, directeur général adjoint (1970), puis administrateur-directeur général (depuis 1971) et président-directeur général (depuis 1978) de la Compagnie africaine d'armement, président-directeur général (1975-1977) de la Compagnie de navigation fruitière-Agences maritimes Henry Lesage, puis président-directeur général de la Compagnie de navigation fruitière (jusqu'à déc. 1977) et président des Agences maritimes Henry Lesage (depuis janv. 1978), administrateur des Ateliers français de l'Ouest et de la Compagnie navale des pétroles, membre du comité français de l'American Bureau of Shipping. Décor. : chevalier de la Légion d'honneur, Croix de guerre 39-45. Sports : golf, tennis. Membre du Golf de Saint-Germain-en-Laye et du

Golf de La Baule. Adr. : prof., 38, av. Montaigne, 75008 Paris ; privée, 4, av. des  
Conférences, 92150 Suresnes.

---