

COMPAGNIE HAVRAISE PÉNINSULAIRE DE NAVIGATION À VAPEUR (1882-1930)

Création de la Banque Périer,
du Comptoir d'escompte de Paris et de ses satellites,
le [Crédit foncier colonial](#)
et la [Banque maritime](#)

Eugène GROSOS, fondateur

Né à Saint-Vaast-la-Hougue (Manche), le 24 février 1833.

Marié en 1869 avec Marie-Louise Françoise Saint-Vel, puis en 1871 avec sa sœur Marie-Laure, filles d'Anicet-Elphège Saint-Vel, directeur du Crédit foncier colonial.

1 fille de sa première union, 3 filles et deux fils (André et Raoul) de la seconde.

Créateur de l'entreprise en 1860 : liaisons avec la péninsule Ibérique (d'où son nom), l'Afrique du Nord et l'Italie.

Consul de Turquie au Havre.

Chevalier de la Légion d'honneur du 5 mai 1871 : chef d'escadron aux guides-éclaireurs du Havre.

Officier de la Légion d'honneur du 30 décembre 1890 : directeur général de la Compagnie havraise péninsulaire, président de la Société des sauveteurs du Havre.

Décédé à Paris, le 26 octobre 1908.

SINISTRES MARITIMES

(*La Petite Gironde*, 1^{er} novembre 1884)

Nous avons annoncé l'échouement, à la sortie de Rio-Janeiro, du magnifique vapeur français le *Moreno*, construit par les Forges et Chantiers de la Méditerranée. Les dépêches de Rio au Lloyd's List nous font connaître que ce navire est aujourd'hui complètement perdu et que le sauvetage est impossible.

Notre marine marchande a été singulièrement maltraitée dans cette dernière quinzaine. Outre la perte du *Moreno*, il y a eu à enregistrer celle du grand steamer *La Ville-de-Marseille* et de la *Lionne*, l'un et l'autre de compagnie Grosos et perdus au Cap-Finistère ; celle du *Dunkerquois* perdu aussi dans le Nord. Total : quatre steamers français en quinze jours.

Notre port a perdu en outre deux long-courriers : l'*Augustin* en Espagne et le *C.-P.* au cap de Bonne-Espérance.

Notre commerce maritime, déjà si cruellement éprouvé par les événements commerciaux et politiques, n'avait vraiment pas besoin de cette nouvelle série de désastres pour se relever.

Frédéric dit Fédor MANNBERGUER,
président (1882-1890)

Né le 1^{er} juillet 1823 à Strasbourg.
Chevalier de la Légion d'honneur du 14 août 1874 : vice-président et trésorier général de la Société de protection des Alsaciens-Lorrains.
Directeur de la Banque Périer frères et Cie.
Son représentant au Crédit foncier franco-canadien, aux [Monts-de-piété égyptiens](#) (1881) ainsi qu'aux assurances Soleil-Vie (1882).
Décédé le 13 septembre 1891.

COMPAGNIE HAVRAISE PÉNINSULAIRE DE NAVIGATION À VAPEUR
(*Le Journal des finances*, 23 septembre 1882)

Par délibération en date du 5 août 1882, le conseil d'administration de la Compagnie havraise péninsulaire de navigation à vapeur a décidé que le deuxième versement de 125 fr. par action (sur les actions non encore libérées), sera fait du 1^{er} au 15 octobre 1882.

COMPAGNIE HAVRAISE PÉNINSULAIRE DE NAVIGATION À VAPEUR
(*Le Capitaliste*, 22 novembre 1882)

Les actionnaires de cette société, réunis en assemblée générale extraordinaire au siège de la société, 28, rue Bergère, ont voté, à l'unanimité, la mise au porteur des actions libérées de 250 fr., conformément à la loi du 24 juillet 1867. Le président a informé les actionnaires que la Compagnie possédait 8 steamers en cours de navigation et 6 sur les chantiers, qui seront livrés partie encore cette année, et le dernier, au mois de mars 1883.

VALEURS INDUSTRIELLES
(*Le Capitaliste*, 3 janvier 1883)

À partir du 28 décembre, les 12.820 actions de 500 fr., émises au pair, libérées de 250 fr. et au porteur, numéros 7.181 à 20.000. faisant partie des 20.000 actions composant le capital social de la Compagnie havraise péninsulaire de navigation à vapeur, seront admises aux négociations de la Bourse, au comptant.

Jouissance courante : 1^{er} avril 1882.

Annuaire de la Cie des agents de change 1883/1884, p. 1277-84+1538 :

COMPAGNIE HAVRAISE PÉNINSULAIRE DE NAVIGATION À VAPEUR

S.A. du 16 mars 1882 devant M^e Mahot-Delaquerantonnais.

Siège : Paris, rue Bergère, 28.

Direction gén. de l'expl. au Havre.

Adm. : Mannberguer, pdt ; Bernard ¹, Denfert-Rochereau ², H. Fould ³, Latham ⁴,
Odinet ⁵, F. Périer ⁶, Saint-Vel ⁷.
Dir. gén. : E. Grosos.

BANQUE MARITIME*
Assemblée générale ordinaire du 7 avril 1883
(*Le Journal des finances*, 21 avril 1883)

.....
De concert avec l'ancienne et honorable maison Périer frères et Cie, nous avons transformé en société anonyme la compagnie E. Grosos, du Havre, qui est devenue, sous la même direction, la Compagnie havraise péninsulaire de navigation à vapeur, au capital de dix millions de francs. La nouvelle société a continué, en les développant considérablement par l'adjonction d'un matériel neuf, l'exploitation des lignes déjà existantes dont les services sont connus et appréciés de tout le commerce.

Pyrénées-Orientales
(*La Petite Gironde*, 21 février 1884)

(De notre correspondant particulier.)

Perpignan, 18 février.

Depuis hier, une tempête de sud-est règne sur le littoral de la Méditerranée. Des sinistres sont à craindre. Le paquebot *Malvina*, de la Compagnie transatlantique, qui devait se diriger sur Alger avec le courrier de France, a éprouvé un retard considérable, bloqué qu'il était dans le port de Cette. Par contre, un grand nombre de bateaux se sont réfugiés à Port-Vendres.

Le steamer *Ville-de-Lisbonne*, de la Compagnie Grosos, qui faisait le service du Havre à Port-Vendres, s'est perdu corps et biens près de Cherbourg.

FRANCE ET CHINE
(*La Liberté*, 9 août 1884)

¹ Rémy Bernard : directeur de la Banque maritime.

² Eugène Denfert-Rochereau (1835-1889) : frère du « Lion de Belfort ». Directeur du Comptoir d'escompte de Paris. Son représentant à la Banque maritime (1881), au Crédit foncier colonial (1885), à la Société industrielle et commerciale des Métaux. Il se suicide à la suite de la faillite de cette dernière affaire (« krach des cuivres »).

³ Henry Fould (1837-1895) : président des Chargeurs réunis et des Ateliers et Chantiers de la Loire, administrateur du Chemin de fer du Nord (1887), de la Compagnie royale et impériale privilégiée des chemins de fer autrichiens (1890), du journal *l'Economiste français*...

⁴ Richard Edmond Latham (1837-1923) : négociant au Havre. membre (30 mai 1872), trésorier (5 avril 1875), vice-président (11 mai 1883) de la chambre de commerce du Havre. Chevalier de la Légion d'honneur (1887).

⁵ René Odinet (Vezin, Moselle, 5 novembre 1834-Nice, 10 avril 1906) : chevalier de la Légion d'honneur (1878) : armateur, directeur des Messageries maritimes au Havre.

⁶ Ferdinand Périer (1847-1921) : banquier à Paris. Président de la Compagnie à partir de 1891. Voir encadré ci-dessous.

⁷ Anicet-Elphège Saint-Vel (Fort-Saint-Pierre, Martinique, 1819-Paris, 1891) : secrétaire général (1^{er} mai 1862), puis directeur (9 août 1871-1889) du Crédit foncier colonial. Père de deux filles, successivement mariées en 1869 et 1871 avec Eugène Grosos.

Les paquebots de la Compagnie Grosos, affrétés par l'État, sont partis de Brest pour le Tonkin avec les troupes. Le 17 août, le *Rio-Negro*, des Chargeurs-Réunis, partira d'Alger, et le transport de l'État le *Shamrock* appareillera de Brest le 25. Ces deux bâtiments emportent également des renforts et du matériel.

Le croiseur le *Rigault-de-Genouilly* a quitté Cherbourg, se rendant dans les mers de Chine. Les avisos de 1^{re} classe le *Nielly* et le *La-Pérouse* sont prêts à prendre la mer pour aller également se ranger sous les ordres de l'amiral Courbet.

Ces mesures doivent prouver au gouvernement chinois que la France veut en finir et ne reculera devant aucun sacrifice pour obtenir la satisfaction qui lui est due.

.....

LA TEMPÊTE EN ALGÉRIE (*La Croix*, 18 février 1886)

Le *Petit Marseillais* publie les détails suivants sur la récente tempête qui vient de désoler les côtes d'Algérie :

À Alger, il n'y a eu aucun accident de personnes à déplorer, quelques dégâts à la jetée et c'est tout.

Il n'en a pas été de même partout.

Le navire *Orient*, de la compagnie Caillot et Saint-Pierre de Marseille, assailli par la tempête, a éprouvé de fortes avaries ; toutes ses embarcations ont été enlevées par les vagues ; un formidable coup de mer lui a enlevé sa passerelle ; plusieurs matelots ont été grièvement contusionnés; et enfin, une partie des marchandises a été avariée.

Le vapeur la *Ville-de-Messine*, de la compagnie Grosos, a été encore plus éprouvé. Il a été assailli par la tempête à la hauteur de Ténès ; le bâti des cabines fut brisé et l'eau, pénétrant jusqu'aux cales, creva toutes les cloisons. La secousse fut si violente que le chargement fut déplacé et le navire resta couché sur son flanc gauche.

Ce ne fut qu'après dix-neuf heures de lutte et d'efforts, que le navire, toujours couché sur le côté gauche, put être conduit jusqu'à Oran.

Un marin avait eu un bras cassé, deux autres ont eu des blessures assez graves. Le capitaine, enlevé par une vague, avait été jeté contre le bord d'une embarcation et fortement contusionné.

Le vapeur *Victor*, du port d'Oran, a coulé devant Tanger. L'équipage est sauvé.

Le *Bastia* a dû se réfugier, avec de fortes avaries, dans le port de Carthagène.

À *Arzew*, une goélette, la *Coquette*, a été jetée à la côte, entre *Azzew* et *Damesne*, au moment où elle tirait des bordées pour entrer dans le port.

Trois marins, parmi lesquels le capitaine, ont été enlevés par les vagues et se sont noyés ; il y a eu une quatrième victime. Un Napolitain, allant porter secours à d'autres naufragés, a été jeté par un coup de mer contre une des piles de métal près de l'appontement et a été presque coupé en deux.

La mort du capitaine a été des plus dramatiques. Ce malheureux, voyant son navire perdu, et voulant rester le dernier à son bord, s'était attaché par le milieu du corps à l'arrière du navire ; il n'a pas tardé à être asphyxié par les vagues. Quelques minutes après, son cadavre; plié en deux, suivait les mouvements du navire auquel il était suspendu. Ce spectacle était navrant pour les assistants. Trois-autres marins, qui avec les trois naufragés, composaient l'équipage, ont pu être sauvés. On assure que depuis vingt ans au moins, on n'axait vu la mer aussi furieuse.

DÉCISIONS ET AVIS
DE LA CHAMBRE SYNDICALE DES AGENTS DE CHANGE DE PARIS
(*Le Capitaliste*, 8 septembre 1886)

Par suite des résolutions de l'assemblée générale extraordinaire des actionnaires de la Compagnie havraise péninsulaire de navigation à vapeur, du 22 mai 1880, qui a voté la réduction du capital de ladite Société, de 10 à 5 millions, au moyen : 1° de la répartition à faire aux actionnaires de 100 fr. par action ; 2° et de l'échange des 20.000 actions actuelles contre 10.000 actions nouvelles, ou deux actions anciennes contre une nouvelle,

la chambre syndicale a décidé qu'à partir du 2 septembre présent mois les 10.000 actions nouvelles de ladite société seront admises aux négociations de la Bourse, au comptant, en remplacement des 20.000 actions anciennes et en titres nouveaux, teinte verte, portant la mention : « Capital social, 5 millions de francs, divisé en 10,000 actions de 500 fr., etc. Action de 500 fr. au porteur, entièrement libérée, n° ».

Daté à Paris du 22 mai 1886 ; coupon n° 1 attaché.

Annuaire de la Cie des agents de change 1888, p. 1383-1386 :
COMPAGNIE HAVRAISE PÉNINSULAIRE DE NAVIGATION À VAPEUR
Siège : Paris, rue de la Grange-Batelière, 13.
Direction gén. de l'expl. au Havre.
Adm. : *idem*.

COMPAGNIE HAVRAISE PÉNINSULAIRE DE NAVIGATION À VAPEUR
Assemblée générale du 12 mai 1890
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 5 juin 1890)

Le rapport du conseil d'administration constate que les résultats de l'exercice 1889 ont été satisfaisants et ont permis au conseil de proposer le même dividende qu'en 1888, soit 55 fr. par action. Le solde disponible du compte de profits et pertes s'est élevé à 834.743 fr.

L'année actuelle se présente dans des conditions moins favorables. Les frets ont généralement baissé et le prix du charbon a augmenté considérablement.

L'assemblée a approuvé les comptes de l'exercice. Un acompte de 12.50 ayant été distribué le 20 novembre 1889, le solde de 42 50 est payable depuis le 20 mai.

L'assemblée a réélu MM. [René] Odinet et Saint-Vel, administrateurs sortants.

Ferdinand-Marie-Amédée PÉRIER, président (1891-1920)

Né le 21 novembre 1847 à Montmartre.
Fils d'Edmond Périer, banquier, et de Fanny Vigneveille.
Marié à l'une des deux filles du banquier Jules Lécuyer.

Avocat à la cour d'appel, il succède en 1887 à son frère Georges à la tête de la banque paternelle.

Commissaire aux comptes du Gaz de Mulhouse et de Belfort (1876),
censeur (1882), puis administrateur (1886) du Soleil-Vie (ass.),
administrateur des Chantiers et ateliers de la Gironde (1882),
des Charbonnages du nord du Flénu à Ghin, par Mons (Belgique)(1888).

Transformation de la banque Périer frères et Cie en Périer, Mercet et Cie (31 décembre 1891). Associés : Ferdinand Périer, Émile Mercet, Charles Burrell et Alfred de Watteville.

Création par la Banque Périer de la Compagnie française pour l'exploitation des procédés Thomson-Houston (1893).

Président-fondateur de l'Union maritime (assurances)(mars 1894).

Membre du conseil de surveillance de la Société Georges Lalouette et Cie, sucrerie à Barbery (Somme)(1894).

Périer et Cie (30 mai 1901) prend la suite de Périer, Mercet et Cie. Gérants : Ferdinand Périer et Robert-Louis de Meuron.

Administrateur des [Mines de Malfidano](#) (1907-1912),

Il cède en 1910 la direction de sa banque à son gendre, le polytechnicien Charles Marchal, qui s'associe avec Bauer au sein de Bauer et Marchal.

« M. Ferdinand Périer... lance ou couvre de nombreuses affaires qui meurent avec une désolante régularité. Citerai-je. parmi les principales, l'Amidonnerie et féculerie de Riz du Sud-Ouest, la Société minière de Montferrier (talç), la Société nouvelle des Bauxites de l'Ariège, la Société de Cinématographie française, la Société des Cinématographes forains... » (*L'Humanité*, 11 mars 1911).

Membre du Syndicat des pays orientaux (1913) : opérations en Bulgarie...

Président de l'Union du commerce et de l'industrie pour la défense sociale qui célèbre la collaboration du capital et du travail et les syndicalistes jaunes, puis trésorier de la Fédération des industriels et des commerçants français.

Chevalier de la Légion d'honneur du 28 juillet 1897 (parrainé par son associé Émile Mercet).

Décédé le 11 mars 1921 à Paris, rue d'Erlanger, 24.

COMPAGNIE HAVRAISE PÉNINSULAIRE DE NAVIGATION À VAPEUR (*La Cote de la Bourse et de la banque, 13 mai 1892*)

L'assemblée annuelle des actionnaires de la Compagnie havraise péninsulaire de navigation à vapeur, a eu lieu hier sous la présidence de M. F. Périer, président du conseil d'administration.

Les comptes de l'exercice 1891 ont été approuvés et le dividende de cet exercice fixé à 55 francs par action sur lesquels un acompte de 12 fr. 50 a déjà été mis en paiement. Des sommes importantes ont été consacrées aux amortissements ou attribuées aux réserves.

MM. Grosos et Alfred de Watteville ⁸ ont été nommés administrateurs en remplacement de MM. Mannberguer et Saint-Vel, décédés. MM. Bernard et Latham, administrateurs sortants, ont été réélus.

Les pouvoirs des commissaires, MM. Hovius et Leclert, ont été renouvelés.

Toutes ces résolutions ont été votées à l'unanimité.

Des divers documents présentés à l'assemblée aussi bien que des explications échangées entre le conseil et les actionnaires, il ressort nettement que la situation d'ensemble de la Compagnie est très satisfaisante de tous points.

COMPAGNIE HAVRAISE PÉNINSULAIRE DE NAVIGATION À VAPEUR (Cote de la Bourse et de la banque, 19 novembre 1892)

Les actions de cette Compagnie ont baissé subitement d'une centaine de francs lorsqu'on a appris que le conseil d'administration avait décidé de ne pas payer cette année l'acompte habituel de dividende, dont l'époque est le 20 novembre.

On en a conclu qu'il n'y aurait peut être pas du tout de dividende pour l'exercice 1892. Cette supposition est injustifiée. Le conseil a tenu, par mesure de prudence, étant donné que le début du deuxième semestre a été marqué par les arrêts provenant des quarantaines, à réserver entièrement la question du chiffre du dividende jusqu'à clôture complète de l'exercice ; mais sa décision n'implique pas la nécessité d'une réduction de ce dividende, encore moins de sa disparition complète. Depuis la fin du choléra et la levée des quarantaines, les recettes commerciales de la Compagnie sont en plus-value sensible, en sorte qu'il ne serait pas interdit d'espérer que, finalement, le revenu de l'exercice puisse être maintenu à 55 fr. comme pour 1891.

Annuaire de la Cie des agents de change 1893, p. 1491-1494 :

COMPAGNIE HAVRAISE PÉNINSULAIRE DE NAVIGATION À VAPEUR

Siège : Paris, rue de la Grange-Batelière, 13.

Direction gén. de l'expl. au Havre.

Adm. : F. Périer, pdt ; Bernard, F. Faure⁹, H. Fould, P. Grosos, Latham, [René] Odinet, A. de Watteville.

Dir. gén. : E. Grosos.

COMPAGNIE HAVRAISE PÉNINSULAIRE DE NAVIGATION À VAPEUR (Cote de la Bourse et de la banque, 14 octobre 1893)

Les actions de la Compagnie havraise péninsulaire de navigation à vapeur qui, l'année dernière, à pareille époque, cotaient encore 675 et 700 fr. sont tombées actuellement à 550 fr. Après avoir donné pour 1891 un dividende de 45 fr., la société n'a rien pu distribuer pour 1892.

⁸ Alfred de Watteville (1853-1926) : gendre de Fédor Mannberguer (ci-dessus). Associé de la Banque Périer (1891). Commissaire aux comptes des Salines de Diégo-Suarez, des Chemins de fer nantais, des Tramways électriques et Omnibus de Bordeaux, des Tramways algériens, des Tramways de Nice, de la Thomson-Houston-Méditerranée, des Tramways de Tunis, commissaire puis administrateur (1902) du Soleil-Vie, administrateur des Tramways d'Amiens, des Mines de Stolberg, de la Société pour l'aménagement du Rhône de Génissiat au sud de Lyon...

⁹ Félix Faure (1841-1899) : armateur au Havre, membre de la chambre de commerce, juge au tribunal de commerce, adjoint au maire, député de la Seine-Inférieure (1881-1895), sous-secrétaire d'État à la Marine et aux Colonies (sept. 1883-avril 1885), président de la République (1895-1899).

Cette société a été plus particulièrement malheureuse pendant cet exercice. Pourtant, elle possède une flotte composée de 16 steamers qui, tous, figurent dans la première classe du « Bureau Veritas » et dont voici le tableau :

Navires	Jauge brute	Portée en lourd (tonnes)
Constantin	513 19/100	600
Ville-de-Messine	1.279 30/100	1.800
Ville-d'Alger	1.581 49/100	2.200
Ville-de-Malaga	1485 1/50	1.800
Ville-de-Valence	1.587 86/100	2.200
Ville-d'Anvers	474 13/100	1.800
Ville-de-Tarragone	1.540 42/100	1.900
Ville-de-Strasbourg	2.221 85/100	3.200
Ville-de-Cadix	1.586 20/100	2.200
Ville-de-Riposto	1.421 11/100	1.900
Ville-de-Metz	3.264. 91/10	4.400
Ville-de-Belfort	2.727 72/100	3.800
Obock	2.413 22/100	3.300
Ville-du-Havre	2.913 12/100	4.300
Madagascar	2.611 65/100	4.300
Ville-de-Paris	3.209 24/100	4.600
Totaux	<u>30.830 24/100</u>	<u>43.000</u>

Cette flotte, qui figure sur les livres de la Compagnie, amortissements déduits, pour une valeur de 7.345.654 69, ce qui représente 170 fr. par tonneau, jouit d'une bonne renommée, non seulement pour le confort qu'elle offre aux voyageurs, mais encore par la vitesse de ses transports pour les marchandises. La moitié des steamers est munie de machines Compound modernes. L'autre moitié est munie de machines à triple expansion avec des chaudières ayant en service des pressions de 11 kilogrammes.

L'objet de la Compagnie est d'exploiter plus particulièrement le trafic entre le Havre et l'Extrême-Orient. Généralement, ses bateaux passant par Gibraltar font escale à Marseille.

*
* * *

Si nous remontons à cinq années en arrière, nous constatons que, depuis 1889 exclusivement, l'exploitation de la Compagnie a éprouvé des difficultés de plus en plus grandes. En 1889, sa flotte était en pleine activité, les affrètements ne manquèrent pas, et, malgré la concurrence contre laquelle il a fallu lutter sur presque tous les parcours,

les résultats de cet exercice ont été satisfaisants. En 1890, la hausse des charbons a augmenté sensiblement les charges de la Compagnie et plusieurs affaires litigieuses provenant d'abordages, règlements d'avaries, etc., ont affecté le compte des dépenses. L'année 1891 s'ouvrit par la guerre du Chili ; cette guerre dura presque toute l'année. Pendant cette période, les navires de la Compagnie n'obtinrent à la sortie des ports du pays, que des chargements incomplets et, par conséquent, des frets insuffisants. Quant à l'émigration pour le Chili, elle s'est trouvée complètement arrêtée ainsi que le mouvement des passagers de 1^{re} classe. D'autre part, l'exercice 1891 a été marqué par une baisse générale du prix des frets sur presque tous les points et les steamers côtiers ont eu à lutter contre la concurrence des steamers libres que le président d'une autre Compagnie appelle les « rôdeurs » ou les « vagabonds de l'Océan » dont le métier est de surveiller les points commerciaux et de s'y précipiter dès qu'ils constatent le moindre signe d'amélioration commerciale pour s'y disputer les transports. Ces dernières circonstances ont subsisté en 1892 et elles ont été compliquées de l'épidémie cholérique qui a éclaté au Havre au cours du deuxième semestre. À la suite de cette épidémie, la Compagnie a dû éviter de faire escale à Marseille sur la ligne de Saint-Maurice, Réunion et Madagascar. Elle s'est trouvée ainsi privée du trafic que lutt fournit habituellement le port de Marseille. De plus, n'ayant pas patente nette, au lieu de faire route par l'isthme de Suez, les navires de la Compagnie ont dû passer par le cap de Bonne-Espérance sur la ligne des Indes.

Pour comble de malheur, l'île Maurice fut éprouvée en février 1892 par un cyclone d'une extrême violence qui a ravagé cette île, causant des pertes considérables. Ces pertes ont entravé les affaires. À ces causes particulières sont venues se joindre d'autres faits qui ont causé un préjudice sensible à la société. La baisse générale du prix du fret déjà si forte en 1891 s'est accentuée en 1892 d'une façon extraordinaire et a continué d'un bout à l'autre de l'année avec une intensité croissante.

Par suite de la concurrence acharnée des Compagnies anglaises et allemandes, la Compagnie a dû réduire parfois de 50 % ses tarifs. Enfin, par suite de l'application des nouveaux traités, les lignes de cabotages sur l'Espagne et le Portugal n'ont trouvé qu'un aliment très réduit. En un mot, la situation générale de l'industrie des transports maritimes et les quarantaines ont complètement désorganisé, en 1892, les services de la Compagnie au point de vue du trafic.

Les rapports des conseils d'administration de toutes les grandes Compagnies maritimes européennes constatent ce marasme.

En Angleterre, beaucoup de ces Compagnies sont en perte et presque toutes celles qui ont donné des dividendes ne cachent pas qu'elles ont dû les prendre dans leurs réserves.

Ces rapports constatent d'une façon unanime que cette situation déplorable est due non seulement à l'état général des affaires, mais aussi à la trop grande quantité de navires qui ont été construits en Angleterre pendant les trois dernières années. On compte environ 600 steamers se trouvant actuellement désarmés dans les ports de la Grande-Bretagne par suite des pertes éprouvées pendant l'exercice écoulé. Ceci explique que les recettes de la Compagnie havraise péninsulaire pour l'exercice 1892, comparées à celles de 1891, présentent une diminution de 1.303.000 fr. Et, cependant, ses steamers ont toujours été en pleine activité, ils ont transporté 250.334 tonnes et parcouru 535.186 milles. Ils ont eu une navigation heureuse et n'ont éprouvé aucune avarie sérieuse.

*

* *

Les recettes de 1892 ont été en diminution de fr. 1.303.000 00
sur celles de 1891 ; elles se sont élevées à 9.830.956 00

Les dépenses d'exploitation, malgré la baisse sensible des charbons, se sont élevées à
9.165.674 81

Laissant un excédent de recettes de 665.281 23

Nous devons faire remarquer que, dans les dépenses ci-dessus, se trouve compris le montant de 375.000 fr. que la société a remboursé sur un emprunt temporaire de 1.500.000 conclu en 1890. De ce chef, la Compagnie ne doit plus que 375.000 fr. qui sont échus et payés depuis le mois de mai dernier.

L'excédent des recettes, soit 655.281 23

a été employé comme suit :

Pour faire face aux frais d'administration, impôt, timbre, etc. 132.754 05

Amortissement :

5 % du matériel naval 484.520 14

Amortissement supplémentaire sur 3 steamers 8.817 80.

Amortissement du matériel fixe 16.935 45

Amortissement du mobilier 1.454 45

Ensemble 644.481 99

Le bénéfice net s'élève à 20.799 24

Après avoir prélevé sur cette dernière somme pour la réserve, 1.039 fr. 96, il est resté net 19.759 28

Cette somme, augmentée du reliquat du bénéfice de 1891 34.616 23

laissait disponible un bénéfice de 54.375 51

Ce bénéfice eût permis de distribuer 5 fr. aux 10.000 actions de la société, mais le conseil d'administration a pensé qu'il convenait de le réserver.

En somme, avec les bénéfices de 1892, la société a amorti son matériel naval et fixe, ainsi que le mobilier, pour 511,727 fr. 94.

Nous ne chicanerons pas la société au sujet de ce chiffre, pas plus que nous n'avons chicané les autres compagnies de transports maritimes dont nous nous sommes occupés dans ces derniers temps. Nous trouvons cet amortissement insuffisant quoiqu'il soit réglé par les statuts. Plus spécialement, il eût été difficile à la société de l'augmenter en 1892 puisque ses bénéfices atteignent à peine le montant de l'amortissement prescrit par les statuts. Il est juste de reconnaître que, dans le compte matériel naval, n'entrent que les steamers achetés de toute pièce ou construits. Quant aux transformations, leur coût, — si nous nous en rapportons aux rapports de la société, — ne vient pas enfler le compte du matériel naval, comme cela se pratique dans d'autres sociétés similaires. Les dépenses nécessitées par les transformations sont imputées au « fonds de prévoyance ». Chaque navire a un compte séparé et chacun d'eux est doté d'un amortissement distinct.

La situation financière de la société se ressent un peu du mauvais résultat de l'exercice 1892. D'après le bilan au 31 décembre, les disponibilités s'élèvent à 1 22 . 7 0 5 11

les débiteurs divers à 987.581 94

Ensemble 1.110.286 05

Par contre, la société avait à faire face :

À des effets à payer, pour 191.061 25

Aux comptes des voyages en cours 149.359 86

Aux créiteurs divers 709.248 53

Ensemble 1.049.669 55

On voit que les ressources liquides ne dépassent que de 60.000 fr. les dettes exigibles. Mais, sur ce point, il n'y a pas d'inquiétudes à avoir, la société comptant parmi ses administrateurs de grandes notabilités de la haute finance (citons MM. Ferdinand

Perier, de la maison de banque Perier, Mercet et Cie, et Henri Fould, de la maison Fould frères et Cie), qui lui accorderont tous les crédits qui lui seront nécessaires pour les besoins de son exploitation. Quant au restant de l'actif, il se compose :

Du matériel naval pour	9.690.402 59
Du matériel fixe	169.354 59
Approvisionnements divers	97.505 80
Mobilier	14.544 47
Ensemble	<u>9.971.807 35</u>

Cet actif a été amorti au 31 décembre 1892 jusqu'à concurrence de 2.451.690 00

Il représente un actif net de 7.520.117 35
qui représente à son tour :

Le capital pour	5.000.000 00
La réserve statutaire	208.225 50
Le solde d'emprunt	375.000 00
Le fonds de prévoyance	625.602 50
Le fonds d'assurances	1.317.530 35
Au total	7.528.358 35

*
* * *

Au sujet de cette situation, nous ferons à la société le même reproche que nous avons déjà formulé sur le même objet pour d'autres compagnies de transports maritimes. Nous trouvons souverainement imprudent d'immobiliser dans le matériel naval la réserve statutaire, le fonds de prévoyance, et, surtout, le fonds d'assurances, car la Compagnie est son propre assureur.

La Compagnie a aussi recours, pour partie, à des Compagnies d'assurances, mais elle conserve trop de risques auxquels elle fait face à l'aide de prélèvements annuels sur ses bénéfices.

On doit regretter que le conseil d'administration n'ait pas continué, comme il le faisait encore en 1889, à donner, à côté du chiffre de la dotation annuelle du fonds d'assurance, celui des risques subis dans l'année. Depuis 1890, il ne donne ce chiffre que déduction faite de la participation de la Compagnie aux règlements des avaries. Quoi qu'il en soit, le chapitre du fonds d'assurances a passé, en cinq années de 439.000 à 1.317.530 35, suivant une proportion qui dépasse celle de l'augmentation du matériel naval. Mais un danger très grand existe néanmoins de ce côté, le fonds d'assurance étant immobilisé dans le matériel naval. Aussi, qu'un accident arrive et qu'un steamer vienne à se perdre, il serait impossible à la Société de le remplacer par un autre. Dans l'état, l'assurance se fait sur le papier. Il serait plus conforme aux intérêts sociaux que les fonds dont nous venons de parler soient placés en valeurs de premier ordre faciles à réaliser.

*
* *
*

Maintenant que nous avons exposé la situation de la société, et fait connaître les résultats de 1892, que faut-il penser des résultats probables de 1893 ?

À la dernière assemblée des actionnaires qui s'est tenue le 27 avril 1893, voici comment s'exprimait dans son rapport le conseil d'administration au sujet de l'exercice en cours :

« Nos perspectives pour l'année courante ne sauraient, jusqu'à présent, permettre de vous signaler une reprise sur le taux des frets. Le malaise est général sur tous les points du globe. Nous croyons que cette situation ne peut se prolonger indéfiniment et cependant, nous ne saurions affirmer que nous aurons bientôt un changement favorable pour le commerce et la navigation.

Nous trouverons une certaine atténuation à ce mauvais état de choses dans la baisse continuelle du prix des charbons. La situation du marché charbonnier nous a, en effet, permis de passer des contrats pour 1893, avec une réduction importante sur ceux de 1892. »

Il est assez difficile d'exprimer une opinion motivée, puisque les compagnies maritimes n'ont pas l'habitude de publier, dans le courant d'un exercice, les recettes obtenues, mais nous pouvons dire que si, en général, l'état de l'industrie des transports maritimes ne s'est pas modifiée, il y a beaucoup de circonstances mauvaises qui ont disparu en 1893. L'état sanitaire du Havre s'est amélioré et la Compagnie n'a plus eu à subir les quarantaines de 1892. Elle a pu prendre une certaine quantité de fret à Marseille dont le mouvement commercial est satisfaisant en 1893.

Nous devons ajouter que la nouvelle loi sur la marine marchande sera particulièrement favorable à la Société puisqu'elle accorde une prime nouvelle et satisfaisante à la navigation de cabotage international qui n'en touchait pas précédemment. La même loi réduit la jauge nette sur laquelle sont perçus les droits de péage, de port, etc., etc.

De ce chef, la Société doit avoir obtenu des avantages dont elle ne jouissait pas précédemment. Il est donc probable que l'année 1893 sera un peu meilleure que la précédente. Nous ne terminerons pas cet article sans faire ressortir combien peu nos compagnies de transports maritimes se montrent prudentes dans la distribution de leurs dividendes. La Compagnie havraise péninsulaire en donne l'exemple frappant. Voilà une société qui distribue 45 fr. pour 1891 et rien pour 1892.

Ne serait-il pas plus sage et plus prudent de réserver pendant les bonnes années une partie des bénéfices pour les mauvais exercices ? Tout le monde le pensera comme nous et nous espérons que la crise de 1892 et de 1893 ouvrira enfin les yeux aux compagnies de transports et les déterminera à modifier le mode de fixation de leurs dividendes... quand les bonnes années reviendront.

SINISTRES MARITIMES
(*Le Courrier du Soir*, 24 juin 1894)

La vapeur français *Obock*, de la compagnie Grosos, du Havre, capitaine Courtalou, faisant voyage pour le Pacifique et devant relâcher à Pauillac, où il avait à prendre des passagers, était parti du Havre hier à midi avec un chargement de diverses marchandises. Il a été abordé hier soir, vers dix heures et demie, à environ 10 milles N.-N. O. du cap de La Hague et 6 milles d'Aurigny par un vapeur inconnu dont on n'a pu

distinguer la nationalité à cause de la brume et qui a continué sa route après avoir donné trois coups de sifflet.

L'*Obock*, qui jauge 3.000 tonneaux et a une machine de 900 chevaux, a été abordé par bâbord d'arrière ; le capitaine, voyant son navire couler, fit mettre immédiatement à la mer ses quatre embarcations, puis il fit embarquer l'équipage composé de trente-deux hommes ainsi que six émigrants et quatre passagers qui étaient à bord. À onze heures et demie, le navire coulait à pic.

Les 42 naufragés ont été recueillis, à trois heures du matin, par le vapeur anglais *Aden*, capitaine Schmitt, venant de New-Haven et allant à Caen, qui les a débarqués à Cherbourg à cinq heures et mis à la disposition du commissaires de l'inscription maritime de Cherbourg. Ce dernier a ouvert une enquête et rapatriera les naufragés au Havre. Un ouvrier charpentier, blessé pendant le sauvetage, a été transporté à l'hôpital maritime, ce matin, à neuf heures.

On ignore le sort du navire abordeur. Les pertes sont évaluées à plusieurs millions couvertes par des assurances.

COMPAGNIE HAVRAISE PÉNINSULAIRE
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 7 février 1895)

Après entente avec le gouvernement, la Compagnie havraise péninsulaire a décidé de créer, pour la durée de l'expédition de Madagascar, un service spécial qui partira directement du Havre, pour repartir régulièrement de Marseille le 23 de chaque mois, à destination de Madagascar, la Réunion et l'île Maurice.

Pour Madagascar
(*Le Petit Provençal*, 23 mars 1895)

Le vapeur de la compagnie Grosos, du Havre, *Ville-de-Metz*, partira ce soir à 3 heures, pour Madagascar, avec un chargement de 4.000 tonnes matériel de guerre, approvisionnements et marchandises diverses pour le commerce. Dans la cargaison, nous relevons les parties suivantes en ce qui concerne la guerre : un million de cartouches, 800 pièces de baraquements, un certain nombre de baraques prêtes à être montées, 200 voitures Lefèvre, 350 bordelaises de vin, 600 caisses lard et graisse, 100 colis literie, destinés à une espèce de sanatorium à établir à Majunga, etc.

Pour le commerce, la *Ville-de-Metz* emporte 5.000 caisses liquides, des eaux minérales, du vinaigre, 2.500 fûts vin, 2.000 caisses de pommes de terre et des baraquements.

La *Ville-de-Metz*, qui touchera à Port-Saïd et à Périra, arrivera à Majunga entre le 13 et le 16 avril.

NÉCROLOGIE
Henri Fould
(*Le Gaulois*, 24 mai 1895)

Nous apprenons la mort de M. Henri Fould, qui a succombé au mal de Bright.
M. Henri Fould n'avait que cinquante-huit ans et, jusqu'à sa mort, il avait conservé toute sa vigueur d'esprit, oubliant ses souffrances dans un travail acharné.

Il était président de la Compagnie de navigation à vapeur des Chargeurs réunis* et des Ateliers et Chantiers de la Loire*, membre du conseil supérieur du commerce, administrateur du Chemin de fer du Nord*, de la Compagnie de navigation havraise péninsulaire*, de la Compagnie royale et impériale privilégiée des chemins de fer autrichiens*, du journal *l'Economiste français**, dont il a été aussi un des fondateurs. [...]

Havraise péninsulaire
(*Paris-Capital*, 2 octobre 1895)

L'action est ferme à 477 fr. On se rappelle qu'au début, de l'expédition contre les Hovas, la Compagnie avait décidé d'organiser un service entre le Havre et Madagascar. Il est à croire que ce ne sera pas pour la durée seulement de la campagne; Madagascar pacifiée et l'influence française y étant définitivement établie, les entreprises de transports y trouveront de nouveaux éléments de trafic.

COMPAGNIE HAVRAISE PÉNINSULAIRE
DE
NAVIGATION À VAPEUR
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 23 avril 1896)

L'assemblée générale ordinaire des actionnaires de la Compagnie havraise péninsulaire de navigation à vapeur a eu lieu le 25 avril. Après avoir entendu la lecture des rapports, elle a approuvé les comptes de l'exercice 1895 et fixé le dividende y afférent à 30 fr. par action, contre 15 francs l'année dernière. Un acompte de 10 fr. ayant été payé le 20 novembre dernier, le solde de 20 fr. sera mis en paiement à partir du 20 mai prochain. L'assemblée a réélu administrateurs MM. Périer et Latham, dont le mandat prenait fin, et nommé commissaires des comptes pour l'exercice en cours MM. Leclert et Roubaud.

COMPAGNIE HAVRAISE PÉNINSULAIRE
DE
NAVIGATION À VAPEUR
(*Le Journal des chemins de fer, des mines et des travaux publics*, 9 mai 1896)

Les actionnaires de cette Compagnie se sont réunis en assemblée générale ordinaire le 27 avril.

Le bilan de l'exercice 1895 arrêté au 31 décembre dernier, donne une idée avantageuse de la situation de la Société et de la marche de ses affaires, bien que la crise dont souffre l'industrie maritime ne se soit pas atténuée au courant de cette dernière année.

Le taux du fret s'est maintenu très bas et beaucoup de navires sont restés désarmés dans les ports, cependant la Compagnie a pu garder toute sa flotte en mouvement et employer tous ses steamers.

Un de ceux-ci, l'*Obock*, a péri. Ce sinistre affecte le compte d'assurances, il est néanmoins en partie couvert. Jusqu'à présent on n'a pas jugé nécessaire de remplacer ce navire.

L'examen du bilan ne laisse pas d'ailleurs de grandes différences à relever entre les chiffres des principaux chapitres.

La perte de l'*Obock* a diminué de 492.211 francs le total du matériel naval qui, de 9.218.253 francs, est descendu à 8.726.041 francs.

Le matériel fixe, les approvisionnements divers et le mobilier restent aux mêmes chiffres que l'année dernière. Les disponibilités comprenant la caisse, le portefeuille, les fonds placés en reports et les comptes en banque s'élevaient au 31 décembre à 451.262 fr. Il est à remarquer que le matériel naval est amorti d'un tiers et le mobilier presque totalement amorti:

Les débiteurs divers figurent pour 722.079 francs.

Au passif, la réserve statutaire a passé de 216.284 fr. à 229.978 fr.

Le fonds de prévoyance a été débité de 129.257 fr., il reste à 359.944 fr.

Le matériel naval bien que crédité de l'amortissement statutaire de 5 % soit de 448.060, a été ramené par suite de la reprise des amortissements pratiqués sur le coût primitif de l'*Obock*, de 3.097.286 à 2.964.184 fr.

Le matériel fixe passe de 112.685 fr. à 130.191 fr.

Le fonds d'assurance a été ramené de 1.296.703 fr. à 1.075.174 fr. par suite de la participation de la Compagnie au règlement du sinistre de l'*Obock* à 1.075.474 fr.

Tels sont les principaux chiffres du bilan.

Il se balance aux profits et pertes par un bénéfice net de 203.189 fr., qui, grossi du reliquat de l'exercice précédent donne un total disponible de 260.678 fr.

Le rapport des commissaires lu à la suite du rapport du conseil d'administration, constate la parfaite régularité des écritures et des comptes il conclut en ces termes « La situation qu'établissent les chiffres ci-dessus, les qualités commerciales de votre flotte et l'activité qu'elle sait déployer, nous paraissent de nature à vous inspirer confiance dans les résultats que des circonstances plus favorables à votre industrie permettront de recueillir. »

Cinq résolutions étaient présentées à l'assemblée mises aux voix séparément, elles ont été toutes les cinq adoptées à l'unanimité.

Ce sont les suivantes :

Première résolution

L'assemblée générale, après avoir entendu le rapport du conseil d'administration et celui des commissaires sur le bilan et les comptes de l'exercice 1891, approuve ces comptes ainsi que les prélèvements et amortissements opérés et arrête. en conséquence, à la somme de 260.078 fr. 76, le solde créditeur disponible du compte de profits et pertes, pour l'exercice 1891.

Deuxième résolution

L'assemblée fixe à 13 fr. par action, soit 3 %, le montant du dividende de l'exercice 1894, qui sera payé à partir du 20 mai prochain, sous déduction de l'impôt établi par la loi. Elle décide que le reliquat de 110.078 fr. 70 sera reporté au crédit de l'exercice 1895.

Troisième résolution

L'assemblée réélit MM. [Rémy] Bernard et Alfred de Watteville, administrateurs sortants.

Quatrième résolution

L'assemblée nomme MM. Leclert et Hovius, commissaires, chargés de lui faire un rapport sur les comptes de l'exercice 1895, avec faculté d'agir ensemble ou séparément, et fixe à 1.000 fr. l'allocation de chacun d'eux.

Cinquième résolution

L'assemblée accorde, en tant que de besoin, aux termes de l'article 10 de la loi du 24 juillet 1867, l'autorisation exigée par ledit article à ceux des administrateurs qui ont ou auraient des relations d'affaires avec la Compagnie.

LES MAISONS COLONIALES DE CONVALESCENCE (*Le Journal des débats*, 11 janvier 1897)

LISTE DE SOUSCRIPTION
la Compagnie havraise et péninsulaire, 1.000

NOUVELLES ATTAQUES CONTRE LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE (*Gil Blas, etc.*, 16 février 1897)

L'*Autorité* reproduisait hier matin, d'après l'*Indépendance bretonne*, un article engageant la responsabilité du président de la République dans une affaire d'achat de charbons pour l'expédition de Madagascar. Cet article, l'*Indépendance bretonne* l'avait pris elle-même dans le *Journal des charbonnages* du 25 février 1895 ; il se compose de quatre « documents ».

Dans le « premier document », l'auteur de l'article, M. Alfred Lattès, dit :

Nous ne pouvons passer sous silence et ne pas déplorer qu'afin de complaire au système de protection à outrance dont M. Méline est l'apôtre, le ministère de la marine ait cru devoir passer, avec la Compagnie péninsulaire havraise, un marché pour la fourniture de 35.000 tonnes de charbon, destiné à notre expédition de Madagascar, et que ce contrat ait été conclu à 90 francs la tonne, alors que sa valeur réelle, en prenant les meilleurs charbons anglais, n'aurait été que de 40 à 45 francs la tonne : soit une perte sèche pour l'État de plus de 1.600.000 francs, sur un marché d'une valeur totale de 3.150.000 francs.

On peut nous objecter que, étant donné l'esprit du Parlement, le gouvernement s'est vu dans l'obligation de traiter avec une maison française. Qu'à cela ne tienne, nous acceptons l'objection ; mais alors, traitez à des conditions moins onéreuses pour le Trésor.

Si encore la Compagnie péninsulaire havraise ne devait fournir exclusivement que des charbons. provenant des mines françaises, il n'y aurait juste que demi-mal ; mais l'on peut être persuadé que la fourniture à effectuer le sera en charbons anglais : dont, probablement, même les droits de douane ne profiteront pas au Trésor, car il est permis de douter qu'il s'arrête au Havre pour remplir cette formalité. Comment peut-il se faire et comment est-il possible qu'une administration publique, que le gouvernement, ayant et devant avoir le souci des deniers publics, ; puisse traiter à 90 fr. la tonne ce qui, élémentairement, ne vaut que de 40 à 45 ; francs ?

Du calcul auquel se livre ensuite M. Lattès, il résulte que le prix de la tonne, y compris le fret et l'assurance, revient à 42 fr. 50... au lieu du prix de 90 fr. qui aurait été payé, et il ajoute :

Par le marché que nous signalons plus haut, il résulte, pour l'État, pour le contribuable en somme, une perte de un million 762.500 francs, sur un contrat d'une valeur totale de 3.150.000 francs. Il est vrai que cette somme de 1,762,500 francs n'est

pas perdue pour tout le monde, puisqu'elle doit tomber dans la caisse de la Compagnie péninsulaire havraise.

Le 2^e document donne la composition du conseil d'administration de la Compagnie péninsulaire havraise d'après l'annuaire de 1894 :

MM. F. Périer, président ; Bernard, Félix Faure, Henri Fould, Paul Grosos, Latham, [René] Odinet, A. de Masseville [Watteville], membres.

Le « 3^e document » indique que M. Félix Faure a été ministre de la marine du 30 mai 1894 au 17 janvier 1895. Voici enfin le « 4^e document » :

L'assemblée générale de la Compagnie péninsulaire havraise fixe à 30 francs, soit 6 % par action, le montant du dividende de l'exercice 1895. (Assemblée du 22 avril 1896.)

Le dividende de l'exercice 1894 n'avait été que de 15 francs, soit 3 % par action. (Assemblée du 27 avril 1895.)

Le *Temps* d'hier soir reproduit le résumé de cet article et dit :

Nous sommes autorisés à démentir ces diverses affirmations en leur opposant les faits suivants :

Le premier soin de M. Félix Faure en prenant possession du ministère de la marine, le 30 mai 1894, fut de donner sa démission de membre de la Compagnie péninsulaire havraise. Il quitta le ministère le 17 janvier 1895, l'article est du 25 février de cette année, et à cette date, si le marché a été conclu, la livraison n'en est point faite encore.

Et le *Temps* cite à l'appui la phrase reproduite, plus haut et commençant ainsi : « Si encore la Compagnie péninsulaire havraise ne devait fournir... »

Le *Temps* ajoute : Conclusion : le dividende, s'il fut porté de 15 francs à 30 francs, ne fut point touché par M. Félix Faure, qui depuis 20 mois, ne faisait plus partie de la Compagnie péninsulaire havraise.

Au ministère de la marine, il a été matériellement impossible, aujourd'hui dimanche, tous les bureaux étant fermés, de vérifier l'existence et la teneur du traité incriminé par le *Journal des charbonnages*. On doit attendre à demain pour la recherche des pièces du contrat. Mais quelques hauts fonctionnaires que nous avons vus ne croient point, en rappelant leurs souvenirs, qu'un contrat de ce genre ait été exécuté.

La Compagnie péninsulaire havraise avait bien, à cette date, offert le secours des dépôts de charbon qu'elle possède à Madagascar et à la Réunion. Toutefois, les prévisions du ministère de la marine se trouvèrent suffisantes, et l'on n'eut pas besoin d'avoir recours aux stocks de cette compagnie.

Les recherches qui seront faites demain mettront ce dernier point en lumière. « Mais, quel qu'en soit le résultat, nous dit-on en terminant, la responsabilité du président de la République, pour tout esprit impartial, n'est pas engagée dans cette affaire. »

Il est, en effet, nécessaire d'avoir une rectification plus précise que celle donnée par le *Temps*.

Les actionnaires de la Compagnie havraise péninsulaire de navigation à vapeur sont convoqués en assemblée générale ordinaire pour le 15 avril prochain.

L'exercice 1896 dont il leur sera rendu compte se compare comme suit avec l'année 1895 :

	1896	1895
Recettes de toute nature	<u>7.620.609 23</u>	<u>7.884.204 69</u>
CHARGES		
Dépenses de l'exploitation	6.786.783 81	6.770.635 55
Frais généraux, impôts et timbre	122426 75	93.893 30
Amortissement du matériel naval	453.211 51	438.009 51.
Amortissement du matériel fixe	21.755 55	20.003 05
Amortissement du mobilier	—103 94	
Bénéfices	246.431 61	556.528 31
	<u>7.620.609 23</u>	<u>7.884.204 69</u>
Aux bénéfices ci-dessus	21.0431 61	555.523 31
Il y a lieu d'ajouter le reliquat de l'exercice précédent	111.510 46	110.078 75
Sommes disponibles à répartir	357.942 07	667.207 07

Le conseil d'administration proposera la répartition suivante :

	1896	1895
Réserve statutaire	12.321 58	27.826 41
5 % (dont 20/0 payés en novembre)	250.000 00	250.000 00
Dividende complémentaire 1 %	—	50.000 00
Conseil d'administration	—	27.870 20
Fonds de prévoyance pour grosses réparations, rénovations de chaudières et tous imprévus	—	200.000 00
Reliquat à reporter à l'exercice suivant	95.620 49	111.510 46
	<u>357.942 07</u>	<u>667.207 07</u>

Le dividende de l'exercice 1896 sera donc de 25 francs au lieu de 30 francs. 2 % ayant été payés en novembre 1897 (coupon n° 17), le solde 15 fr. sera payable le 20 mai, contre remise du coupon n° 18.

Voici le bilan au 31 décembre 1896 en regard duquel nous plaçons celui au 31 décembre 1895.

	1896	1895

ACTIF		
Matériel naval	8.864.229 74	8.864.229 74
Matériel fixe	217.555 58	200.330 16
Approvisionnements divers	189.132 83	204.298 06
Mobilier	—	—
Disponibilités	1.043.11.0 75	380.141 51
Voyages en cours	72.508 35	—
Débiteurs divers	1.265.356 72	2.253451 91
	<u>11.651.924 97</u>	<u>11.902.454 68</u>
PASSIF		
Capital	5.000.000 00	5.000.000 00
Réserve statutaire (y compris le prélèvement sur les résultats de l'exercice)	267.126 29	254.804. 71
Fonds de prévoyance	159.009 73	72.034 13
Amortissement du matériel naval	3.656.172 61	3.212.961 10
Matériel fixe	171.983 14	150.227 59
Fonds d'assurances	1.234.513 28	1.148.962 32
Effets à payer	124.716 17	110.547 09
Voyages en cours	—	95.160 67
Créditeurs divers	692.783 25	1.218.376 41
Profits et pertes (réserve déduite)	234.110 03	528.701 90
Reliquat de l'exercice précédent	111.510 46	110.673 76
	<u>11.651.924 97</u>	<u>11.902454 68</u>

COMPAGNIE HAVRAISE PÉNINSULAIRE DE NAVIGATION À VAPEUR
(Cote de la Bourse et de la banque, 16 avril 1897)

L'assemblée générale ordinaire des actionnaires de la Compagnie havraise péninsulaire de navigation à vapeur a eu lieu hier, sous la présidence de M. Périer, président du conseil. Elle a approuvé les comptes de l'exercice 1896 (publiés dans la Cote de la Bourse et de la Banque du 8 avril courant) et fixé le dividende à 25 fr. par action, contre 30 fr. pour l'exercice précédent. Un acompte de 10 fr. ayant été payé le 20 novembre dernier, le solde de 15 fr. sera mis en paiement à partir du 20 mai prochain.

L'assemblée a ratifié la nomination faite par le conseil de M. Brindeau ¹⁰ comme administrateur et réélu les deux administrateurs sortants, MM. R[ené] Odinet et L. Tricot¹¹.

¹⁰ Louis Brindeau (1856-1936) : avocat, maire (1890), député (1895), sénateur (1912-1936) du Havre.

¹¹ Jérôme Lucien Tricot (Orléans, 1843-Paris, 1917) : avocat à la cour d'appel de Paris.

Les pouvoirs des commissaires des comptes, MM. E. Leclert et E. Roubaud, ont été renouvelés pour l'exercice en cours.

Annuaire de la Cie des agents de change 1898, p. 1769-1772 :
COMPAGNIE HAVRAISE PÉNINSULAIRE DE NAVIGATION À VAPEUR
Siège : Paris, rue de la Grange-Batelière, 13.
Direction gén. de l'expl. au Havre.
Adm. : F. Périer, pdt ; Bernard, Brindeau, Latham, [René] Odinet, A. de Watteville, L. Tricot.
Dir. gén. : E. Grosos.

Compagnie havraise péninsulaire de navigation à vapeur
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 21 avril 1898)
(*Le Journal des chemins de fer, des mines et des travaux publics*, 23 avril 1898, p. 271)

L'assemblée générale ordinaire des actionnaires de la Compagnie havraise péninsulaire de navigation à vapeur a eu lieu le 20 avril.

Elle a approuvé, tels qu'ils lui étaient présentés, les comptes de l'exercice 1897 et fixé le dividende y afférent à 25 fr. par action.

Un acompte de 10 fr. ayant été payé en novembre, le solde de 15 fr. sera mis en paiement à partir du 20 mai prochain.

L'assemblée a réélu les administrateurs sortants, MM. R[émy] Bernard et L. Brindeau, et renouvelé pour l'exercice en cours les pouvoirs des commissaires, MM. Leclert et Roubaud.

Notre commerce à Madagascar
(*Le Petit Marseillais*, 30 septembre 1898)

Le Havre, 29 septembre. — Le steamer *Ville-de-Riposto*, appartenant à la Compagnie Péninsulaire, avait arboré, aujourd'hui, tous ses pavillons à l'occasion de l'arrivée au Havre et de la visite faite à bord de M. Plassard, président du conseil d'administration de la Société française de commerce et de navigation à Madagascar*, et de plusieurs membres du conseil d'administration de cette société.

.....

Conseillers du commerce extérieur de la France
Décret du 21 octobre 1898
(*JORF*, 31 octobre 1898)
(*La Dépêche coloniale*, 2, 5 et 9 nov. 1898)

Grolleau, négociant et représentant de la Compagnie havraise péninsulaire à Vohémar (Madagascar).

COMPAGNIE HAVRAISE PÉNINSULAIRE
DE
NAVIGATION À VAPEUR
(*Le Journal des chemins de fer, des mines et des travaux publics*, 22 avril 1899)

Les actionnaires de la Compagnie havraise péninsulaire de navigation à vapeur, réunis le 19 avril en assemblée annuelle, ont approuvé les comptes de 1898 et fixé le dividende à 30 fr. par action, en augmentation de 5 fr. sur celui de l'exercice précédent. Un acompte de 10 fr. ayant été payé en novembre dernier, le solde, soit 20 fr., sera mis en paiement le 20 mai prochain.

MM. Latham et [Alfred] de Watteville, administrateurs sortants ont été réélus.

Les pouvoirs des commissaires, MM. Leclert et Roubaud, ont été renouvelés pour l'exercice en cours.

COMPAGNIE HAVRAISE PÉNINSULAIRE DE NAVIGATION À VAPEUR
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 13 mai 1899)

L'augmentation du prix du charbon dans des proportions considérables, par suite des grèves survenues dans la plupart des centres d'approvisionnements, a empêché la Compagnie havraise péninsulaire de navigation à vapeur de profiter, comme elle aurait pu le faire, de l'amélioration du taux des frets qui s'est produite au cours de l'exercice 1898.

La Compagnie, sans cette dépense extraordinaire que lui a occasionnée la hausse du charbon, aurait eu à enregistrer de bons résultats pour cette année. Malgré cette circonstance défavorable, le rendement de l'exploitation a été un peu supérieur à celui de l'exercice précédent, et, enfin, par suite d'une réduction de 468.762 fr. 67 sur les dépenses d'exploitation et les frais généraux, comme nous l'avons indiqué dans notre numéro du 17 avril dernier en publiant les comptes de profits et pertes de cette société, le bénéfice total de l'exercice ressort à 345.505 fr. 87, au lieu de 306.905 fr. pour l'exercice précédent, soit en augmentation de 38.600 fr. 87. Cette augmentation a été obtenue malgré les amortissements pratiqués pour une somme sensiblement égale à celle de l'année dernière, et une diminution de recettes de 439.681 45. C'est, comme nous venons de le dire, le résultat des économies réalisées.

Comme le déclare le rapport du conseil d'administration soumis aux délibérations de l'assemblée des actionnaires tenue le 19 avril dernier, la diminution des recettes brutes résulte du moins grand nombre de traversées accomplies par suite de la vente du steamer *Ville-de-Strasbourg*, effectuée en février 1898 et le chômage pendant plusieurs mois de la *Ville de Riposto* qui a dû changer ses chaudières et transformer ses machines.

Le steamer *Ile-de-la-Réunion* a donné pleine satisfaction à tous les points de vue, et le conseil aime à croire qu'il en sera de même pour le nouveau steamer *Ville-de-Tamatave* qui vient d'entreprendre son premier voyage pour l'océan Indien. Un autre steamer du même type, mais un peu plus grand, a été mis sur chantier. Le steamer *Tafna*, après avoir fait pendant quinze mois le cabotage sur la côte de Madagascar, est rentré au Havre, en janvier dernier, pour faire sa carène et des réparations courantes. Le steamer la *Ville-de-Riposto*, après avoir changé une partie de sa machine, ses chaudières et subi de grandes réparations et qui avait été loué, au mois, à la Société française de commerce et de navigation à Madagascar*, s'est perdu totalement le 29 janvier dernier, près de Farafangana, mais il était assuré. Le petit steamer *Ville-d'Anvers* est toujours immobilisé dans le port du Havre, par suite de son abordage avec le steamer *Tunisie* et le procès à ce sujet n'est pas encore terminé.

Voici le bilan au 31 décembre 1898 qui a été présenté à l'assemblée. Nous plaçons en regard les chiffres du bilan au 31 décembre 1897.

BILAN

	1898	1897
ACTIF		
Matériel naval	9.631.007 58	10.123.494 24
Matériel fixe (tentes, hangars, grues, etc.)	232.917 91	221.944 91
Approvisionnements divers	185.926 14	210.143 71
Mobilier	3.499 59	1 00
Disponibilités :		
Caisse	10.084 79	8.003 92
Portefeuille :		
Warrants	250.950 00	96.400 00
Effets à recevoir	142.138 21	60.850 11
Banquiers	114.528 25	195.933 55
Débiteurs divers	1.546.238 24	1.537.702 64
Steamer « Ville-de-Tamatave » en construction	179.019 44	—
Fonds placés en reports	304.259 15	—
Total	<u>12.600 569 30</u>	<u>12.454.479 08</u>
PASSIF		
Capital	5.000.000 00	5.000.000 00
Réserve statutaire	299.746 83	282.471 54
Fonds de prévoyance pour dépenses extraordinaires rénovations de chaudières, grosses réparations et tous imprévus	178.024 58	164.139 43
Amortissements :		
Du matériel naval	4.186.959 15	4.126.589 18
Du matériel fixe	205.823 55	194.177 63
Du mobilier	349 95	—
Fonds d'assurances	1.395.158 05	1.303.478 00
Effets à payer	192.020 74	125.379 A3
Voyages en cours	48.854 78	135.570 95
Créditeurs divers	838.220 88	894 492 63
Profits et pertes	278.230 58	231.559 75

Reliquat de l'exercice précédent	77.180 24	95.620 49
	12.700.569 30	12.554.477 08
Moins : Coupon payé en novembre	100.000 00	100.000 00
Total	15.600.569 30	12.454.479 08

Ce bilan au 31 décembre 1893 appelle les observations suivantes :

À l'actif, le matériel naval qui, au 31 décembre 1897, amortissements non compris, figurait au bilan pour la somme de fr. 10.123.494 24

a été diminué du prix pour lequel le steamer *Ville-de-Strasbourg* a été vendu en mars 1898, soit 689.645 00

Ce qui le ramène à fr. 9.433.849 24

Il a été augmenté d'une plus-value acquise par la *Ville-de-Riposto* par suite de ses réparations, soit 197.158 34

Ce qui en rétablit le chiffre à 9.631.007 58

Au passif, le fonds de prévoyance qui était au 31 décembre 1897 de 164.139 fr. 43, a été, d'une part, réduit de 36.114 fr. 85 pour dépenses de réparations aux steamers et divers travaux et, d'autre part, doté de 50.000 francs prélevés sur les bénéfices de l'exercice, et de la sorte porté à 178.024 fr. 58.

Nous ne reviendrons pas sur le compte de profits et pertes que nous avons publié le 17 avril dernier. Nous rappellerons seulement que le dividende de 30 francs fixé pour cet exercice 1893, supérieur de 5 francs à celui de l'année précédente, a été complété par un prélèvement de 29.592 fr. 47 sur les bénéfices reportés qui, de ce fait, passent de 77.180 fr. 24 à 47.587 fr. 77.

L'assemblée générale après avoir approuvé le rapport du conseil d'administration, celui des commissaires des comptes, le bilan, les amortissements, les prélèvements, a fixé le montant du dividende de l'exercice 1898 à 30 francs, soit 6 % par action, sur lesquels 30 francs un acompte de dividende ayant été distribué le 20 novembre dernier, le solde de 20 francs, sera payé à partir du 20 mai prochain, sous la déduction de l'impôt fixé par la loi, et a décidé que le reliquat, soit 47.587 fr. 77, serait reporté au crédit de l'exercice 1899.

L'assemblée a réélu, administrateurs MM. Edmond Latham et Alfred de Watteville, administrateurs sortants, et nommé commissaires des comptes MM. Émile Leclert et Roubaud.

Elle a, en outre, accordé en tant que de besoin l'autorisation exigée par la loi, à ceux des administrateurs qui ont ou auraient eu des relations d'affaires avec la Compagnie.

Claude Malon, *Le Havre colonial*

La conquête de Madagascar ouvre alors un champ d'activité considérable à la Péninsulaire, pour plusieurs décennies. Le baptême de nouveaux navires est éloquent : *Ville-de-Tamatave*, 30 novembre 1898, *Diégo-Suarez*, 28 avril 1900, *Ville-de-Majunga*, 22 novembre 1900, *Djiboutti*, 3 juillet 1901.

HAVRAISE PÉNINSULAIRE
(Cote de la Bourse et de la banque, 25 avril 1900)

L'assemblée générale ordinaire de cette société, dont nous avons examiné les comptes dans notre numéro du 23 courant, a eu lieu hier 24.

Elle a approuvé les comptes de l'exercice 1899, soldant par un bénéfice net de 430.147 fr., contre 278.230 fr. en 1898 et fixé le dividende à 40 fr. par action, en augmentation de 10 fr. sur le précédent. Un acompte de 110 fr. ayant été distribué au mois de novembre dernier, le solde de 30 fr. sera mis en paiement le mois prochain.

MM. F. Périer et Tricot, administrateurs sortants, ont été réélus.

COMPAGNIE HAVRAISE PÉNINSULAIRE (Cote de la Bourse et de la banque, 28 mai 1900)

Nous avons déjà, dans notre numéro du 23 avril dernier, publié les comptes qui se rattachent à l'exercice clos le 31 décembre 1899 et qui ont été soumis aux actionnaires de la Compagnie havraise péninsulaire, réunis en assemblée générale ordinaire le 24 avril 1900.

Nous ne rappellerons seulement aujourd'hui que les principaux chiffres de ces comptes, que nous ferons suivre des différentes observations que le conseil d'administration fait figurer dans son rapport.

Comme on le sait, les bénéfices de l'année 1899 se sont élevés à 477.734 fr. 84 contre 355.410 fr. 82 en 1898.

Le dividende de cette dernière année avait été fixé à 33 fr. ; celui de 1899 est de 40 fr. Les réserves opérées précédemment ont été dotées de nouveaux apports. Les recettes de 1898 étaient de 7.355.983 86 ; elles ont passé à 8.817 301 77 en 1899, et les dépenses qui étaient précédemment de 6.416.820 33 sont, pour ce dernier exercice, de 7.658.337.

Cette progression sur le chapitre des dépenses s'explique par la hausse des prix sur le charbon qui s'est accentuée d'une façon extraordinaire et a continué avec une intensité croissante.

Cependant, comme nous l'avons dit précédemment, l'augmentation des recettes a été suffisamment forte pour faire ressortir dans les résultats de l'exercice, où ont été portées les dépenses, un solde créditeur en plus-value sur le dernier.

Donc, il y a lieu d'ajouter, et cela en faisant abstraction des chiffres et des comptes, que si, d'une part, pour une Société de navigation telle que la Compagnie havraise péninsulaire, il y a de grands frais d'exploitation occasionnés par la hausse du charbon, d'autre part, les cours des frets maritimes, qui se sont élevés considérablement depuis deux années, par suite des guerres hispano-américaine et anglo-transvaalienne ont permis à ces Compagnies d'augmenter leurs recettes.

La Compagnie havraise péninsulaire a mis en service un nouveau steamer *Ville-de-Tamatave*, au commencement de l'année dernière. Ce steamer a accompli depuis cette époque deux voyages sur la grande ligne de la Compagnie, en donnant toute satisfaction, de même que le steamer *Ville-de-la-Réunion*.

La Compagnie fait construire un autre steamer, le *Diégo-Suarez*. Ses disponibilités lui permettent de payer entièrement la valeur de ce steamer. De plus, elle a jugé utile d'en mettre un autre sur chantier qui entrera en service en janvier 1901.

Les deux derniers cargo-boats porteront chacun, en lourd, plus de 6.000 tonnes et posséderont les installations et aménagements les plus modernes. La Compagnie a vendu à des prix satisfaisants les steamers *Pérou* et *Tafna* qui ne répondaient plus aux besoins de son trafic.

La situation comptable de la Compagnie, au 31 décembre 1899, comparée à celle de l'année précédente, se présente de la façon suivante :

	1898	1899
ACTIF		
Matériel naval	9.631.007 58	9.432.773 17
Steamer en construction	179.019 44	127.218 05
Matériel fixe	232 917 91	239.995 96
Approvisionnements divers	185.923 14	252.533 01
Mobilier	3.499 59	7.478 19
Disponibilité	821.960 40	1.440.908 73
Débiteurs divers	1.546.238 24	1.185.592 48
	<u>12.600.569 30</u>	<u>12.683.169 59</u>
PASSIF		
Capital	5.000.000 00	5.000.000 00
Réserve statutaire	299.746 83	327.649 30
Fonds de prévoyance	178.024 58	203.048 93
Amortissements	4.393.131 62	4.468.684 61
Fonds d'assurances	1.395.158 05	1.231.788 67
Effets à payer	192 020 74	199.040 95
Voyages en cours	48.854 78	76.177 21
Créditeurs divers	838.220 88	802.065 18
Profits et pertes diminués des versements anticipés effectués aux actionnaires à valoir sur le dividende	255.410 82	377.734 64
	<u>12.600.569 30</u>	<u>12.686.169 59</u>

L'assemblée a approuvé les comptes qui lui ont été présentés et fixé le dividende à 40 fr. par action pour l'exercice 1899. Elle a renouvelé leur mandat de commissaires des comptes, à MM. Leclert et Roubaud pour l'exercice 1900.

MARINE
 Les [affrétés pour la Chine](#).
 (*Le Matin*, 9 janvier 1901)

Voici la liste complète des navires qui ont été affrétés par le ministère de la marine :

.....
 Ville-de-Tamatave (Compagnie Havraise péninsulaire)
 Ville-du-Havre (Compagnie Havraise péninsulaire)

.....

COMPAGNIE HAVRAISE PÉNINSULAIRE DE NAVIGATION À VAPEUR
(Paris-Capital, 20 juillet 1902)

Cette société dont la constitution remonte au 1^{er} avril 1882 paraît souffrir, comme les grandes compagnies de navigation, de la crise qui sévit, sur cette industrie.

Cependant, sa situation générale, telle qu'elle ressort du rapport présenté à la dernière assemblée des actionnaires, peut être considérée comme satisfaisante et son administration fait preuve de sagesse et de prudence. Les amortissements et réserves me sont régulièrement pratiqués et constitués.

Le capital de la société est de fr. 5.000.000.

L'instrument de travail, le matériel naval, est porté au bilan pour fr. 12,8 millions et était amorti au 31 décembre dernier de 4,7 millions. Ce matériel naval est représenté par 14 bâtiments d'une jauge brute totale de 39.098 tonneaux.

Les réserves statutaire et de prévoyance s'élèvent ensemble à 760.000 francs.

Chaque année en dehors de la réserve légale, il est prélevé sur les bénéfices une somme pour le fonds de prévoyance pour les dépenses extraordinaires, rénovations de chaudières, grosses réparations et tous imprévus, après que le matériel a subi lui-même un amortissement régulier de 5 %. conformément aux statuts.

Le conseil d'administration indiquait comme suit, dans son dernier rapport aux actionnaires, les causes qui sont venues contrarier l'exploitation au cours de l'exercice 1901.

Une baisse sérieuse dans le taux du fret sur les lignes de cabotage a été constatée.

L'importance extraordinaire de la dernière récolte vinicole en France a entravé l'importation des vins d'Espagne et d'Algérie, ce qui a privé la Compagnie d'un aliment assez considérable et a amoindri les recettes. Par contre, la baisse du prix des charbons à un peu diminué les dépenses.

En ce qui concerne les lignes de l'océan Indien, la peste sévit toujours dans ces parages, et force la société à opérer en stricte quarantaine dans presque toutes les escales, ce qui occasionne de grands frais et de grands retards. Néanmoins, tous les grands steamers ont été très occupés et les lignes de long cours activement exploitées.

*

* *

Les cours des actions de la Compagnie, qui avaient bénéficié d'une hausse importante pendant les deux dernières années, ont réagi assez sensiblement depuis quelque temps. Cette réaction peut trouver sa justification dans les déclarations précitées et dans la crainte de voir ces difficultés se prolonger.

La défaveur qui s'est produite sur les titres des Compagnies similaires depuis qu'il est question du fameux trust de l'Océan, a pu

.....

.....
sulaire, en même temps qu'à d'autres compagnies, une concurrence qui nuirait tout au moins au trafic des lignes de long cours.

*

* *

Voici les cours moyens des actions de la Compagnie pendant les dix dernières années avec les dividendes distribués :

Ex.	Cours moyen	Dividendes
1892	659	rien
1893	476	15
1894	390	15
1895	446	30
1896	508	25
1897	545	25
1898	552	30
1899	545	40
1900	639	50
1901	766	50

Cours fin janvier 1902 : 900 — Cours actuel 720.

Annuaire de la Cie des agents de change 1903, p. 2088-2091 :
 COMPAGNIE HAVRAISE PÉNINSULAIRE DE NAVIGATION À VAPEUR
 Adm. : F. Périer, pdt ; Rémy Bernard, André Grosos, Latham, [René] Odinet, L. Tricot,
 A. de Watteville.
 Dir. gén. : E. Grosos.
 Commissaires des comptes : Émile Leclert, Roubaud.

COMPAGNIE HAVRAISE PÉNINSULAIRE
 (Cote de la Bourse et de la banque, 1^{er} mai 1903)

La baisse du taux des frets, déjà signalée en 1901, s'est encore accentuée et est devenue générale au cours de l'exercice 1902. Partout il y a eu insuffisance de trafic. Dès le commencement de l'année, la Compagnie havraise péninsulaire de navigation à vapeur a constaté une diminution dans l'aliment de fret de sortie pour Madagascar; plusieurs des steamers sont partis presque vides et elle a dû se borner à faire des départs mensuels. Les retours des îles ont aussi été très pauvres, et les frets de Bombay très modiques. Les recettes d'exploitation ont, de ce fait, été plus faibles, et elles ont encore diminué à partir du mois de juin, par suite de la vente de trois steamers, *Ville-du-Havre*, *Ville-de-Paris*, *Île-de-la-Réunion*. Comme nous l'avons annoncé dans notre numéro d'hier, par suite de toutes ces causes, les bénéfices nets de la Compagnie n'ont atteint que 452.353 fr. 78 contre 686.346 fr. 27 précédemment.

Ces bénéfices qui ne permettent la distribution aux actions que d'un dividende de 30 fr., contre 50 fr. en 1901, ont été comparativement obtenus comme suit :

	1901	1902
CHARGES		

Frais généraux divers	113.625 81	132.960 44
Amortissement du matériel naval et mobilier	576.916 19	547.690 88
Total	<u>690.542 03</u>	<u>680.651 32</u>
PRODUITS		
Bénéfices d'exploitation	1.376.888 30	1.133.005 10
Rappel des charges	690.542 03	680.651 32
Bénéfices nets	686.346 27	452.353 78
Report de l'exercice précédent	52.400 88	64.226 95
Solde disponible	<u>738.747 15</u>	<u>516.580 73</u>

Nous ne reviendrons pas sur la répartition de ces sommes que nous avons donnée dans notre numéro d'hier.

Au 31 décembre 1902, le bilan de la société se comparait comme suit au précédent arrêté à la date correspondante de l'exercice 1901.

	1901	1902
ACTIF		
Matériel naval	12.859.892 68	9.278.267 85
Steamer Havraise, en construction	—	530 311 69
Matériel fixe	242.904 91	8.078 25
Approvisionnement divers	191.427 50	170.603 96
Mobilier	7.478 19	4.844 83
Disponibilités :		
Caisse	12.667 62	19.163 97
Warrants	326.400 00	389.000 00
Effets à recevoir	58.301 40	335.159 05
Fonds placés en reports	—	213.003 90
Banquiers	110.132 25	178.311 10
Débiteurs divers	1.023.204 21	957.090 15
Acompte de dividende	125.000 00	100 000 00
	<u>14.987.708 76</u>	<u>12.181.698 05</u>
PASSIF		
Capital	5.000.000 00	5.000.000 00
Réserve statutaire	367.279 75	401.597 06
Fonds de prévoyance	259.269 24	139.588 71
Amortissement du matériel naval	1.700.062 11	3.196.186 51

Amortissement du matériel fixe	234.826 66	—
Amortissement du mobilier	2.593 98	—
Fonds d'assurances	1.341.917 57	1.368.403 15
Effets à payer	116.857 19	151.351 03
Voyages en cours	365.870 27	239.755 58
Créditeurs divers	1.830.281 81	868.235 22
Profits et pertes	686.316 27	152.353 78
Reliquat de 1901	52.400 88	64.226 95
	<u>14.987.708 76</u>	<u>12.181.698 05</u>

Chambre consultative de commerce et d'industrie de Tamatave
(*Le Journal officiel de Madagascar*, 26 décembre 1903)

MM. Baillet, agent général de la Compagnie Havraise, et Julia, directeur de la Compagnie française de commerce et de navigation, ont été nommés membres de la chambre consultative de commerce et d'industrie de Tamatave, en remplacement de MM. Thiéry et Sadot, rentrés en France.

.....

COMPAGNIE HAVRAISE PÉNINSULAIRE
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 14 avril 1904)

Les bénéfices nets de l'exercice 1903 de la Compagnie havraise péninsulaire de navigation à vapeur se sont élevés, ainsi que nous l'avons dit hier, à 308.984 04 contre 516.580 73 en 1902 et 738.747 15 en 1901 (y compris les reports des exercices antérieurs).

Ces bénéfices, qui ne permettent la distribution aux actions que d'un dividende de 25 fr., contre 30 fr. en 1902 et 50 fr. en 1901, ont été obtenus comme suit.(nous plaçons en regard les chiffres de l'année précédente) :

	1902	1903
CHARGES		
Frais généraux divers	132.960 44	114.855 62
Amortissement du matériel naval et mobilier	547.6(0 88	486.975 23
Total	<u>680.651 32</u>	<u>601.830 85</u>
PRODUITS		
Bénéfices d'exploitation	<u>1.133.005 10</u>	<u>884.825 45</u>
Rappel des charges	680.651 32	601.830 85
Bénéfices nets	452.353 78	282.994 60

Report de l'exercice précédent	64.220 95	25.989 44
Solde disponible	<u>516.580 73</u>	<u>308.984 04</u>

La répartition suivante du solde disponible de 1903 qui sera proposée à l'assemblée des actionnaires du 27 avril prochain se compare ainsi à celle de l'exercice précédent ;

	1902	1903
Réserve statutaire	22.617 68	14.149 73
Dividende de 25 fr. par action en 1903 contre 30 fr. en 1902	300.000 00	250.000 00
Fonds de prévoyance	150.000 00	—
Conseil d'administration	17.963 61	—
Report à nouveau	25.989 44	44.834 31
Total égal au solde disponible	516 570 73	308.984 04

Au 31 décembre 1903, le bilan de la société se comparait comme suit au précédent arrêté à la date correspondante de l'exercice 1902 :

	1902	1903
ACTIF		
Matériel naval	9.278.267 85	11.455.830 76
Steamer <i>Havraise</i> , en construction	530.344 69	—
Steamer <i>Ville-du-Havre</i> , en construction	—	895.335 85
Matériel fixe	8.078 25	8.078 25
Approvisionnements divers	170.603 96	126.335 48
Mobilier	4.844 83	4.845 83
Disponibilités :		
Caisse	19.463 97	26.727 96
Warrants	389.000 00	124.300 00
Effets à recevoir	335.159 05	46.313 75
Fonds placés en reports	213.003 90	—
Banquiers	178.341 10	7.737 85
Débiteurs divers	957.090 45	969.494 38
Acompte de dividende	100.000 00	100 000 00
	<u>12.184.698 05</u>	<u>13.754.999 11</u>

PASSIF		
Capital	5.000.000 00	5.000.000 00
Emprunt	—	2.000.000 00
Réserve statutaire	401.597 06	424.214 74
Fonds de prévoyance	139 588 71	73.681 02
Amortissement du matériel naval	3.496.186 54	3.186.455 06
Amortissement du matériel fixe	—	403 91
Amortissement du mobilier	—	242 24
Fonds d'assurances	1.368.403 15	1.425.851 50
Effets à payer	154.351 06	158.051 95
Voyages en cours	239.755 58	127.429 87
Créditeurs divers	868.235 22	1.049.084 78
Bénéfices de l'exercice	452.353 78	282.994 60
Reliquat de l'exercice précédent	64.226 95	25.989 44
	<u>12.184.698 05</u>	<u>13.754.999 11</u>

Comme on le remarquera au bilan ci-dessus, la compagnie a dû recourir à un emprunt de 2 millions 675.000 francs pour le paiement des navires en construction. Les sommes prélevées sur cet emprunt s'élèvent à 2.000.000, chiffre qui figure au bilan.

COMPAGNIE HAVRAISE PÉNINSULAIRE DE NAVIGATION À VAPEUR
(Cote de la Bourse et de la banque, 28 avril 1904)

La rapport présenté à l'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie havraise péninsulaire de navigation à vapeur qui s'est tenue hier, 27 avril, passe en revue les conditions dans lesquelles s'est effectuée l'exploitation au cours du dernier exercice. Rappelons que les bénéfices nets se sont élevés, comme nous l'avons dit dans notre numéro du 14 avril, à 308.984, 04 contre 546.580 73 en 1902 et 738.72,7 15 en 1901 (y compris les reports des exercices antérieurs).

La diminution des bénéfices, qui, n'ont permis pour 1903 la distribution aux actions que d'un dividende de 25 fr. contre 30 fr. en 1902 et 50 fr. en 1901, est due à plusieurs causes : le charbon est resté à peu près aux mêmes prix que l'année précédente ; mais les lignes de cabotage sur les côtes d'Espagne, du Portugal et de l'Algérie ne sont pas prospères, en raison de la concurrence acharnée qui existe dans ces parages. D'autre part, les frets ont été bas sur les lignes des Indes. Enfin, ce qui a le plus affecté les bénéfices du dernier exercice, c'est la mauvaise situation de l'industrie maritime.

Les principales opérations qui ont été effectuées, au cours de 1903, sont, d'une part, la vente de deux des navires de la société : la *Ville-de-Metz* et la *Ville-de-Messine*, et, d'autre part, la commande de deux steamers faite par la société aux Ateliers et Chantiers de France. Le premier, la *Ville-de-Paris*, a été livré le 7 novembre dernier et mis en service immédiatement après. Il est, en effet, parti le 26 novembre pour le Chili, le Pérou et l'Équateur. Le deuxième, la *Ville-du-Havre*, a été livré le 26 février dernier, et est parti le 16 mars pour l'Amérique du Sud. Chacun de ces steamers est de 6.400

tonnes et jouit de la nouvelle prime à la navigation. Dans le courant de l'année, le conseil s'étant trouvé en face de disponibilité» insuffisantes, a dû recourir à un emprunt de 2.675.000. Cet emprunt, destiné au paiement des navires en construction, n'a pas été fait dans le public, ni même dans les banques, mais simplement couvert par des particuliers. Il est à échéances fixes, et comporte des intérêts de 5 %.

Après la lecture du rapport, un actionnaire a demandé au président qu'elle sera la prime allouée aux deux derniers bateaux construits. Le président a répondu à cette question que cela dépendra du parcours effectué par ces navires, qui auront une **prime d'autant plus élevée que le parcours sera plus grand**. C'est pourquoi on a fait entreprendre aux deux steamers récemment construits de longs voyages. Ainsi l'un d'eux va jusqu'au détroit de Magellan, qu'il double, et continuant dans le Pacifique, va jusqu'au- Guatemala. C'est un des voyages dans lequel il y a le plus de milles à parcourir, donc une prime plus élevée à toucher. Un bateau, dans un voyage aller et retour de six mois, peut toucher jusqu'à 150.000 fr. de prime. Cela ferait donc, pour un seul bateau, 300.000 fr. par an. Naturellement, on ne peut pas faire effectuer des traversées aussi longues, sans avoir de fret à bord.

Les comptes que nous avons publiés ont été approuvés par l'assemblée, qui a voté une répartition des bénéfices conforme à celle que nous avons donnée dans notre numéro du 14 avril-Après le prélèvement pour la réserve statutaire et d'une somme de 250.000 nécessaire pour distribuer un dividende de 25 fr. par action, il reste une somme de 44.834 31 à reporter à nouveau.

MM. [René] Odinet et Tricot ont été réélus administrateurs et MM. Émile Leclert et Ernest Roubaut, nommés commissaires des comptes pour 1904.

CIE HAVRAISE PENINSULAIRE DE NAVIGATION À VAPEUR
(Cote de la Bourse et de la banque, 18 avril 1905)

L'exercice 1904 de la Compagnie havraise péninsulaire de navigation à vapeur — dont il sera rendu compte à l'assemblée du 27 avril — se solde par un bénéfice net de 187.313 fr. 58 contre 268.844 fr. 87 précédemment. Si l'on ajoute à ces sommes, le report de l'année antérieure, le solde disponible ressort à 232.149 fr. 89 pour l'exercice écoulé et à 294.834 fr. 31 pour 1903. Ces résultats ont été obtenus de la manière suivante :

	1903	1904
Recettes de toute nature	7.415 341 67	7.782.890 66
Dépenses de toute nature	6.530.516 22	6.807.456 01
Excédent de recettes	884 825 45	975.434 65
Charges à déduire ;		
Frais généraux, etc.	114.855 62	130.626 51
Amortissement du matériel naval et mobilier	486.975 22	647.633 84
Réserve statutaire	14.149 73	9.858 72
	615.980 58	788.119 07
Rappel des recettes nettes	884.825 45	975.434 65

Bénéfices nets	268.844 87	187.315 58
Report de l'exercice précédent	25.989 44	44.834 31
Bénéfices disponibles	294.831 31	232.149 89

La diminution, d'une année à l'autre, des bénéfices disponibles est due, comme on le voit par la comparaison qui précède, non à un fléchissement des recettes du trafic (ces dernières sont, au contraire, en augmentation), mais à ce fait qu'on a prélevé pour amortissement du matériel naval et mobilier, une somme plus élevée en 1904 qu'en 1903 : 647.623 fr. 84. au lieu de 486.975 fr. 22. et aussi à l'accroissement sensible des dépenses.

On proposera à la prochaine assemblée de fixer le dividende du dernier exercice à 20 fr. contre 23 fr. précédemment, ce qui absorbera 200.000 fr. Le reliquat des bénéfices disponibles, soit 32.149 fr. 89, sera reporté à nouveau.

Il est intéressant de résumer les comptes d'exploitation pendant les dernières années, pour se rendre compte de la marche des affaires de la société. Dans le tableau suivant, nous donnons les recettes et les dépenses de la Havraise Péninsulaire de 1892 à 1904 (en mille francs) :

Ex.	Recettes	Dépenses	Recettes nettes
1892	9.831	9 166	665
1893	8.510	7.718	792
1894	7.806	7.018	788
1895	7.884	6.770	1.114
1896	7.621	6.787	834
1897	7.787	6.880	907
1898	7.356	6.417	939
1899	8.817	7.658	1.159
1900	8.802	7.386	1.416
1901	8.682	7.305	1.377
1902	8.037	6 904	1.133
1903	7.415	6.530	885
1904	7.782	6.807	976

Voici de quelle manière ont été répartis les bénéfices dans le laps de temps considéré (en mille fr.) :

Ex.	Recettes nettes	Amort.	Divid. total	Divid. par titre
1892	665	511	0	0
1893	792	509	150	15

1894	788	467	150	15
1895	1.114	458	300	30
1896	834	465	250	25
1897	907	493	250	25
1898	939	492	300	30
1899	1.159	495	400	40
1900	1.416	498	500	50
1901	1.377	577	500	50
1902	1.133	548	300	30
1903	885	487	250	25
1904	976	647	200	20

La situation active et passive de la Compagnie au 31 décembre 1904 se compare ainsi à celle arrêtée au 31 décembre de l'année antérieure :

	1903	1904
ACTIF		
Matériel naval	11.445.830 76	13.083.785 30
Steamer Ville-du-Havre. en construction	898.335 85	—
Matériel fixe	8.078 25	9.708 05
Approvisionnements divers	126.335 48	283.557 34
Mobilier	4.844 83	6.993 93
Disponibilités	205.279 56	314.097 56
Débiteurs divers	969.494 38	1.266.133 06
Coupon payé en nov.	100.000 00	100.000 00
Total	<u>13.754.999 11</u>	<u>15.064.275 30</u>
PASSIF		
Capital	5.000.000 00	5.000.000 00
Emprunt	2.000.000 00	2.675.000 00
Réserve statutaire	438.304 47	448.223 89
Fonds de prévoyance	73.081 02	73.081 02
Amortissements	3.187 101 21	3.632.485 05
Fonds d'assurances	1.425.841 50	1.482.589 41
Effets à payer	158.651 95	119.294 05
Voyages en cours	127.421 87	312.917 10

Créditeurs divers	1 049.084 78	1.087.934 69
Bénéfices de l'exercice	268.844 87	187.315 58
Report de l'exercice précédent	25.989 44	44.834 31
Total	<u>13.754 999 11</u>	<u>15 064.275 30</u>

Comme on le remarquera au bilan ci-dessus, la Compagnie a dû recourir à un emprunt de 2 millions 675.000 fr. pour le paiement des navires en construction. Les sommes prélevées sur cet emprunt, en 1903, s'élevaient à 2.000.000 de francs, chiffre qui figure au bilan de cet exercice; au bilan de 1904, l'emprunt est porté pour son intégralité.

CIE HAVRAISE PENINSULAIRE DE NAVIGATION À VAPEUR
(*Recueil financier belge*, 1906, p. 286-287)

Ferdinand Périer, Paris, pdt ;
 André Grosos, Le Havre, adm. dél. ;
 Rémy Bernard, Paris, adm.
 Edmond Latham, Le Havre ;
 René Odinet, Le Havre
 Lucien Tricot, Paris,
 Watteville (Alfred de), Paris : Comm. cptes Thomson-Houston-Méditerranée et
 Tramways de Bx, adm. Havraise Péninsulaire et Mines de Stolberg.
 Eugène Grosos, Le Havre, directeur gén.

S.A., Paris, 16 mars 1882.

COMPAGNIE HAVRAISE PÉNINSULAIRE DE NAVIGATION À VAPEUR
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 22 juin 1907)

À ne considérer que le bénéfice net de 224.468 16, porté au bilan au 31 décembre 1906 de la Compagnie havraise péninsulaire de navigation à vapeur, on pourrait croire que les affaires se sont améliorées en 1906. Mais au lieu de l'augmentation de 11.000 fr. que font apparaître ces bénéfices, c'est en réalité une diminution qui s'est produite : les produits nets de l'exploitation ont été de 805.768 fr. 50 pour l'exercice écoulé, au lieu 852.282 fr. 23 en 1905.

C'est en réduisant les amortissements d'une soixantaine de mille francs qu'on a transformé cette moins-value des bénéfices bruts, en augmentation des profits nets. Quant au dividende, l'assemblée du 18 mai l'a — comme nous l'avons indiqué le lendemain — maintenu au montant de 20 fr. par action auquel il avait été fixé précédemment, si bien que les résultats de l'exercice peuvent se résumer de la façon suivante :

	1905	1906
CHARGES		
Frais d'exploitation	6.781.652 37	7.018.405 48

Frais généraux	122.032 76	125.707 22
Total	<u>6.903.685 12</u>	<u>7.144.112 70</u>
PRODUITS		
Produits bruts de l'exploitation	<u>7 755.967 36</u>	<u>7.949.881 28</u>
Rappel des charges	5.902 685 14	7.144.112 70
Bénéfices nets	852.282 23	805.768 58
A déduire amortissements	638.528 93	581.300 42
Bénéfice suivant bilan	213.753 30	234.468 18
Reliquat de l'exercice précédent	32.149 89	85.215 54
Solde disponible	<u>245.903 19</u>	<u>259.683 70</u>

RÉPARTITION

	1905	1906
Réserve légale	10.687 65	11.223 40
Dividende : 20 fr. sur 10.000 actions	200.000 00	200 000 00
Report à nouveau	35.215 54	48.469 30
Totaux égaux aux soldes disponibles	<u>245.903 19</u>	<u>259.683 70</u>

Les divers services de la Compagnie, tant au long cours qu'au cabotage ont fonctionné d'une manière normale. Une légère amélioration des frets sur l'Algérie a pu être obtenue, mais le contraire s'est produit sur l'Espagne. La concurrence sur ces deux lignes reste très vive.

La crise commerciale qui sévit sur Madagascar et la Réunion, crise déjà signalée l'année dernière, continue à se faire sentir et arrête l'exportation. Il en résulte que les steamers ne reçoivent à la sortie que de maigres chargements.

Les taux de fret de retour de l'Inde ont été mauvais l'année dernière : ceux de Bombay sont actuellement en grande amélioration.

Les deux steamers *Ville-de-Paris* et *Ville-du-Havre*, qui sont occupés sur le Pacifique, ont éprouvé des retards considérables dans les ports du Chili ravagés par les tremblements de terre, mais une élévation du fret de sortie rendra les résultats à peu près égaux à ceux des exercices précédents.

À la suite de la promulgation de la nouvelle loi sur la marine marchande, bien que la prime ne soit pas aussi avantageuse que celle concédée par la loi précédente, prenant d'autre part en considération les prix relativement avantageux que les constructeurs français étaient, par les effets de cette même loi, en position de lui offrir, la Compagnie a décidé de faire construire un nouveau navire, son matériel, devenant insuffisant.

Après de nombreux pourparlers avec les constructeurs, tant français qu'étrangers, elle a passé marché, pour la construction de ce steamer, avec la Société des chantiers de France à Dunkerque, qui lui avait fait les meilleures propositions. Pour le paiement, la Compagnie aura recours au système des bons à longue échéance, déjà pratiqué pour les deux derniers steamers.

Le contrat avec le directeur général a été prorogé, comme il l'avait été déjà pour un an.

*
* * *

D'une année à l'autre, la situation financière ne s'est guère plus modifiée que la situation industrielle, comme on le verra par la comparaison ci-après des deux derniers bilans au 31 décembre :

	1905	1906
ACTIF		
Matériel naval	12.621 495 86	12.621.495 86
Steamer en construction	—	93.000 00
Matériel fixe	9.876 80	10.300 75
Approvisionnements divers	56.011 50	69 861 80
Mobilier	7.062 43	7.276 93
Disponibilités	435.508 18	466 591 47
Débiteurs divers	1.406.180 58	1.793.070 79
Acompte sur dividende	100.000 00	100.000 00
	<u>14 636 135 35</u>	<u>15.161.597 65</u>
PASSIF		
Capital	5 000.000 00	5.000.000 00
Obligations	2 215.000 00	1 740.000 00
Réserve statutaire	458.910 84	470134 24
Fonds de prévoyance	73.681 02	44.998 70
Amortissements	3.818.933 53	4.400 233 95
Fonds d'assurances	1 566.297 92	1.615.928 75
Effets à payer	250.184 81	146.223 68
Voyages en cours	89.532 86	266.710 27
Créditeurs divers	928.488 83	1.229.007 76
Profits et pertes :		
Bénéfice de l'exercice	203.065 65	213 244 76
Reliquat. de l'exer. préc.	32.149 89	35.215 54
	<u>14 036 135 35</u>	<u>15.161.597 65</u>

La somme de 93.000 fr. portée à l'actif sous la rubrique « Steamer en construction » représente le montant du premier versement effectué au constructeur. Les disponibilités comprennent les espèces en caisse, en banques, des effets en portefeuille et des fonds placés sur warrants.

*
* * *

Le dividende de l'exercice s'entendait sous déduction de l'acompte de dix francs par action payé en novembre dernier. Le solde, soit 10 fr., a été mis en paiement le 20 mai dernier en échange du coupon n° 38.

MM. F. Perier et Jérôme-Lucien Tricot, administrateurs sortants, ont été réélus. La nomination provisoire de M. A. Couturier ¹² aux fonctions d'administrateur a été ratifiée.

Le 18 juillet 1907, André Grosos est nommé directeur général en remplacement de son père. Il reçoit 10 % des bénéfices, plus une somme de 175.000 fr. Plus tard, ses émoluments seront portés à 344.000 fr. et ses bénéfices à 15 % (Claude Malon, *Le Havre colonial*).

COMMENT ON ÉCRIT L'HISTOIRE À MADAGASCAR

[À propos d'un appel d'offres du TCE pour 3.000 tonnes de charbon (1906)]
(*Le Progrès de Madagascar*, 31 octobre 1908)

.....
En août 1906, le *Journal officiel de Madagascar* publia un avis d'adjudication relatif à une fourniture de 3.000 tonnes de briquettes de charbon pour le chemin de fer. La livraison devrait être faite à Andevoranto.

Une des conditions de la fourniture exigeait que le combustible fût de provenance française et qu'il eût été transporté sous pavillon français. C'était là un souci de favoriser l'industrie nationale, qui est tout à l'honneur de celui qui l'avait eu, et les colons, qui s'en rendirent compte, n'eussent pas dû manquer de reconnaître cette marque particulière de bienveillance administrative. En effet, les fournitures de charbon au service de la Marine, à Diégo-Suarez, sont faites normalement au prix de 70 à 80 francs la tonne. Si l'on considère que c'est un fret pauvre, et que la quantité permettait de nolisier spécialement un cargo-boat, on voit qu'un cours aussi élevé laissait une marge importante pour le bénéficiaire.

Au jour fixé pour l'adjudication, aucun soumissionnaire ne se présenta. La cause de cette abstention fut vaguement indiquée : « Les clauses du cahier des charges étaient inexécutables. » Nous n'entrerons pas dans la discussion des clauses, car cela ne fait rien à l'affaire, mais nous nous souvenons parfaitement qu'aucune critique spécifiée ne fut opposée au cahier des charges.

La Colonie se trouvait donc dans l'embarras, et il n'est pas douteux que si le manque de soumissionnaires fut la conséquence directe de clauses draconiennes ou impossibles à remplir, il eût suffi de les indiquer pour que l'Administration les modifiât.

En tout cas, le chemin de fer allait manquer de charbon. La situation menaçait d'être grave, quand, tout à coup, le Messie apparut.

C'était le représentant de la Compagnie havraise péninsulaire, qui proposait, pour éviter à nos locomotives une panne certaine, de fournir des briquettes au prix avantageux de... 110 francs la tonne, rendue à Tamatave.

C'était pour rien, n'est-ce pas ? La loi de l'offre et de la demande battait son plein.

Le bruit courut, à cette époque, que le procédé du possible fournisseur était d'une rare ingéniosité. Il devait demander, à Diégo-Suarez, une cession au service de la

¹² Marie-Jules-Adrien Couturier (Saint-Denis de la Réunion, 24 août 1850-Paris, 17^e, 24 mars 1915) : directeur du Crédit foncier colonial.

Marine. Le prix d'achat était de 70 francs la tonne, le prix de cession aurait été augmenté de 25 %, soit 87 fr. 50 la tonne sur place. Il restait donc 33 fr. 50 par tonne pour les frais du chargement, du transport et du déchargement, ce qui aurait laissé un beau bénéfice sur 3.000 tonnes, ou sur la quantité que la Marine eût pu céder.

La seule difficulté eût été d'obtenir l'autorisation du chef de la Colonie, et nous ne lui ferons pas l'injure de nous arrêter une seconde sur la réponse qu'il aurait faite à une demande de ce genre.

Ceci dit, nous restons en face de l'offre de fournir des briquettes au prix de 110 fr. la tonne. En principe, la transaction était possible, car le cas qui se présentait est compris dans ceux pour lesquels les règlements prévoient les marchés de gré à gré, mais l'Administration demanda à réfléchir et s'occupa sans doute de connaître discrètement les possibilités des marchés voisins.

Pendant ce temps-là, une proposition d'un autre genre, mais se rattachant à cette affaire, fut posée à l'examen du service compétent. La célèbre Compagnie des Pangalanes [Messageries françaises de Madagascar*], toujours en quête des bonnes opérations, offrait de transporter le charbon de la Compagnie Havraise, de Tamatave à Brickaville, et consentirait généreusement une réduction de 40 % sur le tarif ordinaire.

Elle connaissait donc les pourparlers engagés, et elle espérait une solution favorable, étant donné le manque absolu de houille sur place. Qui donc l'avait renseignée ?

L'empressement apporté par l'un pour la fourniture, et par l'autre pour le transport, à des prix si rémunérateurs pour les finances de la Colonie, montre bien qu'il existe des dévouements obscurs qui n'attendent que l'occasion pour s'affirmer.

L'Administration, ingrate, resta indifférente devant tant de zèle, et préféra écouter d'une oreille bienveillante les propositions d'une maison de Johannesburg, qui offrait de livrer les briquettes à raison de 35 francs la tonne, rendue à Andevoranto.

Devant un tel avantage, la Direction des Travaux publics traita. N'était-ce pas logique ? Surtout n'était-ce pas la démonstration péremptoire que l'on avait voulu profiter de l'embarras de la Colonie pour l'exploiter dans des proportions qui dépassent tout ce que l'on peut imaginer ?

Exactement, la différence était de 198.000 francs, et encore il faut remarquer que le fournisseur de Johannesburg était tenu au droit de douane qui frappe les charbons étrangers.

Dès que l'on sut que l'administration était en pourparlers avec une société de l'Afrique du Sud, la presse commença à gémir, et ce fut le *Petit Courrier*, dont M. Engelhard CUMULAIT LES FONCTIONS DE DIRECTEUR, AVEC CELLES DE REPRÉSENTANT DE LA COMPAGNIE HAVRAISE PÉNINSULAIRE, qui ouvrit le feu en ces termes :

MENUS PROPOS

« On nous affirme que très prochainement doivent être débarquées à Andevoranto 3.000 tonnes de charbon ;

Que ce charbon est d'origine anglaise ;

Qu'il est expédié sous pavillon étranger ;

Qu'il a été commandé à une maison étrangère ;

Qu'il est destiné au chemin de fer de Tananarive à la côte orientale,

D'autre part, on nous fait remarquer que dernièrement, les négociants français étaient appelés à prendre part, à Tananarive, à une adjudication visant une fourniture de même nature, et qu'aucun concurrent n'a pu se présenter à cette adjudication, étant donné les conditions générales et particulières du marché offert.

Ces conditions ont-elles été reproduites dans la commande donnée à la maison étrangère ?

Nous en doutons et nous en reparlerons si ces faits — que nous relatons aujourd'hui sous réserve — sont ultérieurement confirmés. »

Voilà une tentative dont la raison n'était pas déguisée ; malgré cela, l'Administration passa outre et traita avec la maison de Johannesburg. Le « journaliste occasionnel et musqué », ainsi que le directeur du *Petit Courrier* était appelé, par l'*Écho de Madagascar*, avait donné un coup d'épée dans l'eau. Ah ! qu'on était loin de l'heureuse époque des « morceaux de sucre ! » C'est ainsi que l'*Écho* appelait les soixante abonnements que le général Gallieni avait octroyés au *Petit Courrier*. Il faut dire à la louange de celui-ci qu'il resta fidèle jusqu'au bout à son protecteur. Mais les temps devenaient durs avec le nouveau régime, et l'échec de M. Engelhard, représentant de la Compagnie havraise péninsulaire pour les transports et la vente des briquettes, jette un jour lumineux sur l'entrefilet « Menus Propos » que nous avons cité.

.....

Annuaire de la Cie des agents de change 1908, p. 1763-1765 :
COMPAGNIE HAVRAISE PÉNINSULAIRE DE NAVIGATION À VAPEUR
Adm. : F. Périer, pdt ; Rémy Bernard, André Grosos, Latham, L. Tricot, A. de Watteville, A. Couturier.
Dir. gén. : E. Grosos.
Commissaires des comptes : Émile Leclert, Roubaud.

COMPAGNIE HAVRAISE PÉNINSULAIRE DE NAVIGATION À VAPEUR
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 18 mai 1908)

La crise qui sévit sur l'industrie maritime par suite de la baisse et de la pénurie du fret s'est poursuivie au cours de l'exercice 1907, provoquant une diminution assez sensible du trafic de la Compagnie havraise péninsulaire de navigation à vapeur. Par suite de la hausse des charbons, les dépenses, tout en ayant légèrement diminué, sont restées, d'autre part, à un niveau assez élevé. En chiffres ronds, les résultats obtenus se résument ainsi : Recettes brutes, 7.821.000 francs en 1907, contre 7.950.000 en 1906 ; Dépenses, 6.900.000 francs, contre 7.018.000 francs ; Recettes nettes, 924.009 francs, contre 932.000 francs. Le coefficient d'exploitation n'a pas varié. Il est resté à 88 %.

Les bénéfices nets, après déduction des amortissements, se chiffrent par 201.006 fr.. au lieu de 213.245 francs en 1906. Y compris le reliquat de l'exercice 1906, le solde disponible ressort à 249.466 francs, contre 248.460 francs.

Dans ces conditions, l'assemblée du 16 mai a décidé de maintenir à 20 francs le montant du dividende. Un acompte de 10 francs sur cette répartition a été déjà mis en paiement en novembre. Le solde est payable à partir du 20 courant.

L'assemblée a réélu MM. Couturier et Grosos. administrateurs sortants.

Mort subite
Eugène Grosos
(*L'Humanité*, 21 octobre 1908)

M. Grosos, négociant commissionnaire au Havre, de passage à Paris, se trouvait hier soir, vers six heures, dans la salle des bagages de la gare Saint-Lazare, quand il s'affaissa subitement, succombant à une embolie. Le commissaire spécial, M. Leroy, après

constatation du décès par un médecin, fit transporter le corps 12, rue de Madrid, au domicile de M. Saint-Vel ¹³, beau-frère du défunt.

Comité central des armateurs de France
réunion du 13 octobre 1908
(*Le Sémaphore algérien*, 22 novembre 1908)

.....
En ouvrant la séance, le président [Lebon] se fait l'interprète de tous ses collègues pour adresser l'expression de sa vive sympathie à la Compagnie havraise péninsulaire de navigation à vapeur et tout spécialement à M. André Grosos, membre du conseil, à l'occasion du décès de M. Eugène Grosos, l'une des personnalités les plus éminentes de l'armement français.

UNE PETITE ET LOINTAINE COLONIE

LA RÉUNION
par Eugène GALLOIS
(*Les Annales coloniales*, 4 février 1909)

.....
Elle est tout à fait en dehors des grandes routes mondiales et elle est presque un terminus d'une ligne de notre compagnie des Messageries Maritimes, service auquel celle-ci ne prête pas les plus belles et modernes unités de sa flotte commerciale, tant s'en faut.

À côté de cette compagnie une autre, également française, a pris place, il est vrai, la Compagnie havraise péninsulaire, mais elle s'occupe, avant tout, de fret.

Bref, elle est cependant, au résumé, suffisamment desservie, si l'on considère le nombre restreint des passagers et le faible tonnage que représentent les marchandises, tant à l'exportation qu'à l'importation ; au surplus, pour utiliser sa ligne et lui créer quelques ressources supplémentaires, la compagnie a dû la prolonger jusqu'à l'île anglaise voisine, l'île Maurice, l'ancienne Île-de-France, sans compter que c'est au fond encore la grande Madagascar qui constitue l'intérêt principal de cette ligne de navigation ; ce qui revient à dire que la Réunion seule ne saurait suffire à alimenter un service régulier ; aussi est-il fort heureux qu'elle soit avoisinée par la grande île malgache et par sa propre petite sœur l'île Maurice.

COMPAGNIE HAVRAISE PÉNINSULAIRE DE NAVIGATION À VAPEUR
Assemblée générale ordinaire du 14 mai 1909
(*Recueil des assemblées générales*, 1909)

CONSEIL D'ADMINISTRATION

¹³ Louis Saint-Vel (1847-1918) : fils d'Anicet-Elphège Saint-Vel (ci-dessus-. Agent de change à Paris (1883-1906).

MM. Ferdinand Périer, président ; Rémy Bernard (chev. LH), Adrien Couturier (chev. LH), Charles Damaye ¹⁴, Edmond Latham (chev. LH), Jérôme-Lucien Tricot, Alfred de Watteville.

Commissaires : Émile Leclert (off. LH), Ernest Roubaud (off. LH)

Directeur général : André Grosos.

Siège social : à Paris, 13, rue de la Grange-Batelière.

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Messieurs,

Pour nous conformer à l'article 28 de nos statuts, nous vous avons convoqués aujourd'hui en assemblée générale ordinaire, afin de vous donner connaissance du rapport de votre conseil d'administration, ainsi que celui de vos commissaires pour vous soumettre les comptes de l'année 1908, pour fixer le dividende, réélire ou remplacer les administrateurs sortants, et enfin désigner les commissaires pour l'année 1909.

Avant de vous entretenir suivant l'usage de la marche générale des affaires sociales, et de vous fournir les explications sur les différents articles du Bilan, nous tenons à vous faire part de la perte douloureuse que nous venons d'éprouver par suite du décès de notre ami et collègue M. Eugène Grosos.

M. Grosos avait été le fondateur de notre société, et avait, dès le début, occupé avec une compétence et un dévouement auquel tous nous rendons hommage, le poste de directeur général jusqu'à l'année dernière. Sa perte laisse parmi nous de profonds regrets et votre conseil, au nom de la Compagnie, a adressé à sa veuve, ainsi qu'à sa famille, les hommages de sa reconnaissance et de sa profonde sympathie

La crise mondiale, qui, depuis quelques années, sévit sur l'industrie des transports maritimes, a continué pendant le cours de l'exercice écoulé.

La situation précaire de nos deux colonies de Madagascar et de la Réunion, que nous vous signalions l'année dernière, ne s'est pas modifiée.

Les récoltes en vins et en céréales ayant été mauvaises en Algérie, le trafic de cette ligne ne s'est pas amélioré.

L'aliment de fret venant presque à nous faire défaut sur notre ligne d'Espagne, nous avons décidé d'interrompre, au moins momentanément, ce service, en attendant des temps meilleurs.

Nos deux steamers « Ville-de-Paris » et « Ville-du-Havre » nous donnent satisfaction dans leur emploi actuel sur l'océan Pacifique.

Le prix du charbon pendant l'année 1908 a été légèrement supérieur à celui de l'année précédente.

Malgré la situation difficile subie par toute l'industrie de l'armement, aussi bien en France qu'à l'étranger, vous verrez en examinant le bilan qu'après avoir prélevé nos amortissements statutaires, le compte de Profits et Pertes nous permet de vous proposer la distribution d'un dividende, sur lequel vous aurez à vous prononcer.

Notre nouveau steamer « Eugène-Grosos » vient de nous être livré. Ce navire, après avoir fait des essais très satisfaisants, a pris place sur notre ligne de l'océan Indien, en effectuant le départ du 1^{er} mai du Havre.

.....

COMPAGNIE HAVRAISE PÉNINSULAIRE
DE NAVIGATION À VAPEUR
(*La Cote de la Bourse et de la banque, 24 mai 1909*)

¹⁴ Charles Damaye : né au Havre en 1873. Fondateur des Abeilles, du Havre (remorquage), administrateur d'une dizaine de sociétés maritimes.

Les actionnaires de la Cie havraise péninsulaire de navigation à vapeur dans leur assemblée générale du 14 mai, ont approuvé les comptes de l'exercice 1908 tels que nous les avons publiés dans notre numéro du 24 avril. Rappelons que les bénéfices bruts qui ressortent du compte d'exploitation (différence entre les recettes et les dépenses d'exploitation) sont en légère augmentation. Ils ressortent, en effet, à 1.097.228 42, au lieu de 923.894 91. Mais les amortissements passés par profits et pertes sont plus élevés que précédemment. Il leur est consacré 770.118 97 contre 588.672 55, de sorte que les bénéfices nets ressortent à un chiffre un peu inférieur : 206.890 55 au lieu de 211.585 23.

Les actionnaires ont fixé le dividende à 20 fr. par action. Après paiement de ce dividende et des tantièmes, il reste 37.070 31 pour le report à nouveau.

MM. Bernard et Latham ont été réélus administrateurs, et la nomination de M. Charles Damaye, à cette fonction, a été ratifiée.

LES DOCKERS ET LES INSCRITS D'ORAN

Les Dockers décident la grève. — Les Inscrits réclament une dîme à un entrepreneur.
— Télégrammes à M. Clemenceau. — Les Armateurs étrangers.
(*Le Petit Marseillais*, 28 mai 1909)

On nous télégraphie d'Oran, 27 mai :

Bien que le moment soit pour eux mal choisi d'user de la grève, à l'heure précisément où tous les services maritimes sont suspendus, les dockers d'Oran semblent vouloir décréter la cessation du travail, à l'instigation des agitateurs du Syndicat des inscrits maritimes qui voudraient s'appuyer sur tous les travailleurs du port pour obtenir les satisfactions que ne leur a données que partiellement leur grève récente au sujet de la mise en vigueur de la loi de 1907. Les dockers se sont reconstitués, hier soir, en syndicat ; ils ont élu un bureau et voté, en principe, la cessation du travail.

À vrai dire, toutes les formalités n'ayant pas été remplies, ce syndicat n'a pas encore une existence légale et ses adhérents ne sont que la minorité des dockers ; néanmoins, une première manifestation de grève s'est produite aujourd'hui, à 1 heure, au moment de la reprise du travail sur la *Ville-de-Tamatave*, de la Compagnie Grosos, arrivée le matin d'Alger et en chargement pour Rouen.

Sous le prétexte qu'en « faisant les hommes », l'agent d'arrimage avait refusé d'embaucher un docker militant, les camarades de celui-ci ont quitté le bord et ont débauché ceux du *Rigel*, des Vapeurs de Charge, arrivé à midi, de Dunkerque ; le *Rigel* est reparti aussitôt pour Alger avec le chargement destiné à notre port ; la *Ville-de-Tamatave* a pu suivre ses opérations avec le concours des journaliers indigènes recrutés sur-le-champ ; les dockers doivent tenir, ce soir, à la Bourse du travail, une réunion après laquelle se dessinera mieux la situation.

.....

COMPAGNIE HAVRAISE PÉNINSULAIRE DE NAVIGATION À VAPEUR (*La Cote de la Bourse et de la banque*, 10 septembre 1909)

Fondée en 1882 par M. Grosos, armateur au Havre, la Havraise péninsulaire, qui n'a pas l'envergure de nos grandes compagnies de navigation, est cependant intéressante en raison de sa bonne gestion financière. La société a été constituée au capital de 10

millions de francs ; mais les difficultés du début la forcèrent à réduire ce capital à 5 millions en 1880, par échange de deux actions pour une ; les anciens actionnaires reçurent toutefois, en même temps, un remboursement de 100 fr. par titre. Depuis la réorganisation de 1880, les dividendes oscillèrent au voisinage de 50 fr. jusqu'en 1892. Complètement supprimés pour cet exercice, ils reprirent progressivement une marche ascendante de 15 fr. jus qu'à 50 fr. en 1900 et 1901; ce fut l'apogée de la Compagnie, qui, depuis lors, eut à subir la crise commune à toutes les entreprises de transports maritimes, et où la Transatlantique et les Messageries durent laisser une partie de leur capital.

La Havraise Péninsulaire exploite des services de navigation entre la France, l'océan Indien, le Chili et le Pérou ; elle s'occupe en outre de cabotage en Espagne, au Portugal et en Algérie. Sa flotte comprend douze navires, jaugeant ensemble environ 45.000 tonneaux. Les services de cabotage de la Compagnie ont été très concurrencés, et, en 1908, par suite de la crise économique générale, le conseil a même supprimé certains départs sur l'Espagne. Les lignes de grande navigation ont donné depuis trois ou quatre années des résultats moins favorables, mais susceptibles de relèvement, car le fret est un peu mieux tenu dans la reprise de l'industrie. Voici quels ont été les bénéfices obtenus par la Havraise Péninsulaire pendant les dernières années :

Ex.	Recettes brutes	Recettes nettes	Amort. mat. naval	Bénéf.	Divid. par act.
1898	7.356.001	939 000	480.000	255 000	30
1899	8.817.000	1.159.000	483.000	477 000	40
1900	8.802 000	1 416.000	485.000	602.000	50
1901	8 682 000	1.377.000	572 000	604.000	50
1902	8.937.000	1.133.000	548.000	343.000	30
1903	7.415.000	885.000	486.000	294 000	25
1904	7.785 000	976.000	647.000	232 000	20
1905	7.756.000	974 000	638.000	235.000	20
1906	7.950 000	431 000	580.000	248 000	20
1907	7.824.000	924.000	588 000	249 000	20
1908	8 233.000	1.097.000	768 000	237.000	20

De tous temps, l'entreprise a été conduite normalement au point de vue financier. Les amortissements du matériel naval sont à peu près exactement ce qu'ils doivent être pour permettre le rajeunissement progressif de la flotte sans appel de fonds nouveaux. Aussi la Société a pu rémunérer ses actionnaires, même pendant la mauvaise période 1903-1908, tout en réduisant les dividendes en proportion des bénéfices. Elle est donc en mesure de faire profiter ses actionnaires de toute amélioration éventuelle de ses profits, et il faut reconnaître qu'actuellement, les conditions d'exploitation s'améliorent.

La situation financière est satisfaisante. Les disponibilités atteignent 1.838.000 fr. en regard d'une dette flottante de 935.000 fr. ; la dette consolidée n'est que de 1.740.000 fr. En résumé, la Havraise Péninsulaire a toutes chances de revoir des années plus prospères que celles qui viennent d'être traversées, de telle sorte que ses titres peuvent présenter quelque attrait aux cours actuels, puisque le dernier dividende reçu est à peu près le plus bas que l'on puisse envisager d'ici quelques années.

MADAGASCAR
(*Les Annales coloniales*, 2 septembre 1909)

Le service actuel des steamers de la Compagnie havraise péninsulaire pour Madagascar sera divisé en deux services :

1° Service de la grande ligne par les paquebots quittant Marseille le 20 de chaque mois et qui se dirigeront directement sur Djibouti, Diégo-Suarez, Majunga, Nossi-Bé, Tamatave, Maurice et la Réunion ; les paquebots de la grande ligne n'iront plus désormais que jusqu'à Tamatave ;

2° Service postal côtier de Diégo-Suarez à Tuléar par le steamer *Ville-d'Alger* qui portera à destination les marchandises devant transborder à Diégo-Suarez pour Vohémar, Maroantsetra, Sainte-Marie, Andévoranté, Vatomandry, Mahanoro, Mananjary, Farafangana, Fort-Dauphin et Tuléar.

MADAGASCAR
[L'exportation de bœufs]
(*Les Annales coloniales*, 30 septembre 1909)

.....
Un éleveur français de Tananarive poursuit actuellement une expérience très intéressante, en ce qu'elle est appelée à démontrer pratiquement la possibilité de créer un nouvel aliment d'affaires entre la colonie et la métropole par le commerce des bœufs.

Notre compatriote a constitué un troupeau de cent cinquante bœufs sélectionnés qu'il se propose d'embarquer prochainement à Tamatave, à destination de Marseille. La Compagnie havraise péninsulaire prête son concours à cette tentative en prélevant pour le transport un prix par tête relativement peu élevé et en aménageant spécialement un de ses steamers pour que les animaux soient installés à bord dans des conditions aussi favorables que possible.

La durée du voyage, environ vingt-six jours, ajoute évidemment aux aléas de l'entreprise. Mais il est permis d'espérer que la compétence reconnue de l'éleveur qui a pris cette initiative triomphera de toutes les difficultés. C'est, en effet, au manque de compétence, à l'absence de préparation, que remonte, à peu près dans toutes les épreuves tentées, l'insuccès rencontré.

Voici plusieurs années déjà que le Syndicat des commissionnaires en bestiaux de Marseille a été sollicité d'envoyer à Madagascar une mission qui aurait examiné la possibilité de procéder dans la Grande Île à des achats réguliers de bétail sur pied. Pour des raisons que nous ignorons, ces pourparlers n'ont pu aboutir et l'on a, un peu hâtivement, conclu à l'impossibilité de créer ce mouvement ; nous souhaitons vivement que l'initiative aujourd'hui signalée vienne victorieusement démontrer le contraire.

Compagnie Havraise péninsulaire
(*Les Annales coloniales*, 26 mai 1910)

L'assemblée générale ordinaire des actionnaires de la Compagnie havraise péninsulaire a eu lieu le 14 mai sous la présidence de M. Périer, président du conseil.

1.270 actions étaient présentes ou représentées.

Après avoir entendu la lecture des rapports, l'assemblée a adopté à l'unanimité les résolutions suivantes :

1° L'assemblée approuve les comptes ainsi que les amortissements et les prélèvements opérés au cours de l'exercice 1909 et arrête en conséquence à 145.531 fr. 12 la somme disponible du compte de profits et pertes pour 1909.

2° Fixe à 4 % ou 20 francs par action le montant du dividende pour 1909. Un acompte de 10 francs ayant été versé le 20 novembre dernier, le solde de 10 francs sera payé à partir du 20 mai courant, sous déduction de l'impôt, et décide que le reliquat de 45.531 fr. 12 sera reporté au crédit de l'exercice 1910.

3° Nomme administrateurs pour trois ans MM. F. Périer et de Wateville, administrateurs sortants.

4° Nomme MM. Émile Leclert et Roubaud commissaires des comptes pour l'exercice 1910, avec faculté d'agir ensemble ou séparément, et fixe à 1.000 francs l'allocation de chacun d'eux.

Comité de Madagascar
(*Le Progrès de Madagascar*, 22 juillet 1910)
[nb corr.]

Membres du conseil
PÉRIER, président du conseil d'administration de la Compagnie havraise péninsulaire ;

Assesseurs appelés à faire partie de la cour criminelle
(*Le Journal officiel de Madagascar*, 14 janvier 1911)

Mananjary
Lauratet, agent de la Compagnie Havraise ;

QUESTIONS DE PILOTAGE (*L'Ouest-Éclair*, 24 novembre 1911)

LE HAVRE, 23 mars. — Le 11 mai 1910, le pilote Rémy conduisait le steamer *Colbert*, de la Compagnie Grosos, de la première darse du bassin Bellot dans l'avant-port, où le navire fut amarré pour embarquer des explosifs, puis de l'avant-port en rade. Il réclamait pour cette opération une somme de 309 fr. 60.

La Compagnie lui avait payé 261 fr. 12, et la différence entre ces deux sommes provenait de ce fait que le pilote Rémy prétendait avoir droit à un double salaire, savoir le droit de pilotage de sortie pour avoir emmené le bateau de l'avant-port en grande rade, et une marée proportionnelle au tonnage pour avoir conduit le navire du bassin Bellot dans l'avant-port.

Le tribunal de commerce du Havre a reconnu que ces deux droits ne pouvaient se cumuler, parce que les deux opérations s'étaient faites pendant la même marée. En conséquence, il a déclaré valable le paiement effectué par la Compagnie, et a condamné le pilote Rémy aux dépens.

ÉCHOS
HAVRAISE PENINSULAIRE DE NAVIGATION À VAPEUR
(Le Sémaphore algérien, 3 mai 1911)

Des comptes qui seront présentés à la prochaine assemblée générale des actionnaires de cette Société, il résulte que les recettes d'exploitation de la Compagnie en 1910 se sont chiffrées par 8.336.323 fr. en augmentation de plus de 300.000 francs sur celles de l'exercice antérieur.

Les dépenses d'exploitation ont, elle-mêmes, diminué sensiblement mais, en raison des amortissements pratiqués sur deux des navires, les bénéfices nets se sont élevés à 416.920 francs contre 208.460 francs, en 1909. Le solde disponible a passé de 245.521 francs à 452.451 francs.

Ainsi que nous l'avons fait pressentir, le dividende sera porté de 20 à 25 francs par action. Les fonds d'amortissement et de réserves seront dotés largement.

COMPAGNIE HAVRAISE PÉNINSULAIRE
DE NAVIGATION À VAPEUR
(La Cote de la Bourse et de la banque, 16 août 1911)

Pendant l'exercice 1910, la Compagnie havraise péninsulaire de navigation à vapeur a réalisé des recettes sensiblement supérieures à celles de 1909. Elles atteignent, en effet, 8.036.323 fr. 80 contre 8.036.211 fr. 70, soit une augmentation de 300.000 fr. environ. De plus, les dépenses ont diminué de 55.000 fr. environ, de sorte que les bénéfices nets s'établissent à 1.236.253 fr. 11 contre 873.860 fr. 57, soit une plus-value de 362.392 fr. 54 en faveur du dernier exercice.

Par suite, le dividende a été élevé de 20 fr. à 25 fr., nécessitant un débours de 250.000 fr. pour les 10.000 actions composant le capital. En outre, 180.000 fr. ont été affectés spécialement à l'amortissement des steamers *Ville-de-Paris* et *Ville-du-Havre*, ainsi qu'il ressort des résultats généraux comparés des deux derniers exercices présentés à l'assemblée générale du 6 mai dernier :

	1909	1910
Recettes de toute nature	8.036.244 70	8.330.323 80
Dépenses de toute nature	7.043.324 62	6 086.103 58
Bénéfices d'exploitation	992.920 08	1.350.220 22
À déduire		
Frais généraux	119.050 51	113.067 11
Bénéfices nets	873.860 57	1.236.253 11
Moins :		
Amortissements généraux	665.309 77	630.332 61
Amort. spéc. steamers	180.000	—
Total à déduire	665.899 77	810.332 61
Bénéfice au bilan	208.460 80	416.020 50

Report précédent	37.070 32	45.531 12
Solde disponible	245 531 12	462.451 62

Ces soldes ont reçu l'affectation suivante :

	1909	1910
Dividende actions	200.000 00	250.000 00
Fonds de prévoyance	—	950.000 00
Tantièmes	—	16.692 05
Report à nouveau	45.531 12	45.759 57
	—	462.451 62

*
* * *

En ce qui concerne la marche de l'exploitation, le rapport mentionne que les divers services, tant au long cours que vers l'Algérie, ont fonctionné normalement. Toutefois, à la suite d'une concurrence acharnée, le taux du fret sur l'Algérie a baissé. Sur la ligne de l'océan Indien, la situation s'est améliorée en ce sens que Madagascar commence à donner du fret en retours vers l'Europe. Par contre, le fret à la sortie de France sur Madagascar, la Réunion et Maurice s'est notablement abaissé. De plus, la Compagnie a eu à subir un relèvement des salaires de la main-d'œuvre, pour les travaux d'embarquement et de débarquement, à bord de ses navires au Havre. Le prix du charbon s'est accru de 2 fr. par tonne pour l'exercice.

Les deux steamers *Ville-de-Paris* et *Ville-du-Havre* continuent à donner satisfaction dans leur emploi sur la ligne du Pacifique. Le steamer *Ville-de-Marseille*, commande pour remplacer le *Madagascar*, vient d'être livré et après des essais très satisfaisants, effectue son premier voyage sur l'océan Indien. Ce navire a été entièrement payé sur les disponibilités.

Le steamer *Ville-d'Alger* a été vendu. Il était complètement amorti. Pour le remplacer, la Compagnie a commandé à la Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée deux nouveaux steamers *Ville-de-Bordeaux* et *Ville-d'Oran*, du même type que la *Ville-de-Marseille* avec des dimensions légèrement supérieures. Les paiements seront échelonnés de telle sorte que la Compagnie espère y faire face avec ses amortissements, sans avoir recours à un emprunt.

Les résultats obtenus au cours des derniers exercices se présentent de la manière suivante :

Ex.	Recettes brutes	Recettes nettes	Amort. mat. naval	Bénéf.	Divid. par act.
1898	7.356.001	939 000	480.000	255 000	30
1899	8.817.000	1.159.000	483.000	477 000	40
1900	8.802 000	1 416.000	485.000	602.000	50
1901	8 682 000	1.377.000	572 000	604.000	50

1902	8.937.000	1.133.000	548.000	343.000	30
1903	7.415.000	885.000	486.000	294 000	25
1904	7.785 000	976.000	647.000	232 000	20
1905	7.756.000	974 000	638.000	235.000	20
1906	7.950 000	431 000	580.000	248 000	20
1907	7.824.000	924.000	588 000	249 000	20
1908	8 233.000	1.097.000	768 000	237.000	20
1909	8.036 000	903 000	665 000	245 000	20
1910	8.336 000	1.236 000	810 000	417 000	25

De tout temps, l'entreprise a été conduite normalement au point de vue financier. Les amortissements du matériel naval sont à peu près exactement ce qu'ils doivent être pour permettre le rajeunissement progressif de la flotte sans appels de fonds nouveaux. La comparaison des deux derniers bilans s'établit comme suit (31 décembre) :

	1909	1910
ACTIF		
Matériel naval	13.950.611 91	12.950.334 52
Steamer en construction	26.587 05	566.916 60
Matériel fixe	7.414 48	27.059 80
Approvisionnements	67.504 41	25.698 61
Mobilier	8.106 34	7.526 48
Disponibilités	516.100 00	768.829 65
Débiteurs divers	1 185 995 42	986.233 12
Acompte de dividende	100.000 00	100.000 00
	<u>15.862.319 61</u>	<u>15.392.598 78</u>
PASSIF		
Capital (10.000 actions).	5.000.000 00	5.000.000 00
Emprunt	1.327 500 00	915.000 00
Réserve statutaire	500.000 00	500.000 00
Fonds de prévoyance	44.998 70	194 998 70
Amortissement	5 860.611 24	5.664 806 52
Fonds d'assurances	1.466.138 59	1.499.731 50
Effets à payer	163.544 32	132.698 86
Voyages en cours	479.115 82	314 240 29

Créditeurs divers	774.879 82	875.363 34
Bénéfice de l'exercice	208 160 80	250.228 45
Report précédent	37.070 32	45.531 12
	<u>15.862 319 61</u>	<u>15.392 598 78</u>

À l'actif, le matériel naval est en moins-value de 1.040.277 fr. 39, par suite de la vente du *Madagascar* en mars 1910. Les steamers en construction se montent à 566.916 fr. 60 contre 26.587 fr.05 en 1910. La plus-value représente les sommes versées pour la construction des steamers *Ville-de-Marseille* et *Ville-de-Bordeaux*.

Après avoir approuvé les comptes, l'assemblée a réélu administrateurs MM. L. Tricot et A. Couturier.

Annuaire Desfossés 1912, p. 458 :

COMPAGNIE HAVRAISE PÉNINSULAIRE DE NAVIGATION À VAPEUR

Siège : Paris, rue de la Grange-Batelière, 13. Dir. gén. au Havre.

Conseil d'administration : F. Périer, pdt ; Rémy Bernard, A. Couturier, C. Damaye, Latham, L. Tricot, A. de Watteville.

Havraise péninsulaire
(*Les Annales coloniales*, 13 janvier 1912)

Les résultats obtenus pendant l'exercice 1910-1911 par cette Compagnie marquent une nouvelle amélioration sur les précédents et on parle de la possibilité d'une élévation du dividende. Rappelons que ce dernier pour 1910 avait été fixé à 25 francs par action.

Le fret à Madagascar
(*Les Annales coloniales*, 8 février 1912)

Les Messageries Maritimes et la Compagnie havraise péninsulaire viennent d'affréter plusieurs vapeurs de charge, en vue du transport de cargaisons accumulées à Madagascar par suite de l'insuffisance momentanée des services réguliers de cette colonie.

Nous avons souvent signalé les doléances du commerce de Madagascar, à l'égard de fret en souffrance, du fait de l'incurie des agents et des services de la Compagnie havraise péninsulaire, au secours de laquelle, heureusement pour le commerce de la Grande Île, la Compagnie des Messageries Maritimes est obligée de venir aujourd'hui en aide.

PROPOS D'UN ALGERIEN
Les travaux de nos ports
(*Le Sémaphore algérien*, 3 août 1912)

Le grand môle de l'arrière-port de l'Agha est à peine mis à la disposition du commerce, que plusieurs de ses lots sont adjugés par voie de soumissions aux compagnies maritimes Havraise Péninsulaire à 8 fr. 10 le mètre carré, Navale de l'Ouest à 8 fr. 05, Le Quellec, à 8 fr. 30, Navigation mixte à 6 fr. 55.

.....

COMPAGNIE HAVRAISE PÉNINSULAIRE
DE
NAVIGATION À VAPEUR
(Cote de la Bourse et de la banque, 23 septembre 1912)

Le développement enregistré en 1910 par le trafic de la Compagnie havraise péninsulaire de navigation à vapeur s'est poursuivi au cours de l'exercice 1911 et les recettes d'exploitation sont en nouvel accroissement. Elles atteignent, en effet, 8.651.681 38 contre 8 336 323 80 en 1910.

Les dépenses ont également augmenté, mais dans une proportion moindre, de sorte que le bénéfice d'exploitation atteint 1.416.286 59 contre 1.350.220 22 en 1910. La Compagnie a affecté, cette année, 885.287 99 à l'amortissement de sa flotte contre 819 332 61, de sorte que le bénéfice net de l'exercice ne ressort qu'à 120.760 07 contre 416.920 50.

Les comptes de Profits et Pertes de deux derniers exercices se comparent comme suit :

	1910	1911
Recettes de toute nature	8.336.323 80	8.051.681 38
Dépenses de toute nature	6.980 103 58	7.235 394 79
Bénéfices d'exploitation	1.350 220 22	1.416 286 59
À déduire :		
Frais généraux	113.967 11	110 238 53
Bénéfices	1.236 253 11	1.310.048 06
Moins :		
Amortissements généraux	639 332 61	685 287 99
Amort. spéc. steamers	180 000 00	200.000 00
Total à déduire	819.332 61	885.287 99
Bénéfices nets	416.920 50	420.760 07
Reports précédents	45.531 12	45 759 57
Soldes disponibles	462 451 62	466 519 64

Sur la proposition du conseil, l'assemblée du 4 mai dernier a décidé de maintenir le dividende à son chiffre antérieur de 25 francs, et le solde disponible a reçu l'affectation suivante, comparaison faite avec 1910 :

	1910	1911
Dividende actions	250.000 00	250.000 00
Fonds de prévoyance	150.000 00	150 000 00
Tantièmes	16 692 05	17 076 00
Report à nouveau	45 759 57	49 443 64
	<u>462.451 62</u>	<u>460.519 64</u>

Le dividende de 25 fr. a été payé en deux coupons, l'un de 10 fr. en novembre 1911 et l'autre de 15 fr. en mai 1912.

*
* * *

La Compagnie havraise péninsulaire de navigation à vapeur vient au quatrième rang de nos entreprises d'armement maritimes, après la Transatlantique, les Messageries Maritimes et les Chargeurs Réunis.

Elle fut constituée en 1882 au capital de 10 millions. Ce capital fut réduit en 1886 à 5 millions de francs, les 20.000 actions anciennes ayant été échangées, après remboursement de 100 fr. par titre en espèces, contre 10.000 actions nouvelles à raison d'une nouvelle pour deux anciennes. La Société n'a pas d'obligations en circulation ; elle a contracté un emprunt à terme sur lequel il restait à rembourser, à la fin de 1911, 915.000 fr.

La compagnie est une entreprise complètement libre ; elle n'exploite que des lignes de cargos qui peuvent se répartir en trois groupes : 1° lignes de l'océan Indien et notamment Madagascar ; 2° lignes de l'océan Pacifique, Chili, Pérou ; 3° lignes d'Espagne, de Portugal et de nos colonies du Nord de l'Afrique. Les ports d'attache sont Le Havre et Marseille. La compagnie recherche uniquement le transport des marchandises ; accessoirement ses navires sont aménagés pour le transport des passagers et la compagnie recrute une bonne clientèle, notamment sur la ligne de Madagascar où ses tarifs de passage sont sensiblement moins élevés que ceux des Messageries Maritimes sans, pourtant, que le confortable et la vitesse soient moindres.

La flotte de la compagnie se compose actuellement de 11 unités et de deux navires en construction ; le tonnage total, en tenant compte des unités en construction, est de 59.104 tonneaux. Le plus vieux navire date de 1898, et l'âge moyen de la flotte ressort à six ans et demi.

Les résultats obtenus par la Compagnie ont été les suivants depuis 1898 :

Ex.	Recettes brutes	Recettes nettes	Amort. matériel naval	Bénéf. nets	Divid.
	En 1.000 fr.				En fr.
1898	7.356	933	480	355	30
1899	8.817	1.159	483	477	40
1900	8 802	1.416	485	602	50
1901	8 682	1.377	572	604	50
1902	8.037	1 133	548	313	30

1903	7.415	885	486	291	25
1904	7 785	976	647	232	20
1905	7.756	974	638	235	20
1906	7.950	431	580	218	20
1907	7 824	924	588	249	20
1908	8.233	1 097	770	237	20
1909	8 036	993	665	208	20
1910	8 356	1.350	819	417	25
1911	8 652	1.416	885	411	25

Les recettes ne dépendent pas exclusivement de l'activité économique générale ; elles dépendent un peu de la situation particulière de nos colonies, et notamment de Madagascar, et beaucoup du cours des frets.

En 1911, malgré la hausse la charbon qui s'est fait sentir, la Compagnie, a comme on a pu le constater, obtenu des résultats satisfaisants. Les conditions générales de l'exploitation des lignes de navigation, tant sur l'Algérie que sur Madagascar, Maurice et la Réunion, n'ont pas sensiblement changé depuis 1910. L'augmentation du trafic d'importation des produits de Madagascar sur l'Europe, s'est régulièrement maintenue ; malheureusement, le trafic d'exportation d'Europe sur ces divers points reste stationnaire.

L'exploitation des deux navires *Ville-de-Paris* et *Ville-du-Havre* sur la ligne du Pacifique, continue à donner satisfaction. Les primes acquises par ces navires diminuent chaque année ; mais les frets de la côte ouest de l'Amérique du Sud, ayant été un peu meilleurs cette année, le résultat des voyages de ces deux navires a été, somme toute, satisfaisant. Ces deux navires ayant été construits en France, afin de jouir de la prime à la navigation prévue par la loi de 1902, ont été payés un prix supérieur à celui que demandaient les chantiers anglais à cette époque. La compagnie continue à faire un amortissement supplémentaire sur leur coût primitif, afin de ramener la valeur de ces deux navires à la valeur réelle du marché. Pour 1911, cet amortissement a été de 200.000 fr. Estimant d'une part, qu'avec l'augmentation des frais inhérents à la législation française, seuls les navires neufs jouissant de la compensation d'armement, pouvaient, dans les voyages au long cours, et à des cours de frets normaux, obtenir un bon rendement ; d'autre part, estimant aussi que la Compagnie a tout juste le nombre de ces navires pour assurer son service régulier sur l'océan Indien, le conseil a contracté avec la Société des Forges et chantiers de la Méditerranée pour la construction d'un nouveau navire en tous points pareil aux steamers *Ville de-Bordeaux* et *Ville-d'Oran*. Ce steamer, qui s'appellera *Ville-d'Alger*, devra être livré à la fin de cette année.

La comparaison des deux derniers bilans au 31 décembre s'établit comme suit :

	1910	1911
ACTIF		
Matériel naval	12.910.334 52	14.351.595 97
Steamer en construction	566.916 60	470.387 80
Matériel fixe	27 059 89	31.263 05

Approvisionnements	25.698 80	10.050 90
Mobilier	7 526 48	7.705 38
Disponibilités	768.829 65	615.026 47
Débiteurs divers	986.233 12	1.229.818 39
Acompte de dividende	100.000 00	100.000 00
	<u>15.392 598 78</u>	<u>16 815.847 96</u>
PASSIF		
Capital (10 000 actions)	5.000.000 00	5.000.000 00
Emprunt	915.000 00	915.000 00
Réserve statutaire	500.000 00	500.000 00
Fonds de prévoyance	194.998 70	271.117 55
Amortissements	5 664 806 52	6.100 844 51
Fonds d'assurances	1.499 731 50	1.567.108 85
Effets à payer	132 698 86	173 876 00
Voyages en cours	314.240 29	784 090 93
Créditeurs divers	875 363 31	1.204.366 48
Profits et pertes	250 228 43	253 684 07
Report précédent	45.531 12	45 759 57
	<u>15.392 598 78</u>	<u>16 815.847 96</u>

Statutairement, la Compagnie amortit chaque année 5 % du coût initial de sa flotte.. C'est un taux généralement admis par les bonnes entreprises de navigation. En ces dernières années, les amortissements ont atteint près de 6 % de la valeur du matériel naval, aussi le total d'amortissements du matériel naval figure-t-il au bilan pour 6.075.156 71. Le chiffre de bénéfices figurant au bilan sous la rubrique Profits et Pertes représente uniquement le dividende de l'exercice et le report à nouveau, les autres comptes de la répartition étant ventilés.

MM. Bernard et Latham, administrateurs sortants, ont été réélus.

NOUVELLES MARITIMES
(*Le Sémaphore algérien*, 23 septembre 1912)

La compagnie Havraise Péninsulaire a fait construire aux chantiers de ia Méditerranée, le steamer « Ville-d'Alger » du même type que le « Ville-de-Marseille », le « Ville-de-Bordeaux » de la même compagnie. Sa longueur est de 106 m. 70, sa largeur de 14 mètres et son creux sur quille de 8 m. 54. Son déplacement est de 8.600 tonnes.

LE RAPPROCHEMENT
(*Les Annales coloniales*, 28 décembre 1912)

On sait qu'un congrès des chambres d'agriculture et de commerce de la Réunion et de Madagascar s'est tenu à Saint-Denis.

Le bureau du congrès était composé de la manière suivante :

.....
Voici les vœux qui ont été votés :

.....
2^e vœu. — Le Congrès forme le vœu que les gouvernements de Madagascar et de la Réunion prient le ministre des colonies d'intervenir auprès des compagnies de navigation ou, du moins, auprès de celle subventionnée par l'État, afin d'obtenir une réduction très sensible du fret en ce qui a trait aux échanges de produits de ces îles. Nous devons ajouter que la modification demandée des tarifs en question ne saurait, d'après nous, être préjudiciable à ces compagnies de transport, car la réduction du prix de revient de la marchandise favoriserait l'accroissement de la consommation, et par suite, une augmentation dans le trafic réservé à ces vapeurs.

.....
5^e vœu. — Sur les explications de M. l'agent des Messageries Maritimes, le Congrès exprime le désir que la clause du cahier des charges concernant l'installation de frigorifiques à bord des paquebots soit exécutée le plus tôt possible.

.....
13^e vœu. — Le Congrès, considérant que les taux des frets actuellement imposés par la Compagnie des Messageries maritimes et la Compagnie havraise péninsulaire pour le transport de certaines marchandises de Madagascar et la Réunion en Europe et vice-versa, aussi bien que pour les denrées transportées de Madagascar à la Réunion et de la Réunion à Madagascar, sont hors de proportion avec la durée de traversée, les charges inhérentes à ces transports et avec la valeur des marchandises,

Émet le vœu :

Que les chambre d'agriculture et de commerce de la Réunion, d'une part, et les diverses chambres consultatives et autres groupements commerciaux et agricoles de Madagascar d'autre part, fassent une active propagande en vue de la formation légale, dans les deux colonies, de syndicats ou associations de producteurs, exportateurs ou importateurs.

Que ces associations diverses créent ensuite, à leurs frais, une agence commerciale soit à Madagascar, soit à la Réunion, destinée à centraliser les demandes ou besoins de fret des divers groupements ressortissant à cette agence centrale.

Que ladite agence, s'inspirant des sentiments patriotiques certains de tous ces groupements, s'attache d'abord à obtenir des Compagnies françaises qui nous desservent depuis de très longues années les modérations de fret souhaitées par tous.

Mais qu'en cas d'insuccès, cette agence centrale soit qualifiée pour rechercher auprès de toutes autres Compagnies de navigation les moyens d'assurer aux conditions qui seront déterminées les transports à effectuer.

Qu'une commission de cinq membres soit nommée à l'effet d'établir sommairement un projet de tarifs des frets qui servira de base à la discussion des contrats à intervenir ultérieurement, soit avec les Compagnies qui nous desservent actuellement, soit avec toutes autres sociétés de navigation ou armements et pour préparer la constitution des syndicats dont il est parlé plus haut.

.....

MARINE DE COMMERCE
Un incendie à bord du « Eugène-Grosos »
(*L'Écho d'Alger*, 11 septembre 1913)

LE HAVRE, 10 septembre. — Un incendie s'est déclaré, ces jours derniers, à bord du vapeur « Eugène-Grosos », qui revenait de Cardiff avec un plein chargement de charbon en vue d'un prochain voyage en Algérie et à Madagascar.

À cause des dégâts assez importants dans les soutes, qui devront être réparées, il est possible que le départ de ce navire, qui devait partir pour Alger via Bordeaux et Oran le 15 septembre, se trouve retardé.

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

La Compagnie havraise péninsulaire vient d'acheter le steamer allemand *Alexander*, appartenant à M. Jebsen, de Hambourg.

Ce navire, qui est actuellement à Sunderland, va subir diverses transformations. Il sera affecté à la ligne Havre-Algérie.

Annuaire Desfossés 1914, p. 500 :
COMPAGNIE HAVRAISE PÉNINSULAIRE DE NAVIGATION À VAPEUR
Siège : Paris, 10, rue de Châteaudun. Dir. gén. au Havre.
Conseil d'administration : F. Périer, pdt ; C. Damaye, E. Latham, Salles ¹⁵, de Monès ¹⁶, L. Tricot, A. de Watteville.

Cour criminelle de Majunga
(*Le Journal officiel de Madagascar*, 24 janvier 1914)

Par arrêté du 15 janvier 1914, les assesseurs appelés à faire partie de la cour criminelle de Majunga, pendant l'année 1914, seront tirés au sort sur la liste des notables ci-après désignés :

.....

Conquy, directeur de la Compagnie Havraise Péninsulaire.

HAVRAISE PÉNINSULAIRE DE NAVIGATION À VAPEUR
(*Le Journal des chemins de fer*, 13 juin 1914, p. 571)

L'ex. 1913 s'est soldé de façon favorable pour cette entreprise et lui a permis de majorer à nouveau son dividende. Les recettes totales se sont élevées à 9.885.095 fr., contre 9.712.868 fr. en 1912, et ont laissé, après amortissement de 1.198.544 fr., un bénéfice net de 952.317 fr., au lieu de 719.029 fr., après amortissement de 1.149.746 fr. précédemment. Le reliquat antérieur porte le solde disponible à 1.023.887 francs, contre 768.473 fr., somme dont la répartition a été fixée comme suit par l'assemblée de 9 mai 1914 :

¹⁵ Peut-être Eugène Salles, courtier maritime à Marseille, administrateur de la Société des îles du Pacifique...

¹⁶ Gilbert de Monès del Pujol (Muret, 1877-Muret, 1965) : inspecteur des finances, administrateur du Crédit foncier colonial(1913) comme gendre de l'ancien directeur, Adrien Couturier, lui-même fils de l'ancien président, Gabriel Couturier.

	1912	1913
Fonds de prévoyance	300.000	500.000
Dividende	350.000	400.000
Conseil	46.903	70.231
À reporter	71.570	53.656
Totaux	<u>768.473</u>	<u>1.023.887</u>

Le dividende ressort ainsi à 40 fr. par action (dont le solde de 30 fr. est payable depuis le 20 mai), contre 35 fr. pour 1912 et 25 fr. pour 1911 et 1910.

Le conseil signale dans son rapport que le service sur l'Algérie n'a pas donné les résultats auxquels on était en droit de s'attendre. Sur l'océan Indien, la situation est demeurée la même qu'en 1912. Dans les mers du Sud, la compagnie a éprouvé toute satisfaction. Elle s'est ressentie, toutefois, d'une grève des dockers au havre et, pour remédier à cet état de choses, a acquis deux nouveaux steamers : *Ville-de-Mostaganem* et *Condé*, ce dernier encore en construction.

L'examen du dernier bilan fait ressortir l'augmentation des disponibilités (caisse, effets et banquiers) qui passent de 704.542 fr. à 1.785.255 fr. Au passif, les comptes créditeurs ont moins sensiblement varié et la situation trésorière reste satisfaisante : on trouve, en effet, 3.278.700 fr. de ressources en regard de 2.443.200 fr. d'exigibilités. Notons aussi que l'ensemble des réserves et amortissements a largement progressé, par suite des prélèvements effectués sur les bénéfices : il se monte à 10 millions 535,80 fr., au lieu de 8.898.400 fr. à fin 1912.

En résumé, la Havraise Péninsulaire ne s'est pas ressentie du ralentissement général qui a affecté tous les marchés. D'ailleurs, cette compagnie a fait ses preuves : comme nous l'avons dit déjà, malgré les diverses crises mondiales, elle n'a jamais, depuis 1896, supprimé son dividende. Il est vrai qu'elle a toujours très largement doté ses fonds de prévoyance, politique indispensable dans l'industrie des transports maritimes. Elle en recueille les fruits.

COMPAGNIE HAVRAISE PÉNINSULAIRE
(*Les Annales coloniales*, 10 décembre 1914)

La Compagnie havraise péninsulaire de navigation à vapeur informe MM. les chargeurs qu'elle vient d'organiser des départs fixes et réguliers sur Madagascar, Maurice et la Réunion, voie du canal de Suez.

Les départs auront lieu : du Havre, le 1^{er} de chaque mois ; de Bordeaux-Pauillac, le 5 de chaque mois ; de Marseille, le 20 de chaque mois.

Tous les frets sont augmentés d'un primage de guerre de 20 %.

MM. les Chargeurs sont priés de noter que le lieu de destination doit être inscrit sur l'emballage de chaque colis. Le cubage des marchandises se prend devant le bord, les chargeurs ont le droit de s'y faire représenter. Les connaissements spéciaux pour ce départ seront seuls admis. Le fret est payable d'avance.

Les colis et les ordres d'expédition doivent être parvenus dans les ports d'embarquement, à la Compagnie ou à ses agents, trois jours au moins avant la date fixée pour le départ ; à défaut, les marchandises ne partiront que par le steamer suivant.

En cas de grève, même partielle, ou pour un motif quelconque, la Compagnie se réserve de supprimer certaines escales annoncées.

TRIBUNAL DE 1^{re} INSTANCE DE MAJUNGA

EXTRAITS

(*Le Journal officiel de Madagascar*, 15 mai 1915)

Le tribunal de première instance de Majunga, par jugement du treize avril mil neuf cent quinze, a ordonné la mise sous séquestre des biens de la Deutsch Ost Afrika Linie ou D. O. A. L. Monsieur Jules Conquy, agent de la Compagnie Havraise Péninsulaire, demeurant à Majunga, a été nommé séquestre des dits biens.

COMPAGNIES MARITIMES FRANÇAISES

Compagnie havraise péninsulaire de navigation à vapeur

(*Le Journal des finances*, 3 juillet 1915)

L'exploitation de cette société, qui ne reçoit aucune subvention de l'État, comprend uniquement des services commerciaux entre la France et l'océan Indien, le Chili, le Pérou, l'Espagne, le Portugal et l'Algérie.

Les recettes de l'exercice 1914 se sont élevées à 8667.941 francs, en diminution de 1.218.000 fr. sur l'année précédente, et les dépenses, à 7.014.630 fr., inférieures de 600.000 francs en chiffres ronds à celles de 1913. Par suite, les recettes nettes atteignent 1.653.311 fr. contre 2.264.758 fr, précédemment. Déduction faite des frais généraux, et après affectation d'une somme de 764.513.fr. à l'amortissement statutaire du matériel naval, il reste un bénéfice de 770.826 francs au lieu de 952.318 fr. en 1913. En tenant compte du report antérieur, le solde disponible ressort à 824.482 fr.

En dépit de la diminution des recettes, le dividende a pu être maintenu à 40 fr. par action, il a été affecté 850.000 francs au fonds de prévoyance et reporté à nouveau à 22.399 francs.

La situation de la société est donc aussi satisfaisante que possible et nous la classerons au nombre de celles qui présentent les perspectives d'avenir les plus favorables.

Liste des sursis accordés aux réservistes du service armé non fonctionnaires

(valables jusqu'au 30 septembre prochain)

(*Le Journal officiel de Madagascar*, 21 août 1915)

Classe 1904 = 2		
Conquy	Directeur de l'agence de la Compagnie Havraise Péninsulaire, Majunga	Directeur et seul employé européen de cette agence.

MADAGASCAR ET LE FRET

(*Les Annales coloniales*, 23 septembre 1915)

La question du prix du fret se pose douloureusement pour toutes nos colonies. L'A. O. F., l'A. E. F., l'Indochine se plaignent de ne pouvoir envoyer la totalité de leurs produits exportables, dans la mère-patrie qui les réclame, et tout cela en raison de la rareté des services maritimes et de la cherté du fret. Madagascar, à son tour, se plaint des prix draconiens que lui impose la Compagnie havraise péninsulaire pour l'exportation du manioc et des peaux : la question de l'envoi des bœufs vivants et frigorifiés demandera sans doute à être réglée également sous peu.

Il importe que M. Georges Bureau, le sympathique sous-secrétaire d'État à la Marine marchande, résolve rapidement cet irritant problème à la satisfaction de la métropole, des colonies et des Compagnies de navigation.

UNE VIOLENTE TEMPÊTE S'ABAT SUR L'OUEST

LES DÉGÂTS SONT ÉNORMES
(*Ouest-Éclair*, 14 novembre 1915)

Un vapeur fait côte

Un vapeur français, de la Compagnie havraise péninsulaire, l' « Eugène-Grosos », a été pris de travers par le vent et poussé à la dérive. L'« Eugène-Grosos », bateau réquisitionné, était arrivé dans la matinée en grande rade, où il avait mouillé son ancre tribord et laissé tomber la pression de ses chaudières.

Vers 17 heures, se trouvant sous le vent, son ancre fut arrachée et il dériva, vent arrière, vers la côte de Plougastel, à une vitesse de 8 nœuds à l'heure environ. La grandeur du bateau — il jauge net 1.680 tonnes — et l'état de température ne permettait pas de tenter de le faire prendre en remorque par les remorqueurs du port, malgré ses signaux de détresse. Il ne tarda pas à faire côte au lieu dit Kéraliou.

Ce matin, une chaloupe des mouvements du port est allé le visiter. Aucun accident ne paraît s'être produit à bord. On suppose que le navire a dû donner sur un banc de sable, aucune voie d'eau n'ayant été remarquée. Des mesures vont être prises pour le renflouer et le rentrer au port de Guenec.

À LA CHAMBRE DÉBATS

(*Les Annales coloniales*, 18 mars 1916)

À la séance du 10 mars, eut lieu la discussion de l'interpellation de M. Georges Bousset, sur la manière dont les réquisitions de bâtiments prélevés sur la marine de commerce ont été opérées et l'usage qui a été fait par l'État de ces bâtiments.

Cette demande d'interpellation avait d'abord été jointe à celle de M. Guernier, mais cette dernière fut renvoyée à quinzaine.

M. Bousset, estimant que son interpellation, d'ordre purement intérieur, n'avait nul rapport avec celle, d'ordre international, de M. Guernier, n'accepta pas une nouvelle jonction et un renvoi.

La discussion eut donc lieu.

Nos lecteurs connaissent, par les remarquables articles de M. Henri Michel, toute cette importante question.

Nous n'y reviendrons donc pas ici.

Nous ne pouvons cependant pas omettre de citer le remarquable passage du discours de M. Boussenot, particulièrement consacrée à la situation que la réquisition des navires fait à nos colonies :

Cette hausse des frets constitue pour les producteurs d'outre-mer une entrave considérable pour l'exportation de leurs produits. Tous les services qui assuraient les communications entre la métropole et les colonies ont été profondément perturbés par les réquisitions.

La côte occidentale d'Afrique, où, autrefois, une ligne allemande enlevait énormément de fret, a vu l'une de ses compagnies de navigation réquisitionnée dans la proportion de 4 à 7.

À la Réunion, que j'ai l'honneur de représenter, sur sept bateaux qui assuraient l'exportation des produits, dont beaucoup sont utiles pour la défense nationale, (Applaudissements), le nombre de bateaux a diminué dans la même proportion, Sur 7 bateaux qui se rendaient à la Réunion et à Madagascar, il y en a 3 qui font actuellement le service.

Et la ligne allemande, qui enlevait chaque année pour 10 millions de marchandises pauvres, n'existe plus. C'est dire l'engorgement existant dans nos colonies de l'océan indien.

L'autre jour encore, les Messageries maritimes qui assurent, avec la Havraise Péninsulaire, les services de la côte orientale d'Afrique, de Madagascar et de la Réunion, ont été obligées de suspendre un de leurs départs.

Il y a là une situation véritablement angoissante pour nos pays d'outre-mer, et je ne parle pas seulement de leurs intérêts particuliers ; je parie aussi de l'intérêt général, car nous avons, dans nos colonies, des accumulations énormes de produits qui seraient très utiles pour la métropole. (Très bien ! Très bien !)

Tout récemment encore, M. Nail, sous-secrétaire d'État à la Marine, écrivait à la Compagnie la Havraise péninsulaire pour lui demander d'enlever une quantité considérable de graphite dont l'État pouvait avoir besoin et cette compagnie a déclaré que cela lui était absolument impossible.

Il en est de même à la Réunion, où les alcools ont été ou vont être réquisitionnés, On éprouve les plus grandes difficultés pour les faire sortir. Les bois étaient autrefois tirés des États scandinaves, ces exportations sont aujourd'hui en partie fermées ;-nous pouvons les obtenir en Afrique occidentale, mais faut-il encore que nous ayons des navires-cargos pour les enlever, que nous ne voyions pas ce que nous avons vu, il y a deux ou trois mois : un bateau de 5.000 tonnes, qui se préparait à prendre un gros chargement à la Côte-d'Ivoire, a été réquisitionné pour remorquer un bateau de 500 tonnes. Voilà encore un fait que j'avais oublié de mentionner.

Après une discussion générale à laquelle prirent part l'amiral Bienaimé, M. Ceccaldi, M. Guernier, président de la commission de la marine marchande, M. l'amiral Lacaze, ministre de la Marine, M. Charles Chaumet, président de la commission de la marine de guerre, deux ordres du jour furent proposés.

Le premier, signé de MM. Auguste Bouge et Gratien Candace, était ainsi conçu :

« La Chambre, approuvant les déclarations du Gouvernement et confiante en lui pour concilier les intérêts de la marine marchande nationale avec le droit supérieur de l'État et de la défense du pays, passe à l'ordre du jour. »

Le second, signé de MM. Guist'hau, Boussenot, Boisneuf et André Hesse, était rédigé en ces termes :-

« La Chambre, confiante dans le Gouvernement pour apporter au régime des réquisitions de navires les améliorations nécessaires, et pour prendre ou prescrire toutes

les mesures à l'effet d'assurer une meilleure utilisation des bâtiments réquisitionnés passe à l'ordre du jour. »

La priorité a été réclamée en faveur de l'ordre du jour de MM. Auguste Bouge et Gratien Candace. Le Gouvernement l'accepta, et, mis aux voix, il fut adopté.

À LA CHAMBRE
DÉBATS

La réquisition des navires de commerce
(*Les Annales coloniales*, 15 juillet 1916)

Un grand débat s'est engagé mardi, à la Chambre, à propos d'une proposition de résolution de M. Bouisson, qui tendait à réquisitionner, pour toute la durée de la guerre, la totalité des navires de commerce français. [...]

M. Bouisson estime que les armateurs français n'ont pas réalisé des bénéfices moindres, bien que ceux-ci n'aient pas été rendus publics comme en Angleterre. Il cite un exemple :

[...] La Compagnie havraise péninsulaire avoue ainsi, pour 1915, un bénéfice de 3 millions et demi pour un capital de 5 millions. (Mouvements.)

.....

M. Nail, sous-secrétaire d'État à la Marine marchande :

L'Angleterre n'a pas eu recours à la réquisition générale. Elle a fait un impôt sur les bénéfices de guerre. Nous venons de voter, nous aussi, une loi de cette nature ; elle est promulguée depuis quelques jours à peine ; le moment est-il bien choisi pour changer de système ? Nous serons obligés de faire appel à des fonctionnaires moins compétents, moins expérimentés que les armateurs, Cette période de tâtonnements sera particulièrement fâcheuse en temps de guerre.

Annuaire Desfossés 1917, p. 447 :

COMPAGNIE HAVRAISE PÉNINSULAIRE DE NAVIGATION À VAPEUR

Siège : Paris, 10, rue de Châteaudun. Dir. gén. au Havre.

Conseil d'administration : F. Périer, pdt ; E. Latham, Salles, de Monès, L. Tricot, A. de Watteville.

COMPAGNIE HAVRAISE PÉNINSULAIRE DE NAVIGATION À VAPEUR

(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 18 avril 1917)

(*Les Annales coloniales*, 28 avril 1917)

Les recettes réalisées en 1916 par la Compagnie havraise péninsulaire de navigation à Vapeur ont atteint 13.937.818 fr. contre 10.483.330 fr. en 1915. Les dépenses se sont élevées à 7.562.862 francs contre 7.474.423 fr. en 1915.

Après déduction des frais généraux, des amortissements et de l'impôt de guerre, il reste un bénéfice net de 1.825.020 fr. contre 1.670.801 fr. en 1915.

Ainsi que nous l'avons annoncé, le dividende proposé à l'assemblée du 2 mai sera de 70 fr. par action contre 50 fr. pour 1915. Sa distribution absorbera 700.000 francs. Le fonds de prévoyance recevra 980 000 fr. et il restera à reporter à nouveau 38.639 fr.

Compagnie havraise péninsulaire
(*Le Journal des Finances*, 21 avril 1917)

« L'Information » annonce que l'augmentation du dividende n'est pas celle que les cours de la Bourse escomptent, car elle ne se monte qu'à 20 fr. (70 fr. contre 50 fr. précédemment).

LE VAPEUR « COLBERT » TORPILLÉ
EN MÉDITERRANÉE
(*L'Écho d'Alger*, 21 mai 1917)

PARIS, 20 mai (communiqué officiel). — Le vapeur « Colbert », affrété par la marine de l'État, ayant à bord un certain nombre de passagers militaires, a été torpillé en Méditerranée par un sous-marin, dans la matinée du 30 avril.

Les victimes sont au nombre de cinquante et une, parmi lesquelles le lieutenant de vaisseau auxiliaire Commelin, commandant du navire, cité à l'ordre de l'armée et nommé chevalier de la Légion d'honneur, le 30 avril 1916, à la suite d'une première attaque de son bâtiment.

N. D. L. R. — Le « Colbert », de la Compagnie Grosos, avait été construit en 1908 par la Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée. Il mesurait 115 mètres de longueur sur 15 mètres environ de largeur. Son port d'armement était Le Havre.

Havraise Péninsulaire de Navigation à vapeur
(*Le Journal des finances*, 4 août 1917)

Cette compagnie, entièrement libre, n'est qu'au capital de 5 millions de francs divisé en 10.000 actions de 500 fr.

Elle a repris la suite de l'ancienne firme d'armement Grosos ; elle n'exploite que des lignes de cargos qui peuvent se répartir en trois groupes : 1° lignes de l'océan Indien et, notamment Madagascar ; 2° lignes de l'océan Pacifique, Chili, Pérou ; 3° lignes d'Espagne, du Portugal et de nos colonies du nord de l'Afrique. Les ports d'attache sont le Havre et Marseille. La Compagnie se livre, surtout, au trafic des marchandises.

Depuis la guerre les circonstances ont obligé la société à supprimer ses services sur l'Algérie et les mers du Sud et à ne conserver que ceux sur Madagascar et la Réunion en prenant la place laissée vacante par les lignes allemandes desservant ces parages. À cet effet, elle avait gardé 6 navires pour desservir cette ligne de l'océan Indien, mais trois d'entre eux ont été réquisitionnés ainsi d'ailleurs que la plus grande partie de la flotte ; le surplus voyage en location en time-charter à de bonnes conditions.

En parcourant les bilans depuis douze ans, on constate — exception faite d'un léger fléchissement pour le dernier exercice — le développement lent et continu de la société et, en même temps, la très grande prudence de sa gestion.

Ex.	Recettes brutes	Recettes nettes	Amort. matériel naval	Bénéf. nets	Divid.
	(En milliers de francs)				(En fr.)

1905	7.756	974	638	235	20
1906	7.950	431	580	248	20
1907	9.824	924	588	249	20
1908	8.234	1.097	770	237	20
1909	8.036	993	665	203	20
1910	8.336	1.350	819	417	25
1911	8.652	1.416	885	431	25
1912	9.913	1.979	1.150	531	35
1913	9.885	2.264	744	952	40
1914	8.667	1.653	764	770	40
1915	10.483	2.898	1.227	1.670	50
1916	13.937	6.327	2.858	3.378	70

Au bilan fin 1916, le matériel naval figure pour 15.783.000 fr. auxquels viennent s'ajouter 2.285.000 fr. de navires en construction.

Mais ce matériel naval est amorti de 12 millions 370.799 fr. soit d'environ des quatre cinquièmes, sans tenir compte du fonds de prévoyance qui se chiffre par près de 3 millions et du fonds d'assurance qui atteint 3 millions 750.000 fr. En définitive, en regard de 18 millions d'immobilisations (matériel naval, navires en construction, mobilier, etc.), la société possède 19.585.000 fr. de réserves.

Le rendement du titre au cours actuel de 2.100 fr. environ s'établit à 3 1/2 %, le dernier dividende étant de 70 fr. Mais le marché paraît escompter une majoration appréciable de cette répartition pour 1917, la politique prudente suivie par le conseil devant cependant limiter le champ des prévisions à ce sujet.

D'après une évaluation faite par notre confrère la *Cote Vidal*, la valeur intrinsèque de l'action s'établirait à 2.530 fr., en tenant compte des chiffres portés au bilan et à 3.500 fr. en estimant sans exagération la valeur des navires aux taux actuels des frets (la flotte ne figurant que pour 15 millions au bilan alors qu'elle représenterait au moins un actif de 25 millions).

Havraise Péninsulaire de Navigation à vapeur
(*Le Journal des finances*, 25 mai 1918)

L'augmentation enregistrée en 1916 dans les produits bruts réalisés par la Compagnie havraise péninsulaire de Navigation à Vapeur s'est fortement accentuée pendant l'année 1917 : les recettes totales qui, en 1916, accusaient, par rapport à 1915, une plus-value de 3 1/2 millions, donnent pour 1917 une augmentation de 17 millions sur celles de l'exercice précédent.

Cet accroissement considérable n'a eu qu'une faible répercussion sur les bénéfices nets, les dépenses ayant progressé dans une proportion très importante et, d'autre part, les impôts de guerre ayant exigé un prélèvement élevé.

Voici comment s'établit le compte de Profits et pertes arrêté au 31 décembre de l'une et l'autre année :

	1916	1917
CRÉDIT		
Recettes totales	<u>13.937.818</u>	<u>30.928.172</u>
DÉBIT		
Dépenses de toute nature	7.562.553	20.103.474
Frais généraux	137.623	156.159
Amortissements	2.858.335	2.686 900
Provision pour impôts de guerre	1.553.977	5.970.000
Bénéfices nets à répartir	1.825.020	2.011.630
Totaux	<u>13.937.818</u>	<u>30.928.172</u>

L'assemblée tenue le 15 mai a fixé le dividende à 100 fr. par action, contre 70 pour 1916. Cette répartition, a pris 1 million de francs contre 700.000 l'année précédente.

Nouvelle flotte de la Havraise Péninsulaire
(*Le Sémaphore algérien*, 2 janvier 1919)

Nous avons annoncé l'arrivée au Havre du vapeur français *Ville-de-Reims*, de la Compagnie havraise péninsulaire.

Ce nouveau navire qui vient de New-York, a effectué son premier voyage. Il a été construit à Glasgow cette année ; il jauge 4.683 tonneaux brut, il a les caractéristiques suivantes : longueur, 114 mètres, largeur 15 m. 85 ; creux 7 m. 02.

Deux autres navires pour la même compagnie furent construits par les mêmes chantiers : le *Ville-d'Arras* et *Ville-de-Verdun* ; ce dernier fut torpillé à son premier voyage. Le *Ville-d'Arras* fait actuellement route pour le Havre : il jauge 4.576 tonnes et mesure 106 m. 67 de long.

Ajoutons que cinq autres navires sont en construction pour cette compagnie : deux seront livrés dans le courant du février 1919.

1919 (mai) : CRÉATION DE LA [COMPAGNIE DE L'OCÉAN INDIEN](#)

Compagnie havraise péninsulaire
(*La Journée industrielle*, 31 mai 1919)

Cette compagnie a procédé au réaménagement des cabines de passagers telles qu'elles existaient avant la guerre sur les navires qui font le service de l'Algérie, de Madagascar et des îles. Jusqu'ici, cependant, le nombre de places disponibles est demeuré très restreint, la plupart des cabines étant retenues par l'État pour ses fonctionnaires ou chargés de mission.

CONVOCATIONS

(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 3 juillet 1919)

Cie havraise péninsulaire de navigation à vapeur, 19, r. Blanche. O. du j. : Mod. aux statuts. — *Petites Affiches*, 2 juillet.

Havraise Péninsulaire de Navigation à Vapeur
(*La Journée industrielle*, 16 juillet 1919)

Il est question d'accords entre la Havraise Péninsulaire et la Société générale d'armement, dont le capital est de 26 1/2 millions, ainsi que de l'éventualité d'une absorption de cette dernière Société par la Havraise.

Havraise Péninsulaire de Navigation à Vapeur
(*La Journée industrielle*, 26 et 30 juillet 1919)

À Londonderry vient d'avoir lieu, dans les chantiers de la North of Ireland Shipbuilding C° Ltd, le lancement du vapeur à passagers et à marchandises *Ville-de-Nantes*, construit pour la Compagnie Havraise péninsulaire, du Havre, et destiné aux lignes de Madagascar. C'est le cinquième navire construit pour cette compagnie par les chantiers susnommés, au cours des deux dernières années.

L'assemblée extraordinaire de la Havraise Péninsulaire a été reportée au 10 septembre. 19, rue Blanche (modification aux statuts).

HAVRAISE PÉNINSULAIRE DE NAVIGATION À VAPEUR
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 30 octobre 1919)

Dans notre numéro du 2 mai dernier, nous avons pu communiquer à nos lecteurs, le bilan et le compte profits et pertes de la Compagnie havraise péninsulaire de navigation à vapeur pour l'exercice 1918, qui ont été soumis à l'assemblée du 13 mai. Nous ne revenons sur les résultats de cet exercice que pour reproduire quelques déclarations faites par le conseil à l'assemblée.

Rappelons que les bénéfices nets se chiffrent par une somme de 3.054.772 fr., contre 7.981.630 francs pour le précédent exercice. Il est resté après la constitution d'une provision pour bénéfices de guerre, un solde de 1.414.773 fr., au lieu de 2.011.630 fr. Bien que le bénéfice net ait accusé une sensible diminution, le solde distribuable s'est cependant chiffré par une somme sensiblement égale à la précédente du fait que la Société a reçu de l'État une somme de 1.354.888 francs, représentant le règlement des réquisitions opérées en 1916. Un dividende de 150 fr. par action, proposé par le conseil, a été voté, ce qui absorbe 1.500.000 fr. ; il n'avait été distribué que 100 fr. l'an dernier.

Nous ne revenons pas sur l'examen du bilan dont la principale modification porte sur la valeur du matériel naval qui a été portée cette année pour 21.522.132 fr., et sur l'état de la trésorerie dont les disponibilités se chiffrent par près de 20 millions.

Le conseil s'est peu étendu, dans le rapport qu'il a présenté à l'assemblée, sur la marche des opérations de la société : il a indiqué seulement qu'à la suite du décret du

15 février 1918, l'exploitation de la flotte a été complètement subordonnée aux instructions qui ont été données par les commissaires aux Transports maritimes et à la Marine marchande. Il en a résulté une désorganisation entière des lignes de l'océan Indien, les navires de la Compagnie ayant été obligés d'opérer des chargements en Amérique du Nord et en Amérique du Sud. Au début de l'année, la flotte a été dérégimentée et les lignes de Madagascar et d'Algérie ont pu être rétablies. Cependant, cette dérégimentation ne signifie pas le retour au régime de liberté d'avant-guerre. La Compagnie est obligée, en effet, avant de disposer de ses navires de demander aux commissaires de la Marine marchande, une licence pour chaque voyage et, de plus, le gouvernement se réserve le droit de disposer pour ses chargements des 2/3 de la capacité des navires. Il est donc difficile pour la Compagnie Havraise de donner satisfaction dans ces conditions à sa clientèle habituelle.

Le rapport indique encore que les deux steamers *Ville-d'Arras* et *Ville-de-Reims* ont été francisés à la suite de l'arbitrage du gouvernement américain ; que pour combler les pertes faites pendant la guerre, il a été commandé en Angleterre sept navires, dont deux de 7.500 tonnes et cinq de 9.000 tonnes, ils seront livrés sur une période échelonnée sur cette année et 1920-1921.

L'assemblée a réélu MM. Périer et Vallée ¹⁷ et ratifié la nomination de M. Babin-Chevaye ¹⁸ en remplacement de M. Revol ¹⁹, administrateur, décédé.

Compagnie Havraise Péninsulaire
(*La Journée industrielle*, 31 octobre 1919)

Le Havre, 28 octobre. — Le steamer *Ville-de-Rouen*, qui a été construit à Londonderry pour le compte de la Compagnie Havraise Péninsulaire, vient d'entrer dans notre port venant de Cardiff.

Le *Ville-de-Rouen* jauge 4.600 tonnes, mesure 107 mètres de longueur, 15 m. 50 de largeur et 7 m. 85 de creux. Il est le dernier de la série des steamers *Ville-de-Reims*, *Ville-d'Arras* et *Ville-du-Havre*, actuellement en service. Cinq autres steamers seront très prochainement mis en chantier.

¹⁷ Charles Vallée : candidat nationaliste aux législatives de 1914 à Rochefort-sur-Mer, sa ville d'origine, administrateur de la Société générale d'armement à Nantes et de la Société de navigation transocéanique.

¹⁸ Jean Babin-Chevaye (1863-1939) : ingénieur ECP, il débute aux Ateliers et chantiers de la Loire fondés par son père, puis crée, avec ses frères, la société Babin-Chevaye, qui devient, en 1908-1909, la Nantaise de Fonderie. Fondateur et président du Crédit nantais, directeur de la Société générale d'armement, administrateur de Dubigeon, des Ateliers et Chantiers de la Loire, de la Société nationale du Cameroun... Sénateur de la Loire-Atlantique (1920-1936).

¹⁹ Francis Revol : ingénieur des constructions navales, administrateur du Port de Rosario (Argentine), des Éts Blériot, des Mines de la Haute-Guinée, de la Société générale d'armement, de Nantes. Officier de la Légion d'honneur. Avis de décès à Paris, à l'âge de 52 ans : *Le Matin*, 29 octobre 1918.

PRISE DE POUVOIR PAR LES ARMATEURS NANTAIS ÉVICTION D'ANDRÉ GROSOS

Paul DISLÈRE (1840-1928), président

Polytechnicien, ingénieur du génie maritime,
ancien directeur de l'arsenal de Saïgon (1868-1871)
(voir [encadré](#)),
conseiller d'État honoraire.

Polytechnicien, ingénieur de la Marine, ancien directeur de l'arsenal de Saïgon
Voir le [Qui êtes-vous ?](#)

Annuaire Desfossés 1920, p. 455 :

COMPAGNIE HAVRAISE PÉNINSULAIRE DE NAVIGATION À VAPEUR

Siège : Paris, 10, rue de Châteaudun. Dir. gén. au Havre.

Conseil d'administration : P. Dislère, J. Babin-Chevaye, R[[aoul](#)] Grosos, L. Gueugnier ²⁰, C. Vallée, P[[amard](#)] ²¹, G. de la Brosse ²², P. Imbert ²³, M. de Procé ²⁴, A. de Watteville.

INFORMATIONS MARITIMES

La perte de la « Ville-d'Alger »

(*Le Sémaphore algérien*, 20 février 1920)

Le vapeur « Ville-d'Alger », de la Compagnie havraise péninsulaire, qui vient de disparaître à la suite d'un incendie dans l'océan Indien, avait été construit en 1912, il jaugeait 4.860 tonnes de portée en lourd et 22 cabines de première étaient réservées

²⁰ Léon Gueugnier (1861-1948) : fondateur des Messageries françaises de Madagascar. Voir [encadré](#) : Administrateur de la Compagnie de l'océan Indien.

²¹ Léon-Ernest-Alfred Pamard (et non *Pannard*) (Besançon, 1877-Paris, 1932) : officier de la Légion d'honneur comme capitaine de corvette de réserve (*JORF*, 2 septembre 1920). Administrateur de la Cie de l'océan Indien et de la Cie marseillaise de sucrerie coloniale (Guadeloupe).

²² Eugène Guillet de la Brosse (1857-1939) : X-Mines, président des Ateliers et chantiers de Bretagne, président de la Cie agricole et sucrière de Nossi-Bé, vice-président de la Société nationale du Cameroun, administrateur du Crédit nantais et de plusieurs sociétés marocaines, de la Cie havraise péninsulaire de navigation à vapeur, de la Cie agricole et sucrière de Nossi-Bé, des Messageries maritimes (1925) et des assurances Le Patrimoine.

²³ Paul Imbert : successeur de Paul Dislère à la présidence. Voir [encadré](#) ci-dessous.

²⁴ Pierre Joseph Marion de Procé : né le 1^{er} juin 1868 à Nantes. Chevalier de la Légion d'honneur du 4 octobre 1918 : lieutenant-colonel au 14^e rég. de dragons. Administrateur de la Société générale d'armement (Nantes). Décédé le 18 août 1957.

aux voyageurs. En plus de ces passagers, 700 hommes pouvaient prendre place à bord du navire.

Ce cargo, spécialement aménagé pour le transport des produits frigorifiés, avait le Havre comme port d'attache.

COMPAGNIE HAVRAISE PÉNINSULAIRE
(*Le Journal des finances*, 26 mars 1920)

Bonne affaire, prospère, mais dont les cours sont trop poussés.

Les divers comptes de réserve dépassent 21.000.000 de francs, somme représentant sensiblement la valeur au bilan de la flotte en service. Le capital n'est que de 5.000.000 de francs ; pas d'obligations. Les bénéfices du dernier exercice publiés, déduction faite de 3.600.000 de francs pour provisions pour impôt de guerre, atteignent 1.500.000 de francs environ.

Compagnie havraise péninsulaire de navigation à Vapeur
(*La Journée industrielle*, 31 mars 1920)

Afin de combler les vides faits dans sa flotte, par suite de la perte par torpillage des steamers *Ville-de-Bordeaux*, *Djibouti* et *Ville-de-Verdun*, et pour renforcer sa situation dans l'océan Indien, cette société a commandé en Angleterre sept navires. Deux de ces navires, la *Ville-du-Havre* et la *Ville-de-Nantes*, de 7.500 tonnes de portée en lourd, viennent de lui être livrés récemment. Les cinq autres de 9.000 tonnes de portée, lui seront livrés dans le courant de cette année.

Ce sont la *Ville-de-Metz*, la *Ville-de-Strasbourg*, la *Ville-de-Verdun*, la *Ville-de-Belfort* et la *Ville-de-Bordeaux*. Ces cargos assureront le transit entre Le Havre, l'Algérie et Madagascar.

Plusieurs journaux ont annoncé, ces jours-ci, que des pourparlers étaient actuellement en cours en vue d'une fusion entre la Compagnie Havraise Péninsulaire de navigation à vapeur et la Société Générale d'Armement, dont le siège social est à Nantes. Il est probable que cette fusion s'accomplira prochainement et que les deux sociétés seront englobées par la Compagnie [de navigation] transocéanique*, nouvellement créée, dont le siège social vient d'être, tout récemment, transféré 10, rue de Châteaudun à Paris.

INFORMATIONS MARITIMES
Havraise Péninsulaire
(*Le Sémaphore algérien*, 7 avril 1920)

Des pourparlers étaient engagés entre cette compagnie et la Société générale d'armement en vue d'une fusion. Ces pourparlers n'ayant pu aboutir, on annonce aujourd'hui que les deux sociétés projetaient de constituer, sous la dénomination de Compagnie Transocéanique, une nouvelle entreprise qui les absorberait toutes les deux.

Havraise péninsulaire de navigation à vapeur

(*La Journée industrielle*, 23 avril 1920)

Nous avons annoncé récemment que des pourparlers étaient en cours en vue d'une fusion entre cette compagnie et la Société Générale d'Armement, et que les deux sociétés seraient probablement, englobées par la Compagnie Transocéanique, dont le siège est 10, rue de Châteaudun, à Paris.

Nous croyons pouvoir affirmer que cette fusion n'aura pas lieu. Toutefois, un projet d'entente est actuellement à l'étude entre la Compagnie Transocéanique et la Compagnie Havraise Péninsulaire de navigation à vapeur. Ce projet sera proposé par le conseil d'administration de la Compagnie Havraise Péninsulaire à Vapeur à la prochaine assemblée générale de cette société, qui aura lieu le 20 mai 1920.

Havraise Péninsulaire
(*Le Sémaphore algérien*, 14 mai 1920)

Après déduction des amortissements statutaires et supplémentaires et de la provision pour l'impôt sur bénéfices de guerre, les bénéfices de l'exercice 1919 atteignent 4.984.441 francs, contre 2 millions 69.661 francs en 1918.

Le conseil proposera à l'assemblée du 20 mai d'affecter 1.500.000 francs à la réserve spéciale pour risques de change et 1.200.000 francs au fonds de prévoyance, et de distribuer aux actions 2 millions au lieu de 1.500.000 fr. précédemment. Le dividende ressortira ainsi à 200 francs, contre 150 francs pour 1918 ; un acompte de 100 francs a été mis en paiement le 15 mars.

Havraise péninsulaire de navigation à vapeur
(*La Journée industrielle*, 21 mai 1920)

Les actionnaires se sont réunis hier en assemblée ordinaire.

Déduction faite d'une somme de 2.071.552 fr. pour provision pour impôt de guerre, les bénéfices nets de l'exercice s'élèvent à 4.984.440 francs.

Au cours de l'exercice 1919, la société s'est intéressée à la Compagnie de l'océan indien, à qui elle a confié une partie de ses intérêts dans l'île de Madagascar. En outre, elle a passé un contrat avec la Société de Navigation Transocéanique*, par lequel cette société s'engage à se charger de la gestion des navires de la Havraise Péninsulaire de Navigation à vapeur.

À l'unanimité, l'assemblée a décidé de fixer le dividende à 200 fr. par action, sur lesquels un acompte de 100 fr. a déjà été payé.

L'assemblée a, en outre, ratifié le contrat passé avec la Société de Navigation Transocéanique.

Elle a réélu MM. Raoul Grosos et de Watteville, administrateurs sortants.

NOTES & VALEURS DU JOUR
(*Cote de la Bourse et de la banque*, 31 mai 1920)

Pour de nombreuses raisons qui sont trop connues pour que nous y insistions, le groupe des valeurs de navigation est un de ceux qui ont été le plus favorisés par la

hausse. Parmi elles, l'action de la Havraise Péninsulaire a fourni une plus-value vraiment remarquable.

De tout temps, la Havraise Péninsulaire a été une entreprise excellemment gérée. Dès octobre 1915, alors que le titre se tenait au-dessous de 600 fr., nous signalions l'intérêt qu'il présentait. En octobre dernier, on cotait 4.000 fr. Aujourd'hui, le cours de 6.000 fr. est dépassé.

Cette hausse est complètement justifiée : le bilan au 31 décembre 1919 accuse un actif total de 85 millions, que diminuent seulement 19 millions de dettes (encore cette somme comprend-elle une provision pour impôts sur les bénéfices de guerre qui ne sera peut-être pas entièrement employée). L'actif net est donc de 66 millions, non compris la plus-value du matériel naval. Or, le nombre des actions n'est que de 10.000, la Compagnie étant arrivée à cette magnifique situation avec un modeste capital de 5 millions.

Au point de vue du revenu, la situation est simple et précise : La compagnie vient d'affermier sa flotte entière pour cinq ans, avec période renouvelable, à la Compagnie de Navigation Transocéanique. Cette location est conclue moyennant un prix égal à la somme nécessaire à la Havraise Péninsulaire pour faire face à ses frais généraux, à ses divers amortissements et à la distribution d'un dividende de 315 fr. par action. Le dividende est ainsi stabilisé pour cinq ans, quelle que soit la tenue des frets pendant cette période, et les porteurs sont assurés d'un revenu de 5,16 % brut, pour un titre dont la valeur intrinsèque est sensiblement supérieure au cours actuel.

Havraise Péninsulaire
(*Le Journal des finances*, 11 juin 1920)

La Havraise Péninsulaire, qui vient d'affermier sa flotte à la Compagnie Transocéanique pour une annuité permettant de fixer le dividende à 315 fr., ne vient toujours pas sur le marché.

Incendie à bord de la « Ville-de-Tamatave »
(*Le Sémaphore algérien*, 18 juin 1920)

C'est en voyage de retour sur le Havre que l'incendie s'est déclaré dans les soutes du vapeur « Ville-de-Tamatave », de la Compagnie Havraise Péninsulaire, naviguant en océan.

Grâce aux secours immédiats, le navire a pu rejoindre le port de Brest où le feu a été maîtrisé dans cette cale.

L'on espère que le reste de la cargaison a été épargné.

La « Ville-de-Tamatave » a quitté Brest et poursuit sa route sur Le Havre.

Claude Malon, *Le Havre colonial*

Le 28 juin 1920, Grosos se voit retirer sa délégation à la Compagnie de navigation Transocéanique, appartenant au même groupe. C'est le divorce. La Péninsulaire doit verser plus de 3.800.000 fr. de dommages à Grosos pour rupture de contrat ²⁵.

Havraise péninsulaire de navigation à vapeur
(*La Journée industrielle*, 21 août 1920)

La North of Ireland Shipbuilding C^o vient de lancer pour le compte de la Havraise Péninsulaire, le vapeur *Ville-de-Lyon*, de 9.300 tonnes.

Havraise Péninsulaire
(*Le Sémaphore algérien*, 17 décembre 1920)

La Havraise Péninsulaire de Navigation à vapeur fait actuellement construire aux chantiers de la North of Ireland Shipbuilding Co, à Londonderry (Irlande), une série de cinq cargos mixtes destinés au transport des marchandises. Ces cargos auront les caractéristiques suivantes : longueur, 131 m. 50 ; largeur, 16 m. 40 ; creux, 11 m. 50 ; port en lourd, 9.500 tonnes.

Un de ces cargos, la *Ville-de-Metz*, est déjà en service. Un second, la *Ville-de-Lyon*, vient d'être lancé récemment. Les trois autres ne sont pas encore terminés ; mais leur achèvement se poursuit rapidement et leur entrée en service est prévue pour les premiers jours de l'année 1921.

HAVRAISE PÉNINSULAIRE DE NAVIGATION À VAPEUR
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 17 juin 1921)

Les produits bruts réalisés en 1920 par la Compagnie havraise péninsulaire de navigation à vapeur s'élèvent à 10.420.008 fr. La location des navires de la Compagnie, à la Société de Navigation Transocéanique, entre dans ces résultats pour 9.980.482 fr.

Le bénéfice après déduction des charges s'élève à 3.472.222 fr. mais une somme de 24.594.356 fr. représentant la perte au change sur les paiements relatifs à la construction de quatre navires ayant pu être imputée dans les comptes, l'exercice se solde en réalité par un déficit de 21.122.133 fr.

Cette insuffisance ayant pu être amortie par divers prélèvements sur les réserves, le solde débiteur ressort finalement à 3.601.595 fr., alors que l'an dernier les bénéfices distribuables atteignaient 2.022.798 47 et avaient permis la répartition d'un dividende de 200 fr. L'assemblée est convoquée pour le 27 courant.

Compagnie havraise péninsulaire de navigation à vapeur
(*L'Information financière économique et politique*, 29 juin 1921)

²⁵ Assignation du 28-10-1927. AMH, F2, c 14. Grosos tentera sans succès de rester sur la ligne de Madagascar en créant en 1927 la Sté havraise de navigation de l'océan Indien, Nouvelles lignes Grosos, qui cessera ses activités en 1931.

Les actionnaires de cette société se sont réunis le 27 juin, en assemblée générale ordinaire, sous la présidence de M. Imbert, remplaçant M. Dislère, président du conseil, empêché.

Au total, les éléments créditeurs du compte Profits et Pertes s'élèvent à 10.420.068 fr. ; en en déduisant les charges et amortissements de l'exercice, il apparaît un solde bénéficiaire de 3.472.222 fr. 22. Le conseil a été obligé d'imputer au débit du même compte : 1° la perte au change sur le règlement des deux navires *Ville-de-Strasbourg* et *Ville-de-Verdun* ; 2° l'indemnité prévue pour résiliation du contrat de construction de la *Ville-de-Lyon* et la *Ville-d'Amiens*, le montant de cette indemnité étant déterminé au cours de décembre 1920.

Il ressort, après cette opération, un solde déficitaire de 21.122.133 fr. Un prélèvement de 17.520.538 fr. a été approuvé par l'assemblée, dans le but de combler en partie ce déficit ; il ne reste à amortir qu'un reliquat de 3.601.595 fr.

Le contrat intervenu à la date du 15 avril 1920 et ratifié par l'assemblée générale qui suivit, entre la Société de Navigation Transocéanique et la Société, entre pour la première fois en application. Aux termes de ce contrat, les navires de la Société sont pris à bail par la Société de Navigation Transocéanique pour une durée de cinq années à dater du 1^{er} janvier 1920. À partir de cette date, les frais et charges des navires et de leur exploitation sont au compte de la Société qui profite, par contre, de tous les produits d'exploitation. La location de ces navires a fourni pour l'exercice écoulé, un total net de 9.980.482 fr. qui figure au crédit du compte Profits et Pertes.

Aux termes d'un article du contrat, le prix de location dû par la S. N. T. est égal à la somme nécessaire à la Compagnie Havraise Péninsulaire pour faire face à tous les frais généraux et charges, pour effectuer ses amortissements, conformément à ses statuts ; pour remplir ses engagements et obligations, et enfin pour permettre, en tenant compte de ses autres revenus, la distribution à fin d'exercice, à ses actionnaires, d'un dividende de 315 fr. brut à chacune des 10.000 actions actuellement existantes.

Services contractuels des Messageries maritimes
(*Les Annales coloniales*, 29 novembre 1921)

Conseil d'administration

Paul Imbert, ingénieur des Manufactures de l'État, administrateur de la Compagnie havraise péninsulaire de navigation à vapeur et de la Société de navigation transocéanique

Compagnie havraise péninsulaire de navigation à vapeur
(*Le Sémaphore algérien*, 18 janvier 1922)

Le vapeur « Ville-de-Tamatave », qui appartenait à la flotte de cette société, vient d'être vendu à M. Antoine, armateur à Marseille.

Ce bâtiment, qui était affecté à la ligne Havre-Algérie pour le transport des vins, a été construit en 1899 à Sunderland (Angleterre). D'une jauge brute de 3.517 tonneaux, il a les caractéristiques suivantes : longueur, 108 m. 55.; largeur, 14 m. 02 ; creux, 5 m. 64.

La puissance de la machine est de 1 500 chevaux.

Le navire, qui est sorti le 24 décembre de la cale sèche, va quitter prochainement Le Havre pour son nouveau port d'attache.

Vente de navires
(*Le Sémaphore algérien*, 18 janvier 1922)

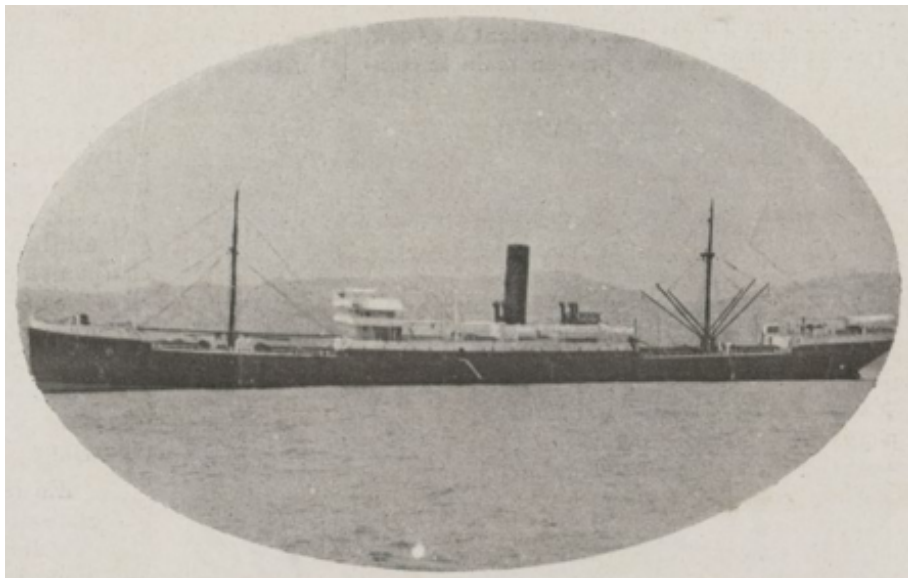
Le vapeur « Ville-de-Tamatave », de la Compagnie havraise péninsulaire, actuellement au Havre, vient d'être vendu à M. Antoine, armateur à Marseille.

Ce bâtiment, qui était affecté à la ligne Havre-Algérie, pour le transport des vins, a été construit en 1899, à Sunderland.

D'une jauge brute de 3.647 tonneaux, il a les caractéristiques suivantes : longueur, 108 m. 55. ; largeur, 14 m. 02 ; creux, 5 m. (34 ; puissance de la machine, 1.500 HP.

Le « Ville-de-Tamatave » appareillera pour Brest et Marseille, son nouveau port d'attache, après avoir embarqué son nouvel équipage.

L'ŒUVRE DE LA FRANCE À MADAGASCAR
LA COMPAGNIE HAVRAISE PÉNINSULAIRE DE NAVIGATION À VAPEUR
(*La Presse coloniale illustrée*, 1^{er} février 1922)



UN VAPEUR DE LA COMPAGNIE

En 1882, M. Eugène Grosos, armateur au Havre, créateur de lignes régulières par vapeur entre les ports du Nord de la France, l'Espagne, le Portugal, l'Algérie et Marseille, fonda une société anonyme destinée à exploiter les lignes déjà créées et à en créer de nouvelles. Cette société, constituée le 1^{er} avril 1882, prit le titre de Compagnie havraise Péninsulaire de Navigation à Vapeur.

La nouvelle société, dont M. Eugène Grosos devint le directeur général, possédait à sa création 7 navires ayant une portée en lourd de 500 à 1.800 tonnes. Elle se distingua bientôt par son esprit d'entreprise et ses efforts constants vers le perfectionnement et l'extension de ses services.

Dès 1885, après quelques essais de navigation au long cours qui conduisirent ses vapeurs dans le golfe Persique, dans les mers de Chine et dans l'océan Indien jusqu'à Zanzibar, la jeune société créa une ligne régulière entre les ports français et les îles Maurice et de la Réunion. À l'origine, les départs de France avaient lieu tous les 45 jours environ, mais aussitôt que la conquête de Madagascar permit à la Compagnie havraise

Péninsulaire d'élargir son champ d'action, elle apporta aux premiers efforts de colonisation un concours de plus en plus actif et de plus en plus important.

À partir de 1886, ses vapeurs fréquentaient régulièrement Madagascar. De nouveaux navires d'une portée en lourd de 4.000 tonneaux furent mis en ligne et, en 1891, le service devint mensuel.



S/S "VILLE DE ROUEN EN RADE DE MAJUNGA.

En 1897, la Compagnie mettait en service un nouveau type de vapeur portant cette fois 5.800 tonnes. Son tonnage atteignait alors une portée en lourd totale d'environ 46.000 tonnes.

En 1907, M. André Grosos succède à son père comme directeur général.

Au fur et à mesure que la Colonie se développait, les efforts de la Compagnie havraise péninsulaire devenaient plus intenses et lorsqu'en 1914, la guerre éclata, la Compagnie disposant de 90.000 tonnes *dead weight*, desservait Madagascar avec des navires de 6.000 tonnes et renforçait son service mensuel par de nombreux départs supplémentaires.

Pendant les premières années de la guerre, c'est-à-dire tant que la Compagnie put disposer d'une certaine partie de son tonnage, elle continua à faire fréquenter La Réunion et Madagascar par ses vapeurs, mais la réquisition générale de la flotte marchande française la priva entièrement de sa liberté d'action.

Au plus fort des hostilités, la Compagnie havraise Péninsulaire se préoccupait déjà de l'après-guerre et, confiante dans la victoire, se préparait non seulement à donner une activité plus grande aux services précédemment établis, mais encore à étendre son rayon d'action en occupant dans l'océan Indien une partie de la place tenue par la ligne allemande Deutch Ost Africa Linie. Pendant la guerre, pour réparer les pertes subies par le torpillage qui lui enleva successivement ses steamers *Ville-du-Havre*, *Ville-de-Bordeaux*, *Djibouti* et *Ville-de-Verdun* (ce dernier construit pendant les hostilités et pour répondre, à l'extension de son programme de trafic, la Compagnie havraise Péninsulaire fit construire 7 grands navires portant de 7.200 à 9 500 tonnes en lourd, possédant les perfectionnements les plus modernes et des installations confortables pour passagers.

À la Paix, les lignes sur l'océan Indien furent divisées en deux branches, l'une desservant la côte est de Madagascar, Maurice et la Réunion, l'autre touchant les ports de la côte ouest de Madagascar et établissant des relations régulières entre notre colonie et les ports de l'Afrique Orientale entre Durban et Mombassa.

Le tonnage en service de la Compagnie havraise Péninsulaire forme actuellement une portée en lourd de près de 120.000 tonnes.

Les vapeurs de la Compagnie se recommandent donc tout particulièrement aux usagers par leur confort, qui répond à toutes les exigences de ceux : colons, fonctionnaires, touristes, qui les empruntent ordinairement.

Ajoutons qu'un voyage dans la Grande Île constitue, en même temps qu'une vaste leçon de choses, un voyage à travers des sites réputés dans le monde entier. Il est possible dans la majeure partie des cas de se rendre de Port-Saïd au Caire et aux Pyramides et de rejoindre le bateau.

Le passage du canal est des plus intéressants, puis c'est l'enchantement des tropiques, les mille aspects de la vie africaine, de la vie asiatique dans des sites infiniment pittoresques, enfin le chapelet des Comores et la Grande-Île, dont tous ceux qui l'ont vue emportent d'impérissables souvenirs.



L'AGENCE DE LA COMPAGNIE À MAJUNGA.

NOTES & VALEURS DU JOUR

(La Cote de la Bourse et de la banque, 22 juin 1922)

L'assemblée tenue le 15 courant par les actionnaires de la Havraise Péninsulaire de Navigation à Vapeur a voté, ainsi que nous l'avons annoncé, la répartition d'un dividende de 50 francs par action.

On sait que la société avait subi en 1920 une grosse perte sur des contrats de navires en construction, de telle sorte que l'exercice clos le 31 décembre 1920 s'était soldé par un déficit de 21 millions 122.133 fr. Ce déficit avait pu être amorti à concurrence de 17.520.538 fr. par prélèvement sur les divers fonds de réserve et de prévoyance. Les bénéfices de 1921 ont permis d'amortir le reliquat et ont laissé, en outre, un solde disponible de 1 million 165.799 fr., qui permet la distribution d'un dividende.

Celui-ci est de 50 fr. brut, mais il faut déduire de cette somme : 1° l'impôt de 10 % sur le revenu, soit 5 fr. ; 2° l'impôt de transmission pour les deux dernières années, calculé à raison de 0 fr. 50 % sur le cours moyen de l'année précédente ; or l'action Havraise Péninsulaire a atteint en 1920 et 1921 des cours très élevés (1920 : plus haut,

6.100 fr. 1921 : plus haut, 8.220 fr.). Il en résulte que les deux taxes de transmission représentent ensemble 38 fr. 70.

Au total, les impôts frappant le prochain coupon s'élèvent donc à 43 fr. 70, réduisant le dividende net à 6 fr. 30. On voit de quel poids est la charge fiscale, notamment sur les coupons de sociétés qui viennent de traverser une mauvaise passe.

Indiquons que la Havraise est actuellement dans une situation assez particulière. Elle est, en effet, pour le moment, à l'abri des aléas d'exploitation, car elle a affermé sa flotte, pour cinq ans, à partir de 1920, à la Société de Navigation Transocéanique, moyennant un versement annuel couvrant l'amortissement normal de navires, les frais généraux, les tantièmes du conseil d'administration et le paiement de la somme nécessaire à la distribution d'un dividende de 315 fr. par action Havraise, mais étant donnée la situation actuelle du marché des frets, on peut se demander si la Transocéanique sera en mesure de faire face à ses engagements. L'assemblée de cette dernière doit avoir lieu le 17 juillet et il sera intéressant de connaître les déclarations qui y seront faites. Les perspectives de rémunération des actionnaires de la Havraise dépendent des possibilités de la Transocéanique.

COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES
Assemblée générale ordinaire du 30 juin 1922
EXERCICE 1921
(*Le Recueil des assemblées générales*, juillet 1922)
(*Aux écoutes*, 9 juillet 1922)

L'entrée dans notre conseil de MM. Paul Imbert et Charles Vallée, tous deux administrateurs de la Société de navigation transocéanique, de la Compagnie Havraise péninsulaire et de la Société générale d'armement, resserrera les liens que nous ayons noués, comme vous le savez, avec ces sociétés intéressées à des trafics auxquels nous sommes participants.

Ces messieurs nous feront, d'autre part, profiter de leur expérience étendue des affaires : nous sommes convaincus que vous vous félicitez, comme nous, de voir votre compagnie bénéficier de leur collaboration.

HAVRAISE PENINSULAIRE DE NAVIGATION À VAPEUR
(*Le Journal des finances*, 24 novembre 1922)

L'assemblée extraordinaire qui s'est tenue le 17 octobre a voté la prorogation jusqu'au 15 mars 1982 de la durée de la société. Elle a en outre décidé la réduction à 250 francs du nominal des actions. Cette réduction s'effectuera par l'échange de chaque action ancienne de 500 francs contre deux nouvelles. L'assemblée a autorisé le conseil à augmenter le capital en une ou plusieurs fois pour le porter de 5 millions à 60 millions. Une première augmentation de 5 à 10 millions sera réalisée immédiatement par distribution des réserves. Elle a décidé la création de deux catégories d'actions et a autorisé le conseil à émettre des obligations jusqu'à concurrence de 60 millions de fr. Les actions qui seront créées formeront une série B et jouiront d'une seule voix aux assemblées générales, alors que les actions actuelles formant la série A posséderont un droit de vote de 5 voix.

Compagnie Havraise péninsulaire de navigation à vapeur
(*Revue générale du froid*, décembre 1922)

Au cours de l'assemblée extraordinaire qu'ils ont tenue, au siège social, 10, rue de Châteaudun, à Paris, les actionnaires de cette société ont décidé en principe l'augmentation du capital jusqu'à concurrence de 60 millions. Ils ont décidé, en outre, de diviser les actions de 500 francs en actions de 250 francs, et d'accorder une action nouvelle de 250 francs pour une action ancienne, de la même valeur.

Le capital social de la Compagnie havraise péninsulaire de navigation à vapeur est actuellement de 5 millions.

Annuaire Desfossés 1923, p. 501-502 :

COMPAGNIE HAVRAISE PÉNINSULAIRE DE NAVIGATION À VAPEUR

Siège : Paris, 10, rue de Châteaudun. Dir. gén. au Havre.

Conseil d'administration : P. Dislère, J. Babin-Chevaye, R. Grosos, L. Gueugnier, C. Vallée, Pamard, G. de la Brosse, P. Imbert, M. de Procé.

Contre la vie chère
par Eugène Devaux
(*Les Annales coloniales*, 22 février 1923)

[...] Le développement des installations frigorifiques à bord des navires desservant Madagascar s'impose. Les six navires de la Compagnie havraise péninsulaire peuvent recevoir dans leurs cales frigorifiques 2.000 kg de viande. [...]

HAVRAISE PÉNINSULAIRE DE NAVIGATION À VAPEUR
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 6 avril 1923)

Les comptes relatifs à l'exercice 1922, qui seront soumis à la prochaine assemblée des actionnaires de la Compagnie havraise péninsulaire, de Navigation à Vapeur convoqués pour le 20 courant, font ressortir un bénéfice net de 2.648.337 fr., après affectation à l'amortissement du matériel naval d'une somme de 3.503.581 fr.

L'an dernier, le bénéfice brut s'élevait à 4 millions 767.395 fr. ; il avait été ramené à 1.165.799 fr. par l'amortissement du solde débiteur antérieur. La distribution du dividende de 50 fr. et les attributions statutaires avaient laissé un solde disponible de 521.758 fr.

L'assemblée du 17 novembre ayant décidé une augmentation de capital dont une tranche a été réalisée par la capitalisation de bénéfices réserves, une somme de 500.000 fr. a été prélevée dans ce but sur le reliquat de 1921 ne laissant plus que 21.758 francs disponible ; une somme de 2 millions ayant été d'autre part prélevée sur les bénéfices de 1922, il en résulte qu'après addition du report antérieur et déduction de ces différents prélèvements, le solde créditeur net disponible du dernier exercice ressort à 670.095 fr.

Après dotation de la réserve et des tantièmes, la part revenant aux actionnaires est de 334.008 fr.

Le matériel naval est porté au bilan pour 44 millions 843.376 francs en augmentation de 2.081.463 fr. par suite de l'acquisition du Djibouti ; la somme figurant au passif en contrepartie de ce compte s'élève à 32.005.849 francs.

COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES
(*Les Annales coloniales*, 2 août 1923)

Cette puissante affaire d'armement, nous pouvons dire sans conteste, la plus importante de France, pour sauver d'une déconfiture prochaine la Compagnie Transocéanique qui tient actuellement à bail les navires de la Havraise Péninsulaire, va prochainement l'absorber.

En outre, la Compagnie des Messageries rachèterait également la flotte de la Havraise qui serait transférée à la Compagnie des Services Contractuels et payée par une émission d'obligations de cette dernière.

Tous ceux qui connaissent les efforts faits par la Compagnie des Messageries Maritimes afin d'assurer le rayonnement du pavillon français en Extrême-Orient, se réjouiront de voir mettre enfin un terme aux scandaleuses pratiques instaurées sur les lignes de Madagascar et de l'océan Indien par les « mercanti » de la Compagnie Transocéanique et de la Compagnie havraise péninsulaire.

COMPAGNIE HAVRAISE PÉNINSULAIRE DE NAVIGATION À VAPEUR
(*Le Rentier*, 7 août 1923)

Les comptes de l'exercice 1922 ont été approuvés par l'assemblée des actionnaires tenue sous la présidence de M. Paul Dislère, président du conseil d'administration :

Le rapport du conseil fait connaître que les trois grand-navires de la Compagnie : *Ville-de-Metz*, *Ville-de-Strasbourg* et *Ville-de-Verdun*, ont été affrétés pour une durée de trois ans par la Société des Services contractuels des Messageries Maritimes. Ces navires sont affectés à la ligne postale de France sur l'Australie et la Nouvelle-Calédonie. La Compagnie Havraise a, d'autre part, d'accord avec la Société Transocéanique, conclu avec la Compagnie Maritime des Transports Coloniaux de Marseille un contrat de vente affrètement pour ses deux navires *Malgache* et *Bourbonnais* ; ces deux steamers ont été affectés, ainsi que deux navires de la Compagnie Havraise, à la création d'une ligne entre les ports français de la Méditerranée, les ports algériens et les ports des États-Unis et de l'Amérique du Nord.

Conformément aux accords passés avec la Société de Navigation Transocéanique, celle-ci a réglé à la Compagnie le montant de la location forfaitaire et opéré le remboursement des amortissements et des charges, concernant l'exercice écoulé.

Par l'examen du compte Profits et Pertes, on voit qu'en faisant transférer au compte spécial des sommes prélevées sur les réserves et sur les fonds d'assurance, il a été possible non seulement de délivrer gratuitement aux actionnaires une action nouvelle par action ancienne, mais encore de leur verser un reliquat en argent représentant 3 %. Les attributions dont il vient d'être parlé ont porté le capital à 10 millions de francs.

Quoique l'augmentation du capital à 30 millions de francs n'intéresse pas l'exercice 1922, le rapport indique que la souscription des 20 millions de francs, qui a été close le 20 mars dernier, a été largement couverte, les actionnaires anciens ayant souscrit 93 % environ des titres émis. Pour les actions offertes à titre réductible, la demande ayant été importante, il n'a pu être distribué que 4 1/2 % des souscriptions.

La question des versements à faire à l'État est encore en suspend au sujet des bénéfices de guerre, la Commission de première instance n'ayant pas encore accepté les déclarations de la Compagnie.

Le compte de profits et pertes présente un solde créditeur de 336.082 fr. 12, après application des sommes réglées en conformité des résolutions de l'assemblée extraordinaire du 17 novembre 1922. Ce solde sera réparti aux actionnaires jusqu'à concurrence de 300.000 fr., ce qui laisse un reliquat de 36.082 fr. 12 à reporter à l'exercice 1923.

Le solde à verser aux actionnaires est ainsi de 7 fr. 50 par action A ou B, payable sous déduction des impôts, depuis le 23 avril.

Le compte matériel naval figure à l'actif du bilan pour 42.161.913 fr. 21. Le compte titres en portefeuille s'élève à 10.901.007 fr. 39 et comprend le montant des titres de rente française pour une somme de 6.393.111 fr. 37 au cours du 31 décembre 1922 et diverses valeurs et participations financières.

Au passif, le compte amortissement du matériel naval se chiffre par 32.005.849 fr. 44.

Accidents de mer
(*Les Annales coloniales*, 30 octobre 1923)

Dans le port de Saint-Denis, le vapeur *Ville-du-Havre*, de la Compagnie havraise péninsulaire, a brûlé et 9.000 balles de sucre ont été noyées.

COURRIER DE L'ALGÉRIE
(*Les Annales coloniales*, 22 janvier 1924)

Le 5 juin 1920, à Oran, M. Martal, directeur d'une importante maison de transit de la place, s'embarquait à bord du vapeur *Ville-de-Tamatave*, de la Compagnie havraise péninsulaire à destination de Marseille. Chargeur accoutumé de cette Compagnie, M. Martal bénéficiait d'un passage gratuit.

Dans la nuit, pendant la traversée, M. Martal succombait à bord, des suites d'une asphyxie produite par des infiltrations de fumée se dégageant d'un foyer d'incendie qui avait éclaté dans une cargaison de crin végétal. Un mousse du bord et le restaurateur, également intoxiqués, décédaient aussi par suite de la fumée qui avait pénétré dans leurs couchettes.

La famille de M. Martal actionnait la Compagnie havraise péninsulaire en 100.000 francs de dommages-intérêts pour préjudice à elle causé par la faute du capitaine. Dans son audience du 2 juin 1923, le tribunal d'Oran lui donnait gain de cause.

Appelante, la Compagnie intéressée a été déboutée devant la cour d'appel qui, adoptant les motifs des premiers juges, a purement et simplement confirmé le jugement entrepris.

CANAL DE SUEZ-HAVRAISE PÉNINSULAIRE
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 16 février 1924)

La 1^{re} chambre de la Cour d'appel de Paris a débouté la Compagnie Havraise-Péninsulaire de la demande de remboursement adressée à la Compagnie de Suez pour trop-perçu de 3 millions et l'a condamnée aux dépens. La Cour a adopté la thèse de l'avocat général, exposant que la Compagnie de Suez n'avait accordé le paiement en francs que pour offrir des facilités à ses clients, mais qu'elle est fondée à exiger ce

paiement au change ; ce faisant, elle n'a pas contrevenu à la loi et n'a fait qu'appliquer un des articles de ses droits de concession.

SOCIÉTÉ HAVRAISE PÉNINSULAIRE DE NAVIGATION À VAPEUR
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 26 mai 1924)

Les comptes de l'exercice 1923, qui seront soumis à l'assemblée du 11 juin, se soldent par un excédent de recettes de 7.563.107 fr., contre 6.151.914 fr. en 1922 et un bénéfice net, après déduction de 2.816.658 fr. d'amortissements sur matériel naval de 4.746.449 fr. contre 2.648.331 fr. Le dividende fixé à 14 %, soit 35 fr. par action de 250 fr., et s'appliquant à 120.000 actions A ou B, absorbera 4.200.000 francs. Rappelons qu'en 1922, il avait été distribué aux actionnaires 2.300.000 fr., dont 2 millions pour contribution à l'augmentation du capital de 5 à 10 millions par voie de distribution d'actions gratuites et 300.600 fr. à titre de dividende, soit 7 fr. 50 pour chacune des 40.000 actions A ou B qui composaient le capital de 10 millions.

Compagnie havraise péninsulaire de navigation à vapeur
(*La Journée industrielle*, 12 juin 1924)

L'assemblée ordinaire de cette société, dont le siège est à Paris, 10, rue de Châteaudun, tenue hier sous la présidence de M. Paul Dislère, a approuvé les comptes de l'exercice 1923 que nous avons publiés dans notre numéro du 27 mai.

Rappelons que le compte de profits et pertes présente, y compris le reliquat de 1922, un solde créditeur de 4.732.531 fr. 65. Le dividende a été fixé à 35 fr. par action, dont 20 fr. déjà payés.

L'assemblée a réélu MM. Dislère et Marion de Procé, administrateurs sortants.

NAVIGATION TRANSOCÉANIQUE* ET HAVRAISE PÉNINSULAIRE
(*L'Information financière économique et politique*, 5 septembre 1924)

On sait que la Société de Navigation Transocéanique exploite à bail la flotte de la Havraise Péninsulaire à compter du 1^{er} janvier 1920. L'accord a été conclu pour une période de cinq ans, expirant le 31 décembre, susceptible de prorogation. Le bail vient d'être renouvelé pour une nouvelle période de cinq années.

HAVRAISE PÉNINSULAIRE DE NAVIGATION À VAPEUR
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 4 décembre 1924)

L'assemblée ordinaire de la Compagnie havraise péninsulaire de navigation à vapeur, tenue le 11 juin, a approuvé les comptes de l'exercice 1923, se soldant par un bénéfice à répartir de 4 millions 746.449 fr. 54 au lieu de 2.648.331 fr. 72 pour 1922, comme le montre d'ailleurs le résumé ci-après des comptes de profits et pertes ainsi que la répartition :

PROFITS ET PERTES

	1922	1923
Recettes de toute nature	8.081.914 54	7.733.107 74
Dépenses de toute nature	1.930.000 00	170.000 00
Excédent de recettes	6.151.914 54	7.563.107 74
Amortissement du matériel	3.503.582 82	2.816.658 20
Bénéfices à répartir	<u>2.643.331 72</u>	<u>4.746.449 54</u>

RÉPARTITION

5 % à la réserve statutaire	132.410 58	237.322 47
Reste	2.515.915 14	4.509.127 07
5 % aux actionnaires	500.000 00	1.500.000 00
Surplus des bénéfices	2.015.915 14	3.009.127 07
Conseil d'administrateur	201.591 51	201.591 51
	1.814.323 63	2.807.535 56
Report antérieur	21.758 49	36.032 12
	1.836.082 12	2.843.617 68
Deuxième répat, aux actions	1.800.000 00	2.700.000 00
Report à nouveau	36.082 12	143.617 68

Le dividende de 1923, qui a été fixé à 14 %, soit 35 fr. par action de 250 fr., a absorbé 4.200.000 fr. et s'est appliqué aux 120.000 actions A ou B. Pour 1922, il n'avait été réparti que 7 fr. 50 à chacune des actions A et B, mais les actionnaires avaient reçu 2.300.000 fr. tant à titre de dividende que pour contribution à l'augmentation du capital par voie de distribution d'actions gratuites.

La Société de Navigation Transocéanique continue, suivant ses accords avec la Havraise Péninsulaire, l'exploitation de la flotte de celle-ci, moyennant le loyer prévu au contrat. La Société de Navigation Transocéanique s'est engagée à accepter une augmentation du montant du loyer dans le cas où la Compagnie havraise péninsulaire augmenterait son capital. Cette augmentation ayant été effectuée, l'allocation forfaitaire de la S.N.T. a été augmentée de l'intérêt sur 20 millions de francs au taux de la Banque de France le 1^{er} janvier de chaque année. La Société de Navigation Transocéanique a versé l'allocation forfaitaire, le complément de loyer, le montant des amortissements et charges concernant l'exercice écoulé.

La Havraise a repris la construction en Angleterre d'un des vapeurs types *Ville-de-Metz*, faisant partie du contrat de construction passé en 1917. Ce vapeur, appelé *Ville-d'Amiens*, a été lancé avec un plein succès le 13 avril dernier.

Accord avec la [Société rochefortaise de produits alimentaires](#)

Une importante réfection du vapeur *Ville-de-Paris* est actuellement en cours aux ateliers et chantiers de Penhoët à Rouen : les réparations consistent principalement en

changement des chaudières. Une cale frigorifique sera aménagée sur ce vapeur pour le compte de la Société rochefortaise de produits alimentaires, avec laquelle ont été renouvelés les marchés pour le transport de viande frigorifiée.

Accord avec la [Compagnie maritime de transports coloniaux](#)

Les contrats avec la Société des services contractuels des Messageries Maritimes pour l'affrètement des vapeurs *Ville-de-Metz*, *Ville-de-Strasbourg* et *Ville-de-Verdun*, ainsi que celui passé avec la Compagnie maritime de transports coloniaux pour la location des deux navires *Malgache* et *Bourbonnais*, se poursuivent normalement.

La flotte de la Société a été en pleine activité pendant tout le courant de l'exercice, t il n'y a pas eu de graves accidents maritimes. Le vapeur *Ville-de-Reims* s'est échoué sur la cote ouest de Madagascar, des réparations provisoires ont été effectuées et lui ont permis de continuer son voyage. Le vapeur *Bourbonnais* a été désemparé par suite d'avaries à son gouvernail. Rentré à Marseille, ce navire a été mis en service supplémentaire sur la ligne de l'océan Indien.

Les deux derniers bilans au 31 décembre out été établis et se comparent comme suit :

	1922	1923
ACTIF		
Matériel naval	44.843 576 58	39.353.039 79
<i>Ville-d'Amiens</i> en construction	—	14 601.258 20
Matériel fixe	1 00	1 00
Mobilier	1 00	1 00
Caisse	143.994 74	64.219 89
Banquiers	424.323 94	214.253 51
Titres eu portefeuille	10.901.007 39	22.166.604 67
Débiteurs divers	23.305.608 68	48.038.185 69
	<u>79.618.603 28</u>	<u>124.457.533.75</u>
PASSIF		
Capital social	10.000.000 00	30.000.000 00
Réserve statutaire	58 289 96	190.706 54
Amortissement du matériel naval	32.005.849 44	32.098.374 44
Couds d assurances :		
Risques maritimes	1.135 475 58	1.459.373 61
Risques de mines	82.370 20	82.370 20
Effets à payer	15.907.656 83	24.716.840 00
Provisions pour charges versées	2.653.516 54	2.003.516 66
Créditeurs divers	17.105.354 55	30.263.487 76
Profits et pertes	670.090 21	2.982.531 66
	<u>79.618.603 28</u>	<u>124.487.533 75</u>

À l'actif, le poste Débiteurs divers comprend notamment une somme de 7.752.420 fr. pour différence de change au cours du 31 décembre dernier, de comptes d'ordres à régulariser ultérieurement et des sommes dues par divers.

Au passif, le poste Capital social comprend l'augmentation de 20 millions de francs approuvée par l'assemblée générale extraordinaire du 14 mars 1923.

L'assemblée a renouvelé le mandat de MM. Dislère et Marion de Prou [Procé], administrateurs sortants.

Compagnie Havraise Péninsulaire de Navigation à Vapeur
(*La Journée industrielle*, 20 décembre 1924)

Le cargo mixte *Ville-d'Amiens*, de la flotte de cette société, vient d'effectuer avec succès ses essais sur les bases d'Octeville, au Havre. La vitesse moyenne a été de 12 nœuds 8 à l'heure.

Le *Ville-d'Amiens*, qui est destiné au transport des marchandises, est également aménagé pour le transport des passagers. Il doit être loué à la compagnie des Messageries Maritimes, qui l'affectera à sa ligne d'Australie.

Annuaire Desfossés 1925, p. 549 :

COMPAGNIE HAVRAISE PÉNINSULAIRE DE NAVIGATION À VAPEUR

Siège : Paris, 10, rue de Châteaudun. Dir. gén. au Havre.

Conseil d'administration : *idem*.

Annuaire industriel, 1925 :

COMITÉ CENTRAL DES ARMATEURS DE FRANCE

A. Grosos, directeur général de la Cie havraise péninsulaire de navigation à vapeur

G. Motelay, secrétaire à Paris, de la Cie havraise péninsulaire de navigation à vapeur ;

L. Pamard, adm. de la Cie havraise péninsulaire de navigation à vapeur

Ch. Vallée, adm. de la Société générale d'armement et de la Cie havraise péninsulaire de navigation à vapeur

NAVIGATION À VAPEUR (Cie Havraise Péninsulaire de), 10, r. de Châteaudun, Paris, 9^e. T. Trud. 52-08, 07-70 et 08-54. A. d. t. Havraise-Paris. Maisons : Le Havre, 10, r. de Phalsbourg, Ad. t. Grosos-LeHavre ; et à Rouen, 2, bd des Belges. Soc. anonyme au capital de 5.000.000 de francs. Directeur général : M. André Grosos, Le Havre.

Lignes régulières sur l'Algérie, Côte Ouest de Madagascar et Mozambique, Côte Est de Madagascar, La Réunion, île Maurice. (575-1-6078).

COMPAGNIE HAVRAISE PÉNINSULAIRE DE NAVIGATION À VAPEUR
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 27 mai 1925)

Les comptes de l'exercice 1924 de la Compagnie havraise péninsulaire de navigation à vapeur, qui seront soumis à l'assemblée du 10 juin, font apparaître un chiffre de recettes globales de 9.265,787 fr. contre 7.733.107 fr. Les dépenses s'élèvent à 4 millions 30.038 fr., en sorte que le bénéfice disponible s'établit à 5.235.743 fr. contre 4.476.449 fr. l'an dernier.

Ainsi que prévu, le conseil proposera de maintenir le dividende à 35 fr., répartition qui exige un décaissement de 4.200.000 fr. d'affecter, 261.787 fr. à la réserve statutaire, 500.000 fr. au fonds de prévoyance et de reporter 215.987 fr.

HAVRAISE PÉNINSULAIRE
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 11 septembre 1925)
(*Les Annales coloniales*, 11 septembre 1925)

Le paquebot *Ville-de-Metz*, de la Compagnie havraise péninsulaire, qui avait été loué il y a quelques années à la Compagnie des Messageries maritimes, pour sa ligne d'Australie, vient d'être repris par la Compagnie havraise péninsulaire. Ce paquebot reprend donc sa place dans la flotte de cette dernière compagnie et sera affecté à la ligne de Madagascar. Il partira le 10 octobre.

Un bruit fâcheux s'il est confirmé
(*Les Annales coloniales*, 16 février 1926)

Nos excellents confrères, le *Petit Bleu* et les *Commentaires*, publient l'information suivante :

L'action B de la Havraise Péninsulaire de Navigation est restée demandée à la cote à 325, du 27 janvier au 3 février, sans trouver de contre-partie, alors que le dernier cours fait était de 255.

Voulant connaître ce qui valait à cette affaire de navigation une telle faveur, tandis que ses consœurs dont dans le marasme, voici ce que nous avons appris :

Le cours demandé est inscrit à la cote sur un ordre d'achat au mieux de 25 titres. Or, or annonce que, profitant de ce cours auquel il n'est probablement pas étranger, un administrateur de la société, M. Grosos, cherche à négocier un paquet de 12.000 titres aux environs de 150 francs!

Qu'y a-t-il de vrai dans tout- cela ?

Nous osons espérer que les intéressés qui assument un important service au long-cours sur Madagascar sauront se justifier de pratiques aussi inqualifiables.

Société rochefortaise de produits alimentaires
(*Revue générale du froid*, décembre 1925-janvier 1926)

[...] La société a procédé à l'aménagement des cales froides sur l'une des unités de la Compagnie havraise péninsulaire, le steamer *Ville-de-Paris*, renforçant ainsi considérablement ses moyens de transport en provenance de Madagascar. [...]

UN PORT D'ÉTAT
Auguste Brunet,
député de la Réunion
(*Les Annales coloniales*, 23 février 1926)

[...] La passe d'entrée s'est rétrécie et obstruée ces derniers temps, ne permettant plus l'accès du port aux navires dont le tirant d'eau dépasse 6 m. 30. C'est ainsi que les courriers des Messageries Maritimes sont obligés, depuis plusieurs mois, d'effectuer leurs opérations sur rade et que les navires de la Havraise Péninsulaire sont contraints d'alléger avant de s'engager dans la passe, ce qui fut le cas récent de l' « Ile-de-la-Réunion » et de la « Ville-de-Metz ». Mais c'est là une situation toute provisoire due à l'état de la drague arrivée à bout de souffle et qui va être remplacée par un engin puissant dont les essais viennent d'être faits à Nantes, due aussi à la destruction par un raz-de-marée du musoir de la jetée sud qui demande à être reconstruit. [...]

À LA CHAMBRE
PROPOSITION DE RÉSOLUTION
La situation déplorable du port de la Réunion
(*Les Annales coloniales*, 12 novembre 1926)

[...] Le port. de la Réunion se trouve actuellement dans la situation la plus critique : par suite de la ruine du musoir de sa jetée sud, les ouvrages existants n'assurent plus qu'une insuffisante protection au chenal d'accès que les apports de galets, sous l'action des tempêtes de saison sèche, ont peu à peu encombré et rétréci, obstruant l'avant-port lui-même : d'où risques graves pour les bateaux, exposés aux échouages quand ils pénètrent dans la passe et, menacés, au bassin, à chaque raz-de-marée, d'embouteillage. (Un navire de la Compagnie havraise péninsulaire est ainsi retenu depuis le mois de mars dans le bassin, sans qu'il soit possible de préciser à quel moment il pourra être délivré.) [...]

Annuaire Desfossés 1927, p. 441 :
COMPAGNIE HAVRAISE PÉNINSULAIRE DE NAVIGATION À VAPEUR
Siège : Paris, 10, rue de Châteaudun. Dir. gén. au Havre.
Conseil d'administration : J. Babin-Chevaye, R. Grosos, L. Gueugnier, C. Vallée, Pamard, Guillet de la Brosse, P. Imbert, M. de Procé.

Paul IMBERT, président

Né à Salon-de-Provence, le 12 octobre 1872.

Frère de René, mpf 1917.

Marié en 1918 à Mme Jeanne-Albertine Roche, née Avenier.

Ingénieur des Manufactures de l'État (régie des tabacs), docteur en droit (1902).

Auteur d'ouvrages remarquables : Des rapports entre patrons et ouvriers dans la grande industrie (1902), les Retraites ouvrières (1905), La Rénovation de l'Empire ottoman (1909).

Chef de cabinet de Paul Deschanel à la présidence de la Chambre (1912-1920), puis à la présidence de la République (février-septembre 1920).

Président de la Société de navigation transocéanique fondée en 1919 en vue de prendre le contrôle de la Havraise Péninsulaire.

Copté en 1922 au conseil des Messageries maritimes et des Services contractuels afin de coordonner l'effort avec la Havraise.

Président du Wharf de Tamatave et administrateur de la Cie de l'océan Indien.

Débarqué en 1930 après la prise de contrôle de la Havraise par Worms.

Administrateur du *Figaro* (1922-1927).

Président de l'Alliance démocratique.

Chevalier (1913), puis officier (1919) de la Légion d'honneur.

Décédé à Paris, XVI^e, le 26 avril 1945,

Port-Salvatore

(*Madagascar industriel, commercial agricole*, 15 janvier 1927)



Le 6 janvier à 14 heures, un nouveau port a été baptisé sur la cote Est de Madagascar par le commandant et les officiers du vapeur de la C. H. P. « VILLE-DE-METZ. »

Le 6 janvier, à 14 heures, le vapeur de la C. H. P. *Ville-de-Metz*, commandant J. Aillet, procédait au baptême, dans la baie d'Antongil, lieu-dit Tampolo, du nouveau port créé de toutes pièces par la S. A. I. F. A., dirigée par les Établissements Ottino, et qui, pour ses débuts, a opéré à six cents mètres de la plage, dans les conditions les plus avantageuses, le débarquement partiel d'un gros steamer comme la *Ville-de-Metz*.

Des amers, des protections, des feux, un wharf et un puissant batelage font de ce nouveau port le plus important point de trafic maritime de la côte Est au nord de Tamatave.

Il était réservé à l'excellent capitaine J. Aillet, un des plus distingués commandants de navires de la belle flotte de la C. H. P., d'en faire la démonstration et d'opérer, pour la première fois, malgré un temps très incertain, devant le nouveau port et dans des conditions de rapidité et de sécurité qui ont été très remarquées.

La cérémonie du baptême a eu lieu dans le cadre de cette somptueuse baie d'Antongil, où la descente de lit de la forêt vient s'accrocher au satin d'une plage ourlée de bleu. Les indigènes, intrigués, étaient venus en foule pour assister à la cérémonie du baptême.

Port Salvatore avait pour marraines : Mesdames S. Ottino et Ulysse Gros Pour Parrains : MM. Ulysse Gros et Marc de Chazal.

Du champagne et des dragées consolidaient la venue au monde de l'enfant.

Un arc de triomphe au bout du wharf ouvrait, dans la verdure et les fleurs, les portes de la vie.

Voici, d'ailleurs, l'acte authentique dressé à cette occasion et qui consacre de façon officielle l'ouverture d'un refuge et d'une bonne base d'opérations pour la marine marchande française sur la côte Est malgache, réalisation utile, entièrement due à l'initiative privée.

MADAGASCAR

Baie d'Antongil — Rade de Tampolo

PORT SALVATORE

Latitude 15' 42" Sud

Longitude 49-58

Je soussigné, Jean AILLET,
commandant le steamer

« Ville-de-Metz »

de la Compagnie Havraise Péninsulaire, certifie avoir fait, avec les officiers du bord, le relevé de la baie de Tampolo que nous avons désigné sous le nom de :

« PORT SALVATORE » .

Je déclare que Gaëtan Gouraud, prêtre du diocèse de Paris, a fait le baptême et béni les bâtiments du nouveau port, ce jeudi 6 janvier 1927, à 14 heures.

Le commandant,
Jean AILLET.

Suivent les signatures.

Les marraines :

MMmes OTTINO et U. GROS

Les parrains :

Marc de CHAZAL — Ulysse GROS

Les officiers : Capitaine Craignon, MM. Thomas et Griveau.

Les témoins : Passagers : MM. S. Ottino, Dr Belland, Dr et Mme Lapidus, M. et Mme Serrure, M. Blosset, Mme et M. Lefebvre, M. Aste, M. P. Gros, Burgeat, Testot Ferry, -M.. et Mme Cattin, Mme et Mlles Magloire, MM. Berget, Bories, M. et Mme Lalandre,

MM. Négro, Paul, Le Roy, Rosillon, M. et Mme Bretaudeau, M. et Mme Pennequin, MM. Cerruti et Sopotti.

Cérémonie qui rappelait sur cette côte ,où Surcouf abrita, tant de fois, la *Revenante*, les prises de possession des territoires lointains par les corvettes de la marine du Roi.

[Frères siamois]

(*Le Journal des finances*, 11 février 1927)

Dans le groupe des deux frères siamois, la Havraise Péninsulaire et la Compagnie Transocéanique, les relations paraissent excellentes.

Rien d'étonnant à cela, puisque la Transocéanique possède dans son portefeuille beaucoup plus que la majorité des actions de la Havraise, que les deux conseils ont le même président, des administrateurs communs et que le bilan de l'une ne peut s'expliquer que par le bilan de l'autre.

Mais cette belle harmonie ne pourrait-elle pas être compromise quelque jour par l'intervention d'éléments extérieurs ? La Transocéanique fait de son portefeuille l'usage qui lui convient. Supposons qu'elle ait mis en pension dans divers établissements de crédit de la place des paquets importants d'actions Havraise et que certains reports, malgré leurs taux élevés, soient dénoncés à expiration sans qu'il soit possible de trouver ailleurs de nouveaux prêts, dans ce cas des liquidations massives d'actions Havraise pourraient devenir nécessaires à la Bourse. Or, le marché de la Havraise Péninsulaire est étroit, très étroit.

M. [Marcel] Poujol

(*Madagascar, industriel, commercial, agricole*, 5 mars 1927)

Nous sommes heureux de saluer l'arrivée à Tananarive de M. Poujol, nommé agent général de la C.H. P. et directeur de la Banque de l'océan Indien en remplacement de M. Maret, décédé.

M. Poujol n'est pas un inconnu pour les vieux Malgaches et les Tamataviens, notamment, ont conservé de lui le meilleur souvenir.

LE CYCLONE DE MADAGASCAR

(*Les Annales coloniales*, 10 mars 1927)

Pour autant qu'on puisse se fier à des informations qui n'ont pas l'estampille officielle, le désastre est moins complet qu'on pouvait le craindre. Il est très grave, cependant. À Tamatave, on aurait à enregistrer une trentaine de morts et une centaine de blessés ; tout y est détruit, sauf les immeubles du Comptoir d'escompte* et de la Compagnie lyonnaise. Les communications télégraphiques sont coupées d'une part entre Tamatave et Tananarive, et, d'autre part, entre Majunga et Tananarive, sur 20 kilomètres. Les antennes du poste de T. S. F. de Tananarive sont brisées et le câble sous-marin rompu près de Tamatave. Le chemin de fer de Tananarive à Tamatave* est coupé à Brickaville, à 102 kilomètres de Tamatave, le grand pont métallique de 448 mètres sur le Ronge Rongo ayant été emporté.

Les installations de la direction de la Banque de Madagascar*, à Tananarive, n'ont pas souffert. On est pour le moment sans nouvelles des établissements de la côte. Il y a

lieu de préciser qu'à cette époque de l'année (saison des pluies), les communications sont déjà, en temps normal, très difficiles dans la colonie, ce qui explique, en tout état de cause, le retard es informations, forcément accentué maintenant par les effets du cyclone.

La succursale de Tamatave du Comptoir national d'escompte* serait la seule construction importante qui n'ait pas été atteinte par le cyclone.

Le *Catinat*, de la Compagnie havraise péninsulaire, est considéré comme perdu à 13 kilomètres au nord de Tamatave. Le *Ville-de-Marseille* s'est échoué volontairement dans le port.

Les établissements des Minerais de la Grande Île n'ont pas souffert.

L'immeuble de pierre de la Compagnie de l'océan Indien* a été complètement détruit. Il n'y pas eu de victimes.

Les nouvelles parvenues au siège des Sucreries coloniales* installées à La Réunion sont rassurantes.

[Rivalités]

(*Le Journal des finances*, 13 mai 1927)

Il paraît que M. Imbert qui, comme on le sait, préside le conseil d'administration de la Compagnie havraise péninsulaire et celui de la Transocéanique, ces deux soeurs siamoises, songerait à faire racheter par le groupe des Messageries Maritimes les 86.000 actions Havraise Péninsulaire que la Transocéanique possède dans son portefeuille. Cette opération permettrait à la Transocéanique de dégager les titres Havraise Péninsulaire qu'elle a donnés en garantie de prêt à divers établissements financiers et de rembourser au moins en partie son découvert à la Havraise Péninsulaire.

Que pensent, de ces efforts, M. Grosos et une grande banque d'affaires de Paris qui désirent également mettre la main sur les titres, mais pas dans les mêmes conditions ?

Compagnie havraise péninsulaire de navigation à Vapeur

(*Le Courrier maritime nord-africain*, 4 juillet 1927)

Les comptes de l'exercice 1926 qui seront présentés à l'assemblée du 29 juin, font apparaître un total de recettes de 10.584.999 fr., contre 10 millions 615.195 fr. en 1925. Déduction faite des amortissements, qui sont ramenés de 4.307.584 francs à 3 millions 120.090 francs, le bénéfice net ressort à 6.113.568 fr. au lieu de 5.279.707 fr., ce qui forme, avec le report antérieur, un solde disponible de 6.343.705 fr. Le conseil proposera d'affecter 500.000 fr. au fonds de prévoyance et de maintenir le dividende à 35 fr. par action, ce qui absorbera 4.200.000 fr. Le report à nouveau sera de 957.237 francs.

HAVRAISE PÉNINSULAIRE

(*Cote de la Bourse et de la banque*, 8 mars 1928)

L'assemblée ordinaire des actionnaires de la Compagnie havraise péninsulaire de navigation à vapeur a approuvé les comptes de l'exercice 1927, qui se soldent, après affectations diverses et amortissements, par un bénéfice de 6.227.861 fr. contre

6.113.568 fr. pour l'exercice 1926. Y compris les reports antérieurs, le solde disponible est de 7.185.099 contre 6.343.704 fr. précédemment.

Dans ces conditions, le dividende a été maintenu à 14 %, soit 35 fr. par action série A ou B. Un acompte de 15 fr. sera mis en paiement le 25 avril prochain. La répartition des profits, pour cet exercice, se juxtapose ainsi à la précédente :

	1926	1927
Réserve légale	305.678 40	311.393 08
Premier dividende	1.500.000 00	1.500.000 00
Fonds de prévoyance	500.000 00	2.000.000 00
Conseil	380.788 96	241.646 86
Deuxième dividende	2.700.000 00	2.700 000 00
Report à nouveau.	957.237 33	432.059 12
	<u>6.313.704 09</u>	<u>7.185.099 06</u>

Le rapport du conseil mentionne les principaux événements qui ont marqué l'exercice et expose la réorganisation accomplie depuis le mois de juillet 1927.

Le 1^{er} juillet a été transféré au siège social, à Paris, les services installés au Havre depuis la fondation de la Compagnie chez MM. Eugène Grosos et fils. Ce faisant, a été réalisé le vœu que le conseil d'administration avait formulé à maintes reprises : séparer la Compagnie havraise péninsulaire de la maison Grosos.

En même temps, a été créée au Havre une agence d'escale à laquelle sont rattachés administrativement les services d'armement de la flotte.

Les anciens collaborateurs, déclare le rapport, dont la Compagnie s'est séparée, avaient cessé depuis longtemps de défendre les intérêts de la Compagnie, et ne possédaient plus le nombre d'actions de garantie jadis exigé par les contrats de direction. En plus de cela, ils ne cachaient pas leur intention de s'emparer du contrôle de l'affaire, grâce à des concours étrangers. C'est pour déjouer cette manœuvre que le conseil a réalisé avec la Société des services contractuels des Messageries maritimes l'opération d'escompte de frets dont il a été rendu compte à l'assemblée générale du mois de juin dernier. Par ce moyen, il a pu être versé aux constructeurs anglais le solde du prix des trois vapeurs: *Ville-de-Strasbourg*, *Ville-de-Verdun*, *Ville-d'Amiens*, qui étaient loués aux Services Contractuels des Messageries Maritimes et qui leur ont été cédés libres de toute charge, et dégager le quatrième navire construit en Angleterre *Ville-de-Metz* que la Compagnie continue à exploiter elle-même.

Ainsi se trouve écartée, après dix années de luttes incessantes, la menace que faisaient peser sur la Compagnie les commandes de navires passées à l'étranger en 1917, sans couverture en livres.

Afin de réorganiser les services d'exploitation, la Compagnie a accepté la proposition de la Société de Navigation Transocéanique de modifier à l'amiable le contrat de location de la flotte, en vigueur depuis 1920 et susceptible d'être prolongé jusqu'en 1940.

Cette société rétrocède à la Compagnie son contrat de location, à compter du 1^{er} janvier 1928, moyennant une redevance annuelle de 2.500.000 fr. pendant les deux premières années, de 2 millions pendant les cinq années suivantes et de 2 millions pendant les cinq dernières années. La Compagnie se réserve du reste la faculté de résilier le bail à la fin de chacune de ces trois périodes en prévenant un an à l'avance.

En même temps, la Société de Navigation Transocéanique a cédé des titres pour une somme de 21.076.512 fr. En outre, elle a renoncé à réclamer à la Compagnie un redressement de comptes qui mettrait à la charge de celle-ci le montant des intérêts, agios et différences de change que la Société de Navigation Transocéanique a payés pour son compte sur les emprunts qu'elle a été dans la nécessité de contracter pour permettre à celle-ci de tenir ses engagements en livres sterling pendant la durée du contrat.

C'est grâce à l'intervention de cette Société que la Havraise Péninsulaire a pu liquider dans des conditions acceptables, les marchés de construction de navires passés en Angleterre en 1917.

Depuis le 1^{er} janvier dernier, la Havraise a donc repris son autonomie entière. Au cours de la discussion, le président a déclaré que le portefeuille n'était pas surestimé, au contraire. En ce qui concerne la question de l'impôt sur les bénéfices de guerre, elle n'a encore reçu aucune solution, mais la société a obtenu un délai de 16 ans pour le paiement du solde restant dû aux constructeurs anglais. Enfin, en ce qui concerne les sommes réclamées à l'État pour vaisseaux torpillés pendant la guerre, elles sont de beaucoup supérieures à celles inventoriées au bilan.

Le président a relevé la campagne de dénigrement systématique commencée avant la scission et poursuivie par l'ancienne direction dans les milieux politiques et financiers, il a conclu en affirmant la confiance du conseil, basée sur les premiers résultats, dans l'orientation nouvelle [prise] par la société.

Au 31 décembre, les bilans des deux derniers exercices se comparent ainsi :

	1926	1927
ACTIF		
Matériel naval	87.206.257 15	54.261.972 13
Matériel fixe	1 00	1 00
Mobilier	1 00	1 00
Disponibilités	337.894 52	804.528 49
Titres en portefeuille	16.108.404	36.756.035 02
Comptes débiteurs	33.640.817 75	29.043.808 75
Location de navires	14.447.036 26	—
Comptes d'exploitation	3.807.080 78	—
	<u>155.046.073 28</u>	<u>120.866.346 39</u>
PASSIF		
Capital social	30 000.000 00	30.000.000 00
Réserve légale	959 809 77	1 259.480 17
Fonds de prévoyance	1.000.000 00	1.500.000 00
Amortissement du matériel naval	42.893.623 83	37.540.040 13
Fonds d'assurance	934.624 18	733.216 33
Effets à payer	33.510 730 00	10.293.660 00
Provision pour charges diverses	2 653.516 54	2.453.644 04

Comptes créditeurs	36.756 0,52 27	29.901.206 66
Bénéfices de l'exercice	6.113.568 02	6.227.861 33
Reports antérieurs	230 136 67	957.237 33
	<u>155.046.073 28</u>	<u>120.866.346 39</u>

Le poste Matériel naval se présente en diminution de 32.944.235 fr., qui provient du retard à ce compte d'une somme de 3j.987.893 fr. représentant la valeur d'entrée des bateaux qui ont été vendus au cours du précédent exercice ; par ailleurs, il a été imputé à l'actif de ce même compte une somme de 3.045.608 fr., comme conséquence du rachat des 49/100^e de droits sur le *Condé* détenus par une autre Compagnie.

Les titres en portefeuille sont en augmentation de 20.619.830 fr. En ce qui concerne les titres entrés en portefeuille, pendant l'exercice 1927, les actions Messageries Maritimes ont été reprises au cours pratiqué en Bourse, le 31 décembre 1927, cours intérieur à celui actuel.

Les actions de la Société Générale d'Armement ont été entrées pour un prix correspondant à 1.130 francs par titre.

La « Réserve statutaire », qui figurait au précédent bilan pour 953.801 fr. 65, s'est augmentée de 305.678 fr. 40 et se trouve ainsi portée à la somme de 1.259.480 fr. 17.

Les « Effets à payer » accusent une diminution de 23.217.090 fr. et ne présentent plus au 31 décembre 1927 qu'un solde créditeur de 16.293.660 fr. correspondant aux £ 83.000 restant dues aux constructeurs anglais, au cours du 31 décembre 1927, soit 124,62.

La différence provient du règlement effectué en 1927 aux dits constructeurs.

Enfin, les remboursements effectués au cours de 1927 ont eu pour résultat de ramener les soldes des « Comptes créditeurs » de 36.756.052 fr. 27 à 29 millions 901.206 fr. 66.

.....

Assemblées générales
COMPAGNIE HAVRAISE PÉNINSULAIRE DE NAVIGATION À VAPEUR
(Le*s Annales coloniales*, 24 mars 1928)

.....
Le président a exposé la réorganisation accomplie depuis le mois de juillet 1927. La nécessité ayant été reconnue de séparer la Compagnie havraise péninsulaire de la maison Grosos, on a créé au Havre une agence d'escale et installé à Paris, au siège social, les services de la nouvelle direction.

Celle-ci, renonçant à d'anciens errements défectueux, a mis en vigueur des méthodes d'exploitation rationnelles qui ont déjà amélioré le rendement de la flotte.

.....
Annuaire Desfossés 1929, p. 462 :
COMPAGNIE HAVRAISE PÉNINSULAIRE DE NAVIGATION À VAPEUR
Siège : Paris, 10, rue de Châteaudun. Dir. gén. au Havre.
Conseil d'administration : P. Imbert, J. Babin-Chevaye, J. de Barrigue de Fontaineu ²⁶,
C. Vallée, Pamard, Guillet de la Brosse, M. de Procé.

²⁶ Jean de Barrigue de Fontaineu (Caudéran, 1885-Monaco, 1979) : administrateur de la La Nouvelle Société d'Édition (1927), de la Banque de l'océan Indien et la Société nouvelle des Pêcheries à vapeur.

Société Rochefortaise de produits alimentaires
(*Le Journal des finances*, 5 avril 1929)

.....
L'aménagement de chambres froides à bord de plusieurs navires de la Havraise Péninsulaire assure le transport en France des produits fabriqués.

PARIS
En l'honneur de M. le gouverneur général Olivier
(*Les Annales coloniales*, 18 avril 1929)

Parmi les convives nous avons reconnu :

.....
Gourdier, chef du trafic de la Compagnie havraise péninsulaire de navigation à Vapeur

Compagnie havraise péninsulaire de navigation à Vapeur
(*Le Journal officiel de Madagascar*, 14 décembre 1929)
(*Madagascar, industriel, commercial, agricole*, 18 et 25 décembre 1929)

La Cie HAVRAISE PÉNINSULAIRE procède à l'émission de 40.000 obligations à 6 % de 1.000 francs chaque, prix d'émission 990 francs net de tout impôt présent et futur, sauf de la taxe de transmission, jouissance 1^{er} novembre 1929, intérêts payables par moitié le 1^{er} mai et le 1^{er} novembre de chaque année.

Ces obligations seront remboursables au pair en 35 années à partir du 1^{er} novembre 1947 par voie de tirages au sort annuels.

*
* *

Note sur la Compagnie havraise péninsulaire de navigation à vapeur

La COMPAGNIE HAVRAISE PÉNINSULAIRE DE NAVIGATION à VAPEUR a été fondée en 1882. Depuis plus de quarante-cinq ans, elle relie par des services réguliers la France et les Colonies françaises de l'OCÉAN INDIEN, MADAGASCAR et LA RÉUNION. Elle s'est développée sans arrêt et sa constante prospérité est attestée par le fait qu'elle a distribué chaque année (sauf deux) un dividende stabilisé pour les six derniers exercices à 14 %, tout en constituant des réserves importantes d'amortissement et de prévoyance.

La Compagnie possède une flotte d'environ 100.000 tonnes, estimée 66 millions par le Bureau Véritas. Elle a, en outre, en construction aux Chantiers de la Seine-Maritime (Worms & Cie) trois navires destinés aux services de l'océan Indien.

Ses lignes au long-cours de Dunkerque, Le Havre, Nantes, Bordeaux, Marseille sur l'Algérie, Madagascar, La Réunion, île Maurice et la Côte Orientale d'Afrique sont en pleine activité et en progression continue. Elles vont prendre un nouvel essor, comme

les colonies qu'elles desservent, du fait des grands travaux d'utilité publique dont les prochains emprunts coloniaux permettront l'exécution.

La Compagnie a, en effet, conclu avec le « Consortium franco-allemand pour travaux à Madagascar », représenté à Paris par la Société de Construction des Batignolles, des contrats qui lui réservent le transport des matériaux provenant des livraisons allemandes au titre des prestations en nature. Ce fret est assuré pour de nombreuses années.

Conseil d'administration

MM. IMBERT (Paul), officier de la Légion d'honneur, ingénieur des Manufactures de l'État, administrateur de la Compagnie des Messageries maritimes et de la Société des Services contractuels des Messageries maritimes, président du conseil.

MM. BABIN-CHEVAYE (Jean), ingénieur des Arts et Manufactures, administrateur de la Société Générale d'Armement, ancien président du Tribunal de commerce de Nantes.

DE BARRIGUE DE FONTAINIEU (Jean), chevalier de la Légion d'honneur, administrateur de la Banque de l'océan Indien et la Société nouvelle des Pêcheries à vapeur.

BELOT (Gaston) ²⁷, administrateur-directeur de la Société Générale d'Armement.

GUILLET DE LA BROSSE (Eugène), chevalier de la Légion d'honneur, président du conseil d'administration de la Société Générale d'Armement et de la Société des Ateliers et Chantiers de Bretagne, administrateur de la Compagnie des Messageries Maritimes.

MARION DE PROCÉ (Pierre), chevalier de la Légion d'honneur, Croix de Guerre, administrateur de la Société Générale d'Armement.

PAMARD (Léon), officier de la Légion d'honneur, Croix de Guerre, capitaine de frégate de réserve.

Directeur général

A. GARDANEZ ²⁸, officier de la Légion d'honneur, administrateur en chef de l'Inscription Maritime en congé, ancien directeur de la Marine marchande au ministère des Travaux publics.

Commissaires

BRANDIN (Émile), expert-comptable.

REVEILLANT-CHEVAL, expert-comptable.

*

* *

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1928

ACTIF	
Matériel naval	48.275.916,66
Matériel fixe	3.401,00

²⁷ Gaston Belot (Nantes, 1868-Nantes, 1931) : administrateur de la Société française de transformation métallurgique (avril 1904), de la Société française de métallurgie (nov. 1904), de la Société de pasteurisation nouvelle (1907), administrateur délégué de la Compagnie de navigation transocéanique, administrateur de la Société nationale du Cameroun (1921), de la Société nouvelle des pêcheries à vapeur, d'Arcachon...

²⁸ Adrien Gardanez (1888-1960) : licencié en droit, il fait carrière à l'inscription maritime, intègre des cabinets, assure des missions. Commandeur de la Légion d'honneur en 1950 : alors attaché aux Hélices Ratier à Figeac et aux Forges et chantiers de la Méditerranée à La Seyne.

Mobilier	1
Disponibilités	1.599.245,08
Titres en portefeuille	34.764.480,02
Marchandises et Approvisionnements	1.179.230,18
Voyages en cours	4.337.170,39
Comptes débiteurs	48.278.144,79
	<u>138.437.589,02</u>
PASSIF	
Capital	30.000.000,00
Réserve légale	1.070.873,25
Fonds de prévoyance	3.500.000,00
Amortissements du matériel naval	34.340.724 63
Fonds d'assurances	733.216,33
Effets à payer (crédeurs long terme)	8.610.937,04
Provisions pour charges diverses	3.258.363,21
Comptes créditeurs	50.420.078,79
Profits & Pertes :	
Résultats de l'exercice	
1928 : 5.571.336,65	
Reliquat 1927 : 432.009,12	6.003.395,77
	<u>138.437.589,02</u>

*
* *

On souscrit à la
BANQUE de L'OCÉAN INDIEN

En l'honneur de M. le gouverneur général Olivier
(*Les Annales coloniales*, 18 avril 1929)

Motelay, secrétaire général de la Compagnie havraise péninsulaire de navigation à vapeur

TRANSPORTS
(*L'Information financière économique et politique*, 26 mai 1929)

La Havraise Péninsulaire s'alourdit à 530 contre 568.
L'assemblée du 16 mai a approuvé les comptes de 1928.

Le dividende brut, fixé à 35 fr. par action A ou B, sera mis en paiement à la date que fixera ultérieurement le conseil.

Le rapport du conseil expose que l'exercice 1928 a été le premier d'un régime nouveau, la Société s'étant dégagée du contrat qui la liait à la Société de Navigation Transocéanique et ayant repris l'autonomie de l'exploitation de ses lignes d'Algérie, de l'océan Indien, de Madagascar et de la Réunion.

Au cours de l'exercice, la flotte sociale a effectué le même nombre de voyages que pendant l'année 1927 et transporté un fret plus considérable.

L'excédent des recettes sur les dépenses d'exploitation a atteint 14.436.489 francs.

La Société a poursuivi la liquidation des litiges de l'ancienne direction.

LA BOURSE

(*Les Annales coloniales*, 10 février 1930)

La Havraise Péninsulaire est solidement tenue en mains. Il est incontestable que la situation de la Société s'est nettement améliorée.

1930 (juin) : REPRISE PAR LA SOCIÉTÉ D'EXPLOITATION DE LA CIE HAVRAISE
PÉNINSULAIRE DE NAVIGATION À VAPEUR

Société d'Exploitation de la Compagnie Havraise Péninsulaire de Navigation à Vapeur
(*La Journée industrielle*, 18 juin 1930)

Sous cette dénomination, une société anonyme vient d'être constituée pour la prise à bail, avec ou sans promesse de vente, de tout le matériel naval et fixe de la Compagnie Havraise Péninsulaire de Navigation à Vapeur, dont le siège est à Paris, rue de Châteaudun, 10, l'exploitation des différentes lignes de la société.

Le siège social est à Paris, 10, rue de Châteaudun.

Le capital est de 15 millions, en actions de 500 fr., toutes souscrites en numéraire; Il pourra être porté à 25 millions.

D'après nos renseignements, cette nouvelle société a été formée par :

MM. Worms et Cie, le Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie, le Comptoir National d'Escompte, la Compagnie Générale des Colonies, MM. Schneider et Cie, la Compagnie de l'Afrique Orientale, MM. E.-L. Grosos et Fils.

Elle a passé, avec la Compagnie Havraise Péninsulaire de Navigation à Vapeur un accord provisoire par lequel elle prend en location, pour une durée de quinze ans, les navires et l'organisation commerciale de cette compagnie. D'après le contrat intervenu, les bénéfices nets de l'exploitation de la nouvelle société serviront (en intégralité jusqu'à concurrence de 8 millions et ensuite dans la proportion des trois quarts) à éteindre le passif de la Société Havraise.

Le premier conseil d'administration est composé de MM. Hippolyte Worms et, Jacques Barnaud, armateurs, à Paris, boulevard Haussmann, 45 ; Joseph-Robert Denis, au Vésinet (Seine-et-Oise), avenue Kléber, 46 ; Jean-Marc Cangardel, armateur, à Paris, rue de Naples, 36 ; Georges Odinet, armateur, au Havre, boulevard de Strasbourg,

117 ; Xavier Loisy ²⁹, à Paris, avenue de la Muette, 77 ; Mario-Jean Lacaze, à Paris, avenue Percier, 10 ; Georges Capet, administrateur de la Banque de Madagascar, à Paris, rue de l'Yvette, 8 ; Jacques d'Anglejan-Châtillon ³⁰, à Paris, avenue Kléber, 87 ; Gustave-Ernest Anduze-Faris, armateur, à Paris, rue Saint-Lazare, 20 ; et René Legrand, directeur général de la Compagnie Générale des Colonies, à Paris, rue de Longchamp, 21.

FRANCIS LEY
HISTORIQUE DE LA BANQUE WORMS (1928-1978) ³¹
(10 avril 1978)
www.wormsetcie.com/

À la fin de 1929, la Compagnie havraise péninsulaire de navigation à vapeur se trouvait en difficultés. La reconstitution de sa flotte après la Grande Guerre pesait lourdement sur sa trésorerie et la grave crise qui se mit à sévir sur les produits coloniaux obligea la compagnie à rechercher une aide extérieure.

M. Hypolite Worms fut pressenti car ses Services maritimes au canal de Suez et son département de construction navale au Trait comptaient la compagnie parmi leur clientèle. Après une sérieuse étude, M. Worms, en tant qu'armateur estima que cette société méritait d'être sauvée. Il constitua le 26 mai 1930, avec le concours du Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie, le Comptoir national d'escompte de Paris, Schneider et Cie, la Compagnie générale des colonies et d'autres, une Société d'exploitation de la compagnie havraise péninsulaire de navigation à vapeur au capital de 5 millions de francs. M. Worms en assumait la vice-présidence et demanda, en outre, à M. Barnaud, et au commandant Denis, le vigoureux secrétaire général de la Maison, de représenter MM. Worms et Cie au conseil. La grande crise mondiale qui commençait alors, en particulier dans le domaine maritime, empêcha la Société d'exploitation d'effectuer le redressement espéré et la compagnie fut mise en liquidation amiable. Par acte du 29 décembre 1933, le liquidateur fit apport de l'ensemble de l'actif de la compagnie à la Société d'exploitation, à charge pour elle d'en payer tout le passif. Après règlement de cette transaction, l'assemblée générale extraordinaire du 20 mars 1934, décida de transformer la Société d'exploitation en Nouvelle Compagnie havraise péninsulaire de navigation dont la présidence revint à M. Hypolite Worms, présidence qu'il conservera jusqu'à sa mort en 1962. Ainsi, par le biais d'une opération courageuse de sauvetage, la Maison Worms doublait l'activité de cabotage de ses Services maritimes par l'exploitation d'une compagnie de navigation de longs courriers. Cette dernière possédait en effet des lignes qui desservaient le golfe Persique, l'océan Indien et Madagascar. Mais il fallut encore à M. Hypolite Worms, à la nouvelle compagnie et à M. Anatole Bucquet, son directeur général, beaucoup de ténacité et un effort soutenu pour faire traverser à la société la crise des frets qui continuait à sévir et ce ne fut qu'en 1937 que ses résultats redevinrent bénéficiaires. Le risque avait été grand, mais le pari fut finalement gagné. La Nouvelle Compagnie havraise péninsulaire de navigation allait devenir l'un des beaux fleurons du Groupe Worms

Société d'exploitation de la Compagnie havraise péninsulaire de navigation à vapeur
Constitution.

²⁹ Xavier Loisy (1874-1949) : polytechnicien, administrateur (juin 1919), vice-président (octobre 1934), puis président (août 1936) du Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie. Voir [encadré](#).

³⁰ Jacques d'Anglejan-Châtillon, de la [Compagnie de l'Afrique orientale à Djibouti](#).

³¹ Note de synthèse des renseignements collectés en préparation à la rédaction du livre intitulé Cent Ans, boulevard Haussmann.

(Journal spécial des sociétés financières par actions, 3 juin 1930)

Siège : 10, rue Châteaudun, Paris.

Capital : 5 millions.

Premiers administrateurs :

Hippolyte Worms, 45, boulevard Haussmann, Paris ;

Jacques Barnaud, même adresse ;

[Cdt] J[oseph-Robert] Denis, 46, avenue Kléber, au Vésinet ;

J. Cangardel, 36, rue de Naples, Paris ;

G. Odinet, 117, boulevard Strasbourg, au Havre ;

Xavier Loisy [Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie], 77, avenue de la Muette, Paris ;

M[aurice] Lacaze [Banque de l'Indochine], 10, avenue Percier, Paris ;

G. Capet ³², 8, rue de l'Yvette, Paris ;

Jacques d'Anglejan-Châtillon, 87, avenue Kléber, Paris ;

G. Anduze-Faris ³³, 20, rue Saint-Lazare, Paris ;

René Legrand [Cie générale des colonies], 21, rue de Longchamp, Paris.

Commissaires : A. Hurpy et L. Perroux.

Havraise Péninsulaire

(Le Journal des finances, 18 juillet 1930)

L'assemblée de la Havraise Péninsulaire est convoquée pour le 28 juillet. La physionomie du bilan de l'exercice 1929, qui lui sera soumis diffère essentiellement de celle du précédent, parce que la société, usant de la faculté accordée par la circulaire des contribution directes du 25 janvier 1930, a procédé à la réévaluation de divers postes.

Bien que cette transformation rende la comparaison moins facile, l'inventaire paraît avoir été établi sur des bases qui traduisent mieux les difficultés auxquelles la société a eu à faire face pendant ces dernières années, et l'importance des chargés qu'elle a contractés pour améliorer son matériel naval.

Cet effort se traduit par l'inscription à l'actif d'un solde débiteur de 4.654.371 fr. — ramené à 4.408.819 fr., par application du report antérieur — contre un solde créditeur total de 6.003.395 fr. fin 1928. En fait, le déficit réel a été beaucoup plus important, et figure, au compte d'exploitation, pour 16.970.788 fr. ; il n'a été ramené au niveau indiqué que par application des amortissements rejetés par la commission des bénéfiques de guerre, pour les exercices 1917 à 1920, soit 12.316.416 francs.

Les indications que contiendra le rapport du conseil d'administration permettront, sans doute, de déterminer, mieux que celles apportées par les commissaires aux comptes, la situation financière qui est très serrée et les moyens dont le plan général est établi, par lesquels on compte procurer à la compagnie les ressources nécessaires à l'exploitation normale d'un actif industriel incontestablement très important.

La Havraise Péninsulaire était, jusqu'à la veille de la guerre, citée en exemple, parmi les entreprises maritimes ; pendant la guerre, elle a connu une exceptionnelle prospérité qui devait malheureusement cesser au lendemain des hostilités pour faire place à une existence rendue difficile par les circonstances et marquée par des compétitions de personnes.

³² Georges Capet : directeur, puis administrateur (1940-1941) du Comptoir national d'escompte de Paris. Son représentant à la Banque de Madagascar.

³³ Gustave Anduze-Faris (1892-1965) : polytechnicien, lieutenant de vaisseau, futur président des Messageries maritimes et de la Cie générale transatlantique.

La Havraise Péninsulaire est aujourd'hui revenue sous le contrôle du groupe Grosos et Fils, qui, d'accord avec MM. Worms et Cie, le Crédit foncier d'Algérie-Tunisie, le Comptoir d'escompte, la Compagnie générale des colonies, MM. Schneider et Cie, la Compagnie de l'Afrique Orientale, a constitué une société de gérance au capital de 5 millions, susceptible d'être porté à 25 millions. Cette société de gérance prendra à bail le matériel naval de la Havraise Péninsulaire, les installations, l'organisation commerciale; et assurera l'exploitation.

On ne possède encore de cette combinaison que les grandes lignes. L'importance des groupes financiers qui l'épaulent permet d'espérer qu'elle constituera la solution satisfaisante, qui, le temps aidant, apportera aux actionnaires, lorsque le passé sera effacé, la perspective de jours plus heureux.

LA BOURSE

(*Les Annales coloniales*, 21 octobre 1930)

.....
La baisse de l'action Banque de Madagascar s'explique par la diminution des bénéfices nets tombés à 728.494 fr. pour le premier semestre 1930 contre 290.852 fr. pour le semestre correspondant de 1929, ce qui peut faire craindre un nouveau recul de la Banque de l'Océan Indien qui a également des liens avec la Havraise péninsulaire, sa fondatrice, qui a elle-même subi de grosses pertes pendant son dernier exercice.

Annuaire Desfossés 1931, p. 467 :

COMPAGNIE HAVRAISE PÉNINSULAIRE DE NAVIGATION À VAPEUR

Siège : Paris, 10, rue de Châteaudun. Dir. gén. au Havre.

Conseil d'administration : P. Imbert, J. Babin-Chevaye, J. de Barrigue de Fontaineu, C. Vallée, Pamard, Guillet de la Brosse, M. de Procé, Batellet³⁴, Belot.

M. Gardanez

(*Madagascar, industriel, commercial, agricole*, 8 juillet 1931)

M. Gardanez nous quitte prochainement après une tournée de 4 mois dans les colonies de l'Océan Indien. L'aimable administrateur délégué de la C. H. P. était venu parmi nous pour intensifier l'effort maritime de son importante Compagnie qui met sur notre ligne des unités de premier ordre comme la *Ville-de-Metz*, la *Ville-de-Tamatave* et la *Ville-de-Majunga*.

Informations et communiqués

HAVRAISE PÉNINSULAIRE

(*Le Journal des débats*, 24 juin 1932)

³⁴ Jean-Baptiste Batellet (1863-1942) : polytechnicien, commandeur de la Légion d'honneur comme capitaine de frégate (1920). Administrateur de la Société des Services contractuels des Messageries maritimes, vice-président du Wharf de Tamatave.

L'assemblée générale des obligataires, tenue le 22 juin, a approuvé les conclusions du rapport des délégués nommés par l'assemblée du 17 novembre 1931, soit suspendre le paiement des intérêts des obligataires pendant cinq ans, réduire le taux de l'intérêt de 6 % à un taux variable, garanti à concurrence de 1 % à déterminer chaque année, et de proroger de 5 ans le point de départ de l'amortissement des obligations.

SOCIÉTÉ HAVRAISE PÉNINSULAIRE DE NAVIGATION À VAPEUR
(EN LIQUIDATION)

(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 20 octobre 1932)

La Société civile des obligataires de cette société rappelle aux porteurs d'obligations que l'assemblée du 22 juin 1932 a décidé de suspendre pendant cinq années le service de l'intérêt. Elle a décidé, en outre, de ramener, à l'expiration de cette période quinquennale, le taux d'intérêt de 6 % à un taux variable, garanti seulement à concurrence de 1 %, et de proroger du 1^{er} novembre 1947 au 1^{er} novembre 1952 le point de départ de l'amortissement. Par contre, les obligataires ont la possibilité de demander l'échange de chaque obligation contre des titres de la Société d'exploitation de la Compagnie havraise péninsulaire de navigation à vapeur, savoir :

Une action B de 100 fr.,

Un bon de récupération de 100 fr.,

Une part bénéficiaire.

Les bénéfices de la Société d'exploitation de la Compagnie havraise péninsulaire qui, comme on le sait, gère la flotte de la Compagnie Havraise, seront répartis comme suit :

Réserve légale : 5 % premier dividende aux actions A et B. Pour le surplus : 5 % aux actions A et B ; 5 % au conseil d'administration ; 65 % au fonds d'amortissement des bons de récupération ; 25 % aux parts bénéficiaires.

Après amortissement des bons de récupération, la répartition des bénéfices aura lieu, après service de la réserve légale et de l'intérêt statutaire : 45 % aux actions A et B ; 45 % aux parts bénéficiaires ; 10 % au conseil d'administration.

Les adhésions à l'échange et les demandes de renseignements doivent parvenir le plus tôt possible :

Au siège de la Société civile, 10, rue de Châteaudun, à Paris ; à M. Paul Bosse, liquidateur de la Compagnie havraise péninsulaire, 6, rue Volney, à Paris, ou à M. Martial Pitavino, délégué des obligataires, 8, rue Halévy, à Paris. La Société Civile considère devoir rappeler aux obligataires que leurs délégués, dans le rapport présenté par eux à l'assemblée générale du 22 juin 1932, ont précisé littéralement ce qui suit :

« Nous croyons devoir attirer votre attention sur le grand intérêt que tous les porteurs d'obligations ont à demander l'échange prévu ci-dessus, lequel échange leur permettra d'être immédiatement intéressés aux résultats de la Société d'exploitation de la Compagnie havraise péninsulaire de navigation à vapeur.

Les frets-riz entre Madagascar et la France
(*Les Annales coloniales*, 12 janvier 1933)

On sait que le riz est l'une des principales productions de Madagascar. Les *Annales coloniales* ont, à plus d'une reprise, signalé l'ampleur et l'intelligence des efforts déployés, tant par l'administration locale que par le commerce européen, pour créer des espèces pouvant représenter avec avantage sur le marché métropolitain.

Malheureusement, et jusqu'à ces derniers temps, l'élévation des frets faisait peser un lourd handicap sur les riz malgaches.

Aussi c'est avec la plus vive satisfaction que nous apprenons que les Messageries maritimes et la Société d'exploitation de la Compagnie havraise péninsulaire, qui desservent notre grande possession de l'océan Indien, viennent de porter à la connaissance de leur clientèle que les frets de riz sont ramenés au départ de Madagascar pour Marseille et Le Havre à 140 francs jusqu'au 31 janvier et à 12 francs du 1^{er} février au 30 juin 1933.

Société d'exploitation de la Compagnie havraise péninsulaire de navigation à vapeur
(*Revue générale du froid*, février 1934)

Une assemblée extraordinaire tenue récemment a procédé à la vérification et à la reconnaissance de la sincérité de la déclaration notariée de souscription et de versement des nouvelles actions de numéraire faisant partie de l'augmentation de capital décidée par l'assemblée extraordinaire du 2 janvier. Elle a approuvé définitivement les apports faits à la société par M. Bossé, liquidateur de la Compagnie Havraise Péninsulaire de Navigation à Vapeur.

Le capital se trouve ainsi porté à 22 millions.

Enfin, l'assemblée a décidé de modifier la dénomination de la société, qui s'appellera désormais : Nouvelle Compagnie Havraise Péninsulaire de Navigation à Vapeur.

LES FRETS
À Madagascar
(*Les Annales coloniales*, 27 février 1934)

Les compagnies de navigation Messageries maritimes, Havraise Péninsulaire, Scandinavian East-Africa ont ramené les taux de frets du maïs aux mêmes bases que celui du manioc, soit 55 francs la tonne métrique, et ceux du cacao à fr. 350 x10 % au lieu de fr. 450 x 10 %.

Rappelons qu'en janvier dernier, les mêmes Compagnies ont consenti sur les frets du tapioca une détaxe de fr. 120 par tonne métrique sur le taux de base de fr. 375 x 10 % ; et qu'elles ont ramené le taux de fret de la féculé de manioc de fr. 220 x 10 % à fr. 200 x10 % la tonne métrique.

LES FRETS
Les lignes de l'Afrique Orientale
(*Les Annales coloniales*, 27 février 1934)

Les vapeurs de la Woermann-Linie Deutsch Ostarfrika Linira *[sic]* Hamburg toucheront dorénavant Djibouti dont, pour la première fois, le vapeur Usurano, à l'aller en avril et le vapeur *Ussukuma*, en rentrant en juin.

1934 (20 mars) : TRANSFORMATION DE LA SOCIÉTÉ D'EXPLOITATION EN

NOUVELLE COMPAGNIE HAVRAISE PÉNINSULAIRE DE NAVIGATION

Nouvelle Compagnie Havraise Péninsulaire de Navigation
(*La Journée industrielle*, 27 juin 1934)

L'assemblée ordinaire, tenue hier, sous la présidence de M. X. Loisy, a approuvé les comptes de l'exercice 1933 qui se solde sans pertes ni profits.

RÉARMEMENT
(*Les Annales coloniales*, 7 février 1935)

Le vapeur mixte *Ville-de-Paris*, de la Compagnie Havraise Péninsulaire, désarmé au Havre depuis le 25 août 1934, sous le commandement du capitaine au long cours Jacob, quittera Le Havre le 16 février, à destination de l'océan Indien via Pauillac, l'Algérie et Marseille.

Le relèvement des taux de fret sur l'océan Indien
(*Les Annales coloniales*, 4 juillet 1938)

Les Messageries Maritimes et la Havraise Péninsulaire, depuis le 15 juin, ont relevé leurs taux de fret à l'exportation sur Madagascar, les Comores, la Réunion et Maurice, de 20 % en moyenne.

Nouvelle compagnie havraise péninsulaire
Annuaire Comité des armateurs, 1939
www.wormsetcie.com

Capital 22 millions.

Conseil :

- 1) H. Worms, président
- 2) L. Lacaze, vice-président
- 5) A. Gardanez, administrateur délégué
- 4) G. Anduze-Faris
- 5) J. Barnaud
- 6) H. Cangardel
- 7) G. Capet
- 8) J. d'Anglejan-Chatillon
- 9) J.R. Denis
- 10) E. Gendre
- 11) Jean Legrand
- 12) P. Roubaud

Directeur général, H. Dumard.

Siège 10, rue Châteaudun, Paris.

Tonnage brut, 48.302 tonnes.

NOUVELLE COMPAGNIE HAVRAISE PÉNINSULAIRE DE NAVIGATION
(*Le Journal*, 28 décembre 1942)

Le bilan de l'exercice 1939-40 qui sera soumis à l'assemblée du 5 janvier se solde sans profit, ni perte.

Nouvelle Compagnie Havraise Péninsulaire de Navigation
(*Le Journal*, 3 janvier 1944)

L'assemblée générale ordinaire annuelle s'est réunie au siège social le 21 décembre. Elle a approuvé le bilan et les comptes de l'exercice 1941 qui se solde après imputation aux amortissements et provisions, sans bénéfice ni pertes.

Le conseil a demandé à l'assemblée l'ajournement de la présentation du bilan et des comptes de l'exercice 1942, les circonstances ayant retardé la centralisation des écritures de l'exercice.

L'assemblée générale extraordinaire qui a suivi a décidé d'unifier les actions A de 500 fr. et les actions « B » de 100 fr. par division des actions A en actions de 100 fr. Elle a, en outre, autorisé le conseil à porter le capital de 22 à 44 millions par émission de 220.000 actions nouvelles de 100 fr. à souscrire contre espèces au prix de 120 fr. et à convertir les parts bénéficiaires en actions nouvelles de 100 fr. à raison de trois parts pour une action, et enfin à porter ultérieurement en une ou plusieurs fois le capital à 60 millions.

Justice
Assesseurs des cours criminelles
(*Le Journal officiel de Madagascar et dépendances*, 22 janvier 1944)

NOSSI-BÉ
8° Peaucellier, agent de la Compagnie Havraise.

Nouvelle Compagnie Havraise Péninsulaire de Navigation
(*L'Information financière, économique et politique*, 10 juin 1950)

L'assemblée générale ordinaire du 6 juin a approuvé les comptes et le bilan de l'exercice du 1^{er} octobre 1948 au 30 septembre 1949 qui se sont soldés par un bénéfice net de 67.605.369 fr. (contre 18 millions 312.627 fr. pour le précédent exercice de 9 mois seulement), après 578.011.895 fr. d'amortissements.

Sur la proposition du conseil d'administration, l'assemblée a décidé la distribution d'un dividende de 268 fr. brut, soit 220 fr. net par action de 1.000 fr., qui sera mis en paiement le 1^{er} juillet prochain.

Pour l'exercice précédent, le dividende avait été fixé à 12 fr. net pour des actions de 100 fr. lesquelles ont été élevées gratuitement à 200 fr. et appelées au regroupement par cinq.

Le remplacement des navires perdus se poursuit dans les délais prévus. Le « Ville-de-Tamatave », lancé en septembre 1949, est entré en service en décembre. « Ile-de-la-Réunion », livré le 7 mai, effectue son premier voyage vers Madagascar. Le « Ville-de-Tananarive » a été lancé le 31 mai et sera mis en chargement fin juin. Le quatrième et dernier navire de remplacement sera mis sur cale aux Chantiers du Trait au cours de l'été.

En outre, en prévision de la limite d'âge des plus vieilles unités, la Compagnie a commandé un cargo mixte rapide supplémentaire.

Sa flotte comprendra ainsi, à côté de trois unités en bon état d'entretien, six navires à moteur modernes de 9.000 tonnes de port en lourd, répondant bien, tant par leur vitesse de rotation accrue que par leurs aménagements commerciaux, aux nécessités du trafic sur l'océan Indien.

Nouvelle Compagnie Havraise Péninsulaire de Navigation
(*L'Information financière, économique et politique*, 22 mai 1951)

L'assemblée générale du 18 mai a approuvé les comptes de l'exercice clos le 30 septembre 1950 et approuvé la répartition d'un dividende de 280 fr. net par action (contre 220 fr. net pour l'exercice précédent).

Ce dividende sera mis en paiement le 2 juillet 1951.

L'approbation du bilan rend définitive l'élévation de la valeur nominale des actions à 2.500 francs par incorporation de réserves au capital. Les actions pourront ainsi être retirées de la C.C.D.V.T., à une date qui sera fixée ultérieurement, sans regroupement préalable.

Pendant la durée de l'exercice, la compagnie a transporté 254.017 tonnes de fret en trafic long courrier, contre 207.164 tonnes en 1948-49, chiffre auquel s'ajoutent 35.578 tonnes de trafic côtier entre les ports et rades de Madagascar et de la Réunion (contre 26.049).

La mise en ligne de trois unités de remplacement, navires neufs à moteur, et l'affrètement en coque nue d'un « Liberty ship » supplémentaire, ont permis l'amélioration progressive de la fréquence et de la régularité des services de la compagnie, en dépit des aléas de la navigation et surtout des obstacles que l'état ou le fonctionnement des ports coloniaux et même métropolitains continuent à opposer à la limitation de la durée des escales.

L'organisation de l'exploitation a été réalisée de façon à permettre des relations rapides. Quatre navires à moteur, qui prennent des passagers, partent régulièrement de Marseille tous les 28 jours, le samedi, à destination des ports principaux de Madagascar, de la Réunion et de l'île Maurice. Les six autres unités de la flotte de charge, à départs également réguliers, assurent les autres trafics. Elles prennent en particulier les chargements destinés aux ports secondaires et qui ne se prêtent pas aux opérations de transbordement sur les caboteurs coloniaux de la compagnie.

[ÉTUDE DE VALEURS]
TRANSPORTS

(*L'Information financière, économique et politique*, 19 janvier 1952)

La NOUVELLE COMPAGNIE HAVRAISE PENINSULAIRE DE NAVIGATION exerce son activité sur les lignes desservant Madagascar et ses dépendances, lie de la Réunion et l'île Maurice, au départ et à destination de l'Europe Centrale, du Maroc, de l'Algérie. de

la Tunisie, des ports méditerranéens, du Proche-Orient et de Djibouti. La mise en ligne de trois unités de remplacement, navires neufs à moteur, et l'effritement en coque nue d'un Liberty Ship, pendant l'exercice 1949-1950, ont permis à la Compagnie d'améliorer progressivement la fréquence et la régularité de ses services. En 1951, le capital a été porté de 329.250.000 fr. à 548.750.000 francs par incorporation de réserves et élévation du nominal de 1.500 à 2.500 fr. Bénéfice net en 1950 : 86.399.397 fr. c. 67.605.369 fr. Dernière répartition (sac- lions de 1.000 fr.) : 280 fr. net.

Dernier cours : 6.300.

Nouvelle Compagnie Havraise Péninsulaire de Navigation
(*L'Information financière, économique et politique*, 22 mai 1952)

L'assemblée générale ordinaire 20 mai a approuvé les comptes l'exercice clos le 30 septembre 1951 ainsi que la répartition d'un dividende de 420 francs net par action (contre 280 francs net pour l'exercice précédent).

Ce dividende sera mis en paiement le 1^{er} juillet.

Le rapport du conseil d'administration signale que la progression du trafic a nécessité des voyages plus nombreux : 32 à destination de l'océan Indien et 29 au retour, contre respectivement 23 et 18 en 1949-1950. Interviennent dans cette augmentation 6 affrètements, en particulier pour des cargaisons complètes traitées au départ d'Afrique du Sud et de l'île Maurice : 30.000 tonnes de charbon et minerais sud-africains sur le continent européen et 17.000 tonnes de sucre mauricien sur la Grande-Bretagne (contre respectivement 9.000 tonnes et 6.000 tonnes).

La compagnie a continué son effort d'amélioration et de renforcement des services à terre, principalement au Havre, à Diégo-Suarez et à Nossi-Bé.

Anticipant sur le compte rendu de l'exercice en cours, le conseil d'administration signale l'entrée en service, le 1^{er} décembre 1951, du navire mixte à moteur *Ile Maurice*, de 9.000 tonnes de port en lourd. La livraison de *Nossi Bé* (8.770 tonnes) par les Ateliers et Chantiers de la Seine-Maritime est prévue pour juillet prochain.

L'assemblée générale a renouvelé les mandats d'administrateurs de MM. J. d'ANGLEJAN-CHATILLON et H. DUMARD.

L'assemblée générale extraordinaire, qui s'est tenue à la suite de l'assemblée annuelle, a voté l'augmentation de capital de 548.750.000 fr. à 1.097.500.000 francs par incorporation et élévation de la valeur nominale des actions de 2.500 à 5.000 francs avec effet du 1^{er} octobre 1951.

Nouvelle Compagnie Havraise Péninsulaire de Navigation
(*L'Information financière, économique et politique*, 21 mai 1953)

L'assemblée ordinaire du 19 mai a approuvé les comptes de l'exercice clos le 30 septembre 1952, dont les résultats se traduisent par un bénéfice net de 127.715.481 francs après 709.081.813 francs d'amortissements et provisions.

Elle a voté la répartition d'un dividende de 420 francs net par action, qui est égal à celui de l'exercice précédent et que le conseil mettra en paiement le 15 juin.

Dans son rapport, le conseil signale ; les nouveaux progrès de la compagnie, exprimés par l'augmentation sensible du tonnage transporté. Celui-ci, avec le trafic long courrier aller-retour pour 471.949 tonnes et le trafic côtier pour 73.000 tonnes, a atteint 544.949 tonnes (contre 423.499 en 1950-1951).

Les résultats d'exploitation doivent être considérés comme d'autant plus favorables qu'au cours du premier semestre de l'exercice, la compagnie avait dû affréter des navires de complément à des taux encore influencés par l'effervescence économique de 1951. La seconde partie de l'exercice a été marquée sur le plan commercial par un retour à des conditions d'exploitation plus normales et sur le plan industriel par un nouvel accroissement de la flotte en tonnage et en qualité (entrée en service des navires mixtes à moteur « Île-Maurice » et « Nossi-Bé »).

Le rapport indique en outre que la compagnie a poursuivi sa politique d'équipement des services à terre à Tananarive, Diégo-Suarez, Tuléar et à Saint-Denis de la Réunion.

Il souligne également le développement satisfaisant des filiales à Madagascar.

L'assemblée a ratifié la nomination de M. Alfred Pose comme administrateur et renouvelé les mandats de MM. Hypolite Worms et Édouard Gendre, administrateurs sortants.

Nouvelle Compagnie Havraise Péninsulaire de Navigation
(*L'Information financière, économique et politique*, 3 juin 1954)

L'assemblée générale annuelle du 1^{er} juin a approuvé les comptes de l'exercice clos le 30 septembre 1953 qui se soldent par un bénéfice net de 152 millions 586.295 francs contre 127.715.481 francs pour l'exercice précédent.

Elle a voté la distribution du dividende en titres du portefeuille dans le cadre des dispositions exceptionnelles et temporaires du décret du 30 juin 1952. Ce dividende est fixé à une action Cie Nationale de Navigation, décomptée à 4.250 francs, pour 7 coupons n° 10 d'actions Nouvelle Compagnie Havraise Péninsulaire de Navigation (taxe de 5 % à la charge de la Société).

Les actions Cie Nationale de Navigation seront mises en distribution le 8 juin aux caisses des banques chargées du service financier : Worms et Cie, Comptoir National d'Escompte de Paris, Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie, Compagnie Générale des Colonies et Union Européenne Industrielle et Financière.

Au cours de l'exercice du 1^{er} octobre 1952 au 30 septembre 1953, la Compagnie a transporté 512.814 tonnes dont 438.530 en trafic long-courrier aller et retour et 74.284 en trafic Madagascar-La Réunion et côtier.

La flotte s'est accrue de « Les Comores », mis en ligne le 20 novembre 1952, et « Plouharnel », *liberty ship* en location coque nue depuis le 8 août 1952. Elle s'est allégée de « Bourbonnais », vendu à la démolition. Son tonnage total s'élève ainsi à 115.000 tonnes de port en lourd.

Au départ d'Europe les services réguliers ont été étendus à de nouveaux ports de charge : Hambourg, Boulogne et Sète.

À Madagascar, la Compagnie continue d'améliorer son organisation administrative et commerciale. Une agence directe a été ouverte à Fort-Dauphin. L'activité de la filiale « Société Auxiliaire Maritime de Madagascar » a été satisfaisante.

L'assemblée a réélu M. Émile Arnoux, administrateur sortant, et ratifié la nomination de M. Roger Nathan, président de la Compagnie Lyonnaise de Madagascar, en remplacement de M. Louis Perben qui ne sollicitait pas le renouvellement de son mandat.

Nouvelle Compagnie Havraise Péninsulaire de Navigation
(*L'Information financière, économique et politique*, 26 mai 1955)

L'assemblée générale ordinaire annuelle a approuvé les comptes de l'exercice 1953-54 clos le 30 septembre 1954 qui se soldent par un bénéfice net de 150.201.847 francs, après 1.061.799.451 francs d'amortissements et provisions. Elle a voté un dividende de 609 fr. 75 brut qui sera mis en paiement le 15 juin à raison de 500 francs net par action.

Le dividende du précédent exercice avait été payé en actions de la Compagnie nationale de navigation à la faveur des dispositions exceptionnelles et temporaires du décret du 30 juin 1952.

Au cours de l'exercice du 1^{er} octobre 1953 au 30 septembre 1954, la Compagnie a transporté 638.778 tonnes, contre 490.817, avec 44 voyages au lieu de 33. Ce tonnage comprend 573.646 tonnes en trafic long-courrier aller et retour (contre 438.530) et 65.132 tonnes en trafic Madagascar-La Réunion et côtier (contre 52.287).

La flotte d'annexes s'est accrue en juin 1954 d'une unité moderne de 3.215 tonnes de port en lourd : « Ville-de-Fort - Dauphin » pour remplacer « Ville-de-Tuléar », âgé de 40 ans.

Sur le plan commercial, une agence directe a été ouverte à Tuléar (Madagascar).

L'assemblée a renouvelé le mandat de M. Jacques Barnaud, administrateur sortant. Elle a également ratifié la nomination, faite par le conseil le 15 février 1955, en remplacement de MM. Alfred Pose et Henri Dumard, administrateurs démissionnaires, de M. Marcel Delmas, vice-président directeur général de la B.N.C.I. (océan Indien), ainsi que de M. Anatole Bucquet, directeur général de la Compagnie, qui devient donc administrateur-directeur général.

L'assemblée extraordinaire qui s'est réunie à l'issue de l'assemblée annuelle a approuvé l'apport-fusion de la Société Havraise Auxiliaire Maritime et nommé M. Édouard Caradec comme commissaire-vérificateur. En conséquence de cette fusion, le capital social sera porté de 1.097.500.000 à 1.100.000.000 francs.

NOUVELLE COMPAGNIE HAVRAISE PÉNINSULAIRE DE NAVIGATION [Desfossés 1956/448]

Worms (Hypolite), 85 (Réunion frse), 448 (pdt Havraise Péninsulaire), 456 (SFTP), 956 (Chargeurs de l'Ouest), 1617 (DTP).

Anglejan-Chatillon (Jacques d')(1885-1956)[trad. des *Réflexions sur la Révolution frse*, de Burke (1912), adm. délégué Cie maritime de l'Afrique orientale (Djibouti), Cie maritime de Majunga (Madagascar), Soc. frse de navigation danubienne, adm. Union maritime méditerranéenne (1927), Union industrielle et maritime, Charbonnière de l'océan Indien à Tananarive (1952)...], 240 (BNCI-OI), 448 (Havraise Péninsulaire), 1961 (Ét. thermal Bagnoles-de-l'Orne).

Arnoux (Émile), 108 (Bq de Madagascar), 448 (Havraise Péninsulaire), 1767 (CAIM), 1799 (Marseillaise de Madag.).

Barnaud (Jacques)[Worms], 193 (Métropolitaine financ.+bq), 448 (Havraise Péninsulaire), 701 (Socantar), 715 (Antar-Raff. pét. Atl.), 1282 (Japy fr.).

Boyer (Paul-Albert)[x /o][DG hon. CNEP], 108 (Bq Madag.), 126 (Cie gén. frse crédit), 162 (Comptoir central crédit.), 278 (v.-pdt Immob. Comptoir central crédit.), 448 (Havraise Péninsulaire), 473 (Canal de Panama).

Bucquet (Anatole), 448 (adg Havraise Péninsulaire), 956 (Chargeurs de l'Ouest).

Delmas (Marcel), 240 (v.-pdt-dir. BNCI-OI), 448 (Nvl Cie havraise péninsulaire-NCHP), 1321 (Élect. et eaux de Madagascar), 2106 (Rochefortaise).

Gendre (Édouard)[CFAT], 292 (Régie fonc. de la ville d'Alger), 413 (pdt Tramw.+autobus Casablanca), 448 (Havraise Péninsulaire), 1612 (EGTH), 1840 (Bastos), 1841 (Indoch. Bastos).

Labbé (Robert)(fils de Jean, grand avocat, et d'une Dlle Goudchaux)[Worms], 448 (NCHP), 452 (CNN).

Marois (Paul), 448 (Havraise Péninsulaire), 494 (pdt STEF), 2102 (Négobeureuf).

Nathan (Roger)[dir. rel. ext. min. éco., BPPB], 108 (Banque de Madagascar et des Comores), 448 (Havraise Péninsulaire), 1415 (Ugine), 1737 (pdt Cie lyonnaise de Madagascar), 1839 (Tabacs au Maroc), 2173 (La Rochette), 2178 (CENPA).

Nepveu (Roland)(1885-1963. Ép. Odette Degas, nièce du peintre. Enf. : Hélène, Jean, Mme Robert Devade)[carr. chez Schneider depuis 1918], 448 (Havraise Péninsulaire), 489 (Entrepôts frigo halles Paris), 891 (Creusot), 946 (ph Forges+chantiers Gironde depuis 1927).

Hérouville (Joseph d')[du CFAT : comm. cptes Crédit foncier de Madagascar, secr. gén. Port de Tanger...], 52 (comm. cptes Nationale-Incendie), 440 (comm. cptes Cie transp. océan.), , 440 (comm. cptes Havraise Péninsulaire), 643 (comm. cptes suppl. Mines d'Aouli), 1437 (comm. cptes Phosphates Djebel-M'dilla).

Caillez (M.), 448 (Havraise Péninsulaire), 1309 (TRT).

SIÈGE SOCIAL Paris, 9, rue Beaujon. Tél. : WAG. 72-90.

CONSTITUTION Société anonyme, constituée le 30 mai 1930, pour une durée expirant en 2029.

OBJET : l'exploitation de différentes lignes de navigation et en particulier les lignes desservant Djibouti, Madagascar et dépendances, l'île de la Réunion et l'île Maurice au départ et à destination de l'Europe continentale (y compris la Scandinavie), du Maroc, de l'Algérie, de la Tunisie, des ports, méditerranéens, du Proche-Orient et de Djibouti.

L'armement et l'exploitation, la mise en construction, l'achat, la vente, la location et l'échange de tous navires, bateaux pontons, gabares, aéronefs, hangars et terrains pour aéronefs.

L'armement et l'exploitation sous toutes formes de toutes lignes de navigation maritime et aérienne et le tous services maritimes et aériens de transports.

CAPITAL SOCIAL : 1.097.500.000 fr., divisé en 219.500 actions de 5.000 fr. À l'origine, 5 millions, porté par étapes successives à 54.875.000 fr., en 1947 à 109.750.000 fr. par création de 548.750 actions nouvelles réparties gratuitement (1 pour 1), puis en 1949 à 219.500.000 fr. par incorporation de réserves et regroupement des titres. Porté en 1950 à 329.250.000 fr. par élévation du nominal à 1.500 fr. Porté en 1951 à 548.750.000 fr. par élévation du nominal à 2.500 fr. Porté en 1952 à 1.097.500.000 fr. par élévation du nominal à 5.000 fr. [Porté en 1956 à 1.106.000 fr.].

EXERCICE SOCIAL : Du 1^{er} octobre au 30 septembre.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE : Dans le 1^{er} semestre de l'année qui suit la clôture de l'exercice.

RÉPARTITION DES BÉNÉFICES : 5 % à la réserve légale ; premier dividende non cumulatif de 5 %aux actions. Sur le solde : 90 %aux actions, 10 % au conseil, sauf réserves, amortissement supplémentaires ou report à nouveau.

SERVICE FINANCIER : MM. Worms et Cie, Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie, Cie Générale des Colonies, C.N.E.P., Union européenne industrielle et financière et au siège social de la Compagnie.

TRANSFERTS : Au siège social.

COTATION : Parquet « Cote Desfossés » actions 43. — Notice SEF : TR 50.

COUPONS NETS AU PORTEUR : N° 7 (2 juillet 1951), 280 fr. ; 8 (1^{er} juillet 1952), 420 fr. ; 9 (15 juin 1953), 420 fr., 10 (8 juin 1954), 1 action Compagnie nationale de navigation pour 7 coupons ; 11 (15 juin 1955). 500 fr.

Ex.	Amort.	Prov.	Bénéf. net	Réserves	Divid. +tant.	Divid. brut par act.
	(En 1.000 fr.)					(En fr.)
1945	11.983	19.024	2.491	124	—	—
1946	21.996	15.704	8.041	402	3.840	7 00
1947	15.795	46.826	19.590	979	20.124	17 14
1948	131.994	73.393	18.313	916	17.389	14 63
1948-49	578.012	59.964	67.605	3.380	64.215	268 29
1949-50	418.268	146.646	86.399	4.320	82.061	341 46
1950-51	584.004	231.020	187.542	9.377	127.499	512 19
1951-52	521.377	187.705	127.715	6.385	119.072	512 19
1952-53	1.141.102	210.489	152.586	7.629	142.273	607 00
1953-54	981.923	79.876	150.202	7.510	142.615	609 75

BILANS AU 30 SEPTEMBRE (En 1.000 francs)

	1950	1951	1952	1953	1954
ACTIF					
Immobilisations (nettes)	1.839.085	3.287.358	4.367.966	4.272.598	4.059.382
Autres valeurs immobilisées	23.076	54.529	61.520	110.088	111.482
Réalisable :					
Valeurs d'exploitation	42.491	66.186	84.816	103.145	140.439
Débiteurs	602.781	388.512	567.553	407.489	507.299
Titres de placement	64.880	65.122	68.825	68.822	62.673
Disponible	489.355	749.855	758.921	1.075.400	1.415.061
Comptes de régularisation	359.388	801.839	933.938	1.211.757	1.049.730
	<u>3.421.056</u>	<u>5.418.402</u>	<u>6.843.539</u>	<u>7.349.299</u>	<u>7.346.066</u>
PASSIF					
Capital	219.500	548.750	1.097.500	1.097.500	1.097.500
Réserves	1.611.517	2.671.010	2.938.985	2.999.147	3.061.341
Fonds de renouvellement et provisions	209.111	387.851	357.238	468.801	441.253
Dettes à long terme	—	—	774.054	934.666	902.500
Dettes à court terme	697.154	755.143	492.648	631.770	647.749
Bénéfices	86.399	187.642	127.716	152.586	150.202
Comptes de régularisation	597.375	913.106	1.055.401	1.065.329	1.045.501
	<u>3.421.056</u>	<u>5.418.402</u>	<u>6.843.539</u>	<u>7.349.299</u>	<u>7.346.066</u>

Nouvelle Compagnie Havraise Péninsulaire de Navigation
(*L'Information financière, économique et politique*, 17 mai 1956)

L'assemblée générale ordinaire annuelle tenue le 15 mai sous la présidence de M. Hypolite Worms, a approuvé les comptes de l'exercice clos le 30 septembre 1955 qui se soldent par un bénéfice net de 151.436.917 fr. après 943.736.324 fr. d'amortissements et provisions.

Elle a voté la distribution d'un dividende de 610 fr. brut qui, représenté par le coupon n° 12, sera mis en paiement le 17 mai 1956 à raison de 518 fr. net par titre pour les actions n° 1 à 219.500 (513 fr. net par titre pour les actions d'apport n° 219.501 à 220.000 non encore cotées).

Le tonnage total transporté au cours de l'exercice, y compris le cabotage de l'océan Indien, s'est élevé à 691.193 tonnes au lieu de 638.778 en 1953-54.

Le tonnage aller (Europe-océan Indien) n'est pas en sensible augmentation : 301.224 tonnes contre 296.438 tonnes. Sa répartition entre Madagascar, la Réunion et l'île Maurice apparaît, également, voisine de celle de l'exercice précédent.

Le tonnage retour (océan Indien-Europe) s'est élevé de 277.208 à 315.096 tonnes, les exportations de Madagascar accusant un nouveau fléchissement, avec 66.388

tonnes au lieu de 76.250, tandis .que celles de La Réunion passent de 81.434 à 99.091 tonnes et les chargements de sucre de 69.022 à 91.676 tonnes.

Le trafic retour est caractérisé par un accroissement des transports sous chartes-parties qui ont atteint 39.886 tonnes de sucres de Maurice, 51.274 tonnes de sucres, maïs, charbons chargés dans les ports d'Afrique du Sud et 44.024 tonnes de minerais embarqués à Mormugao.

Pour apporter son aide à l'industrie et au commerce français qui participent largement à l'équipement des pays du Moyen-Orient, la N.C.H.P. a créé en octobre 1955 la première ligne française régulière pour les transports de marchandises vers le golfe Persique.

Les mesures prises pour adapter le rendement de la flotte au trafic, en particulier par l'accélération des rotations, n'ont pas permis d'éviter de recourir comme les années précédentes à l'utilisation de tonnages supplémentaires. Douze voyages aller et retour ont dû être exécutés par navires affrétés à des taux de location qui ne cessent d'augmenter, ce qui justifie le développement du programme.

Le « Ville de Djibouti », cargo à moteur de 8.745 tonnes de port en lourd construit par les Ateliers et chantiers de la Seine-Maritime, est entré en service le 1^{er} novembre 1955. Deux autres cargos à moteur de 9.400 tonnes sont actuellement en construction et doivent être livrés en 1957. Le conseil d'administration vient aussi de décider la commande d'une nouvelle tranche de deux navires, pour livraisons en 1958 et 1959.

L'assemblée générale a renouvelé le mandat de M. Paul Marois, administrateur sortant, et ratifié la nomination de MM. Maurice Gonon et Raymond Meynial en remplacement de M. Jacques d'Anglejan-Chatillon, administrateur décédé, et de M. Roland Nepveu, qui ne sollicitait pas le renouvellement de son mandat.

Nouvelle Compagnie Havraise Péninsulaire de Navigation
(*L'Information financière, économique et politique*, 24 mai 1957)

L'assemblée générale ordinaire annuelle, réunie le 22 mai sous la présidence de M. Hippolyte Worms, a approuvé les comptes de l'exercice clos le 30 septembre 1956, qui se soldent par un bénéfice net de 150.535.746 francs, et voté la distribution d'un dividende de 610 francs brut par action, égal à celui de l'exercice précédent.

Ce dividende, représenté par le coupon n° 13, sera mis en paiement le 29 mai à raison de 505 fr. net par action, sauf surtaxes éventuelles.

Le tonnage total transporté au cours de l'exercice s'est élevé à 819.987 tonnes contre 691.193 en 1954-55.

Le rapport du conseil d'administration signale l'amélioration de la situation économique de Madagascar à partir de la fin de l'année 1955 et le relèvement sensible des tonnages enlevés dans la Grande Île : 94.959 tonnes au lieu de 65 388. .

Le problème permanent de la chute saisonnière du trafic au départ de Madagascar et de la Réunion a été résolu comme précédemment par des transports sous chartes-parties : enlèvement de cargaisons complètes de sucre au départ de l'île Maurice, de sucre, de charbon et de maïs au départ de l'Union Sud-Africaine.

Des deux cargos à moteur de 11.300 tonnes de port en lourd dont la mise en chantier avait été signalée par le conseil d'administration à la précédente assemblée générale, le premier, « Ville-de-Rouen », a été lancé aux Ateliers et chantiers de la Seine-Maritime, au Trait, le 13 mai. Le second, « Ville-de-Dunkerque », sera livré en octobre prochain.

Deux autres unités, l'une de 11.300 tonnes et l'autre de 8.700 tonnes, doivent être livrées mars 1959.

Rappelons que la flotte actuelle de la compagnie, en y comprenant trois cargos en location coque nue, mais non les navires affrétés, représente 13 cargos ou cargos mixtes d'une portée en lourd totale de 123.781 tonnes, auxquels s'ajoutent trois caboteurs dans l'océan Indien.

L'assemblée générale a renouvelé le mandat de MM. Paul-Albert Boyer et Robert Labbé, administrateurs sortants.

L'assemblée extraordinaire qui s'est tenue à l'issue de l'assemblée annuelle a renouvelé au conseil d'administration pour cinq années l'autorisation de porter éventuellement le capital social de 1.100 à 2.200 millions de francs, en - une ou plusieurs tranches, par émission de numéraire ou incorporation de réserves.

Nouvelle Compagnie Havraise Péninsulaire de Navigation
(*L'Information financière, économique et politique*, 23 mai 1958)

L'assemblée ordinaire réunie le 21 mai, sous la présidence de M. Hypolite Worms, a approuvé les comptes et le bilan de l'exercice clos le 30 septembre 1957 qui se soldent, malgré les répercussions des événements de Suez sur les activités de la Compagnie d'octobre 1956 à mai 1957, par un bénéfice net de 152.452.120 francs contre 150.535.746 fr. pour l'exercice 1955-1956, après 1.245.940.413 fr. d'amortissements et provisions.

Elle a voté la distribution d'un dividende de 610 francs brut par action. Ce dividende, représenté par le coupon n° 14, sera mis en paiement par le conseil le 2 juin au prix de 513 francs net (contre 505), sauf surtaxes éventuelles.

Le rapport du conseil

Le rapport du conseil relate les conséquences de la réquisition de deux navires et du blocage prolongé du Canal sur le trafic de la Compagnie, ainsi que les mesures qu'elle a prises pour satisfaire les besoins de ses chargeurs malgré l'allongement des liaisons avec l'océan Indien et le golfe Persique par la route du Cap, et pour comprimer sévèrement les charges supplémentaires d'exploitation en résultant.

Comme annoncé à la précédente assemblée générale, les deux nouveaux cargos à moteur de 11.300 tonnes de port en lourd « Ville-de-Rouen » et « Ville-de-Dunkerque » ont été mis en ligne à la fin de l'exercice, en juillet et octobre 1957 respectivement. Le « Ville-de-Majunga », âgé de 26 ans, a été vendu en mai 1957. La compagnie donnera le même nom au navire en construction aux Forges et chantiers de la Gironde qui sera livré en octobre prochain. Le lancement du « Ville-de-Nantes », sur cale aux Ateliers et Chantiers de la Seine Maritime, est prévu pour le début de 1959.

La flotte des caboteurs à Madagascar mérite également d'être mentionnée : une unité de 3.100 tonnes, « Ville-de-Tuléar », commandée en février 1957, remplacera le 1^{er} juin prochain le « Ville-de-Manakara » âgé de 28 ans et récemment vendu.

L'assemblée générale a renouvelé les mandats d'administrateur de MM. Maurice Gonon et Anatole Bucquet et ratifié la nomination de M. Louis Benazeth, président-directeur général de la Compagnie marseillaise de Madagascar*, en remplacement de M. Émile Arnoux, administrateur démissionnaire.

Nouvelle Compagnie Havraise Péninsulaire de Navigation
(*L'Information financière, économique et politique*, 4 novembre 1959)

Dans sa séance du 27 octobre, conseil a décidé, conformément aux pouvoirs qui lui ont été conférés par l'assemblée extraordinaire du 22 mai 1957, de porter le capital social de 1.100.000.000 de francs à 2.200.000.000 de francs par incorporation d'une partie de la réserve de réévaluation et élévation de 5.000 à 10.000 francs de la valeur nominale de chacune des 220.000 actions existantes.

BOYER Paul-Albert [x/10] dir. gén. hre Comptoir nat. d'escompte de Paris > adm. Cie havraise Péninsulaire de navigation...

Who's who européen, 1967 :

DESCHODT François [/x0]. Administrateur-directeur de sociétés. Né à Dunkerque, le 28.1.1910. F. : de Augustin, off. de carr., et de Marie Le Bleu. M. : le 30.4.1936, à Paris, avec Christiane Winther. Enf. : Éric, Anne-Marie et Solange. Études : École Sc. pol. à Paris, univ. Gr. univ. : lic. en droit, dipl. des Sc. pol. Carr. : [dir. de la Nouvelle Cie havraise péninsulaire de navigation à Paris](#), exploitation agric. en Camargue. Décor. : Cr. de guerre G.M. II. Adr. Priv. : 174, rue de la Pompe, Paris, prof. : 9, rue Beaujon, Paris et « Mas de Capette », 30 Saint-Gilles, France.

Who's who, 1979 :

GOULARD (Pierre), administrateur et directeur de sociétés. Né le 13 janv. 1919 à Bagnères-de-Bigorre (Hautes-Pyr.). Fils de Marius Goulard, receveur des postes, et de Mme née Louise Dubau. Divorcé de M^{lle} Mary-Françoise Savelli (1 enf. : Carole [M^{me} Patrice Sonnenborg]), marié en secondes noces le 25 août 1959 à M^{me} Henriette Lesage. Études : Collège Victor-Duruy à Bagnères-de-Bigorre, Lycée Foch à Tarbes, Lycée Michel-Montaigne à Bordeaux, Faculté de droit de Toulouse. Dipl. : licencié en droit. Carr. : [successivement, à la Nouvelle Cie havraise péninsulaire \(depuis 1945\), sous-directeur \(1962\), puis directeur cette société \(devenue Navale et Commerciale havraise Péninsulaire\)\(1969\), administrateur-directeur \(1971\), administrateur-directeur général \(1973\), président-directeur général \(1974\), président-directeur général de la Société auxiliaire maritime de Madagascar \(depuis 1971\), administrateur de la Société française de transports maritimes, de la Société nantaise des Chargeurs de l'Ouest, de la Société marseillaise de manutention, de la Compagnie malgache de navigation, membre du conseil exécutif du Comité central des armateurs de France, conseiller du Commerce extérieur de la France, membre de l'Association française du droit maritime, membre du Board of Directors of the Baltic International Maritime Conference. Décor. : chevalier l'ordre national du Mérite et du Mérite maritime. Adr. : prof., 50, bd Haussmann, 75009 Paris ; privée, 154, bd Malesherbes, 75017 Paris.](#)

Who's who, 1979 :

LAROCHE (Michel-Charles), administrateur de sociétés. Né le 8 fév. 1918 à Paris. Fils de Charles Laroche, ingénieur des ponts et chaussées, et de M^{me}, née Germaine Bergeron. Mar. le 3 nov. 1943 à M^{lle} Marie-Antoinette Bourdon (1 enf. : Pauline). Études : Cours Hattemer et Lycée Condorcet à Paris, École Sainte-Geneviève à Versailles, Faculté de droit et des lettres de Paris, École libre des sciences politiques. Dipl. : licencié ès lettres. Carr. : officier de la Marine nationale (1940-1946), capitaine de frégate (C.R.), [entré \(1946\) à la Nouvelle Compagnie Havraise Péninsulaire devenue \(1969\) la Navale et Commerciale havraise péninsulaire et vice-président \(1971-1974\) de cette société](#), président-directeur général (depuis 1974) de la Société de courtage maritime et d'études (Socomet-Auvray et Cie*), auditeur à l'Institut des hautes études de la défense nationale (1962), administrateur de caisses de retraite, membre du comité français du Bureau Veritas (1977). Décor. : chevalier de la Légion d'honneur, officier de l'ordre

national du mérite, chevalier du mérite maritime. Violon d'Ingres : le jardinage. Collection d'objets de la Compagnie des Indes. Sports : ski, équitation, natation. Membre du Cercle de la mer. Adr. : prof., 26, av. Victor-Hugo, 75116 Paris ; privées, 12, rue Pauline-Borghèse, 92200 Neuilly-sur-Seine et Saint-Julien-de-Chèdon, 41400 Montrichard.

Who's who, 1979 :

ROZAN (François), administrateur et directeur de sociétés. Né le 14 oct. 1924 à Marseille (B.-du-Rh.). Fils de Jean Rozan, architecte, et de M^{me}, née Flavie Chancel. Mar. le 28 juin 1954 à M^{lle} Sabine Quennouëlle (4 enf. : Sylvie, Coralie, Gilles, Ludovic). Études : Lycée Périer à Marseille, Faculté de droit de Paris. Dipl. : licencié en droit, diplômé de l'École des hautes études commerciales. Carr. : [agent à Madagascar \(1950\)](#), [attaché de direction \(1955\)](#), [puis secrétaire général \(1960\) et directeur \(1969-1971\) de la Compagnie havraise et nantaise péninsulaire \(ex-Nouvelle Compagnie havraise péninsulaire de navigation\)](#), administrateur-directeur général (1971), puis président (depuis 1974) de la Société nantaise des chargeurs de l'Ouest, administrateur et directeur général adjoint (1974), puis vice-président-directeur général (depuis 1976) de la Société française de transports maritimes, administrateur directeur général adjoint de la Compagnie navale Worms, administrateur de Worms-Compagnie maritime et charbonnière (depuis 1978). Décor. : chevalier de l'ordre national du Mérite. Adr. : prof., 50, bd Haussmann, 75009 Paris ; privée, 264, av. Napoléon-Bonaparte, 92500 Rueil-Malmaison.

Nouvelle Cie havraise péninsulaire

L'affaire du « Ville de Lyon » (Aux écoutes du monde, 27 janvier 1966)

[20] Conflit au Havre, entre [la \[Nouvelle\] Compagnie Havraise Péninsulaire de Navigation](#), ayant armé le cargo moderne « Ville de Lyon » et l'équipage, officiers et marins. Ainsi se trouve une nouvelle fois posé le problème des navires automatisés. Car à l'occasion de la mise en service d'unités à la pointe du progrès, des difficultés semblables ont déjà eu lieu dans un passé récent. Ainsi en 1964 pour le pétrolier « Roger Gasquet », un peu plus tard pour le « Vaucluse » et le « Vienne », de la Compagnie des Messageries Maritimes, pour le méthanier, « Jules Verne » et aussi pour le « Ville de Bordeaux », de la même compagnie que le « Ville de Lyon ».

Les bienfaits du progrès

À bord d'un cargo classique de même tonnage que la « Ville de Lyon », **l'effectif est de 34 hommes. Or, 24 hommes seraient suffisants** pour assurer la conduite du « Ville de Lyon » dans des conditions normales. Les officiers, comme les marins, estiment que les progrès considérables réalisés dans le domaine des télécommandes doivent leur être profitables et demandent, de ce fait, une revalorisation substantielle de leur salaire ainsi que certains avantages, notamment des congés supplémentaires.

Pourquoi ces exigences ?

Car le personnel dit « d'exécution » trouve, sur un bâtiment automatisé des avantages qu'il serait vain de nier : la besogne de routine, souvent rebutante, est pratiquement supprimée. C'est ce que fait ressortir le Comité central des armateurs de France.

Le revers de la médaille

Officiers et marins affirment non sans raison que les responsabilités sont plus lourdes à bord des navires automatisés et que des connaissances spéciales pour l'utilisation de ce matériel ultra-moderne sont nécessaires.

Le personnel officier avance en outre que le nombreux et minutieux appareillage de l'automatisation entraîne une attention et une surveillance nettement accrues.

Avec l'automatisation, le service machines se fait en très grande partie à partir de la « passerelle », avec tableau de contrôle et d'alarme permettant de déceler et d'éviter tous incidents éventuels.

Mais si l'attention des responsables de la passerelle est accrue, un fait demeure : la quasi. suppression du travail par quarts. Le personnel navigant travaille « à la journée », désormais, sur les bâtiments modernes.

Amortissement

Si les salaires actuels dans la marine marchande sont inférieurs aux salaires de spécialistes qui travaillent à terre, en ce qui concerne le « Ville de Lyon », la nouvelle Compagnie havraise péninsulaire, après avoir étudié les revendications l'équipage, arrive à cette constatation que si elle satisfait les exigences, elle devrait supporter les charges équivalentes à un effectif de 47 hommes. Le problème n'est donc pas facile à résoudre, car si le rendement est notablement accru, l'automatisation des navires de commerce de la nouvelle coûte fort cher Il faudra des années avant que les sommes énormes investies soient amorties. Quant l'entretien de [21] matériel automatique, très minutieux, très compliqué, seul l'avenir dira ce qu'il représente exactement du point de vue financier.

Tel est, d'une part, le point de vue des armateurs. Tels sont, d'autre part, les arguments de la C.G.T. et des syndicats des officiers de la marine marchande.

Un problème de gouvernement

Il est urgent que le problème soit étudié à l'échelon national pour qu'une réglementation concernant cette sorte de navires soit mise au point. Le malaise qui règne actuellement au sein de la marine marchande amène déjà bon nombre de complications : le plan établi dernièrement par M. Jean Morin n'a pas reçu l'approbation des marins. Il devra être sans doute remanié et même transformé.

Les compagnies étrangères — allemandes, japonaises, anglaises, américaines — ont su résoudre ce problème. Il est grand temps que nos pouvoirs publics, à la lumière de ces exemples, préparent notre marine marchande de demain.

1969 : Une Cie de navigation est en voie de formation. La nouvelle Compagnie havraise péninsulaire (NCHP) et deux sociétés mauriciennes : Adam and Co et Mauritius Steam Navigation Co, y participeraient. Cette nouvelle compagnie aurait un capital de 2 millions de roupies.

Accord CGM - NCHP
par A.-Y. PERROT
(Ouest-France, 24 juin 1983)

La Compagnie générale maritime et la Navale et Commerciale havraise et péninsulaire (groupe Worms) viennent de signer un protocole d'accord (voir Ouest-France du 22 juin) qui demandera encore un délai avant d'être confirmé, le temps que les derniers préalables soient levés.

Ce projet d'accord, qui tend à modifier les dessertes maritimes des secteurs Sud-Asie et océan Indien par une rationalisation des flottes sur ces zones et une nouvelle répartition des quotas de trafic, apparaît pour chacun des deux armements comme la solution de « survie » sur deux lignes régulières où, à terme, les charges d'exploitation et la compétition ne pouvaient que conduire à des renoncements.

Une telle solution, au delà du symbole pour le pavillon national, poserait des problèmes sociaux dont l'armement français n'a nul besoin à l'heure actuelle.

Pour éviter d'avoir à en arriver aux mesures extrêmes, mais aussi parce qu'il est essentiel de maintenir la présence française sur les deux secteurs, armement nationalisé et groupe privé ont mis au point un projet qui tient compte des données commerciales de leurs fonds de commerce respectif.

Des flottes homogénéisées

La solution de répartition et d'équilibre des flottes qui a été trouvée aboutit, pour chacun des partenaires, à perdre l'armement d'un navire : un « peintre » (porte-conteneurs polyvalent roulier) pour la C.G.M et un « astilleros » (de la série des trois porte-conteneurs construit en Espagne) pour la N.C.H.P.

Ce qui présuppose une réduction d'effectifs que l'on peut évaluer, pour les deux armements, à un total voisin de 120 navigants.

Ceci étant, la nouvelle répartition serait la suivante :

— sur l'océan Indien (**Consortium Capricorne**) : cinq navires du type « peintre », quatre navires type « Ciotat » plus trois navires d'autres compagnies associées dans le consortium

— sur le Sud-Asie : trois navires du type « astilleros ». Il s'agit donc de la création de flottes de navires homogènes, sur les deux zones et d'une adaptation aux meilleures conditions économiques d'exploitation.

Dans le détail, cette répartition implique également que sur l'océan Indien, la C.G.M. armera trois « peintres » tandis que la N.C.H.P. armera deux « peintres » et quatre « Ciotat », tandis que sur le Sud-Asie la C.G.M. armera un « astilleros » et affrêtera un second, tandis que la N.C.H.P. conservera un « astilleros » également.

Un consortium franco-français

Conséquence directe de cette nouvelle distribution des cartes, des mutations de propriété : la N.C.H.P. achète un « peintre » et les deux compagnies échangent un « peintre » et un « astilleros », une différence de prix revenant bien sûr à la C.G.M.

Dans le même temps, à la fin de sa charte, il sera mis fin à l'affrètement du « Belle Isle ».

Cet accord se complète bien entendu d'une nouvelle répartition des quotas de trafic et des participations financières pour les deux fonds de commerce communs.

Enfin, il sera créé un consortium franco-français sur le Sud-Asie pour la desserte d'un trafic de lignes régulières entre l'Europe, le sous-continent Indien et l'Indonésie. Consortium qui devrait être géré sous forme d'un G.I.E. avec du personnel des deux compagnies.

Cet accord, s'il est définitivement parafé, serait valable jusqu'en 1988 avec tacite reconduction, et le service commun Sud-Asie devrait alors démarrer à dater du premier départ de navire postérieur au 1^{er} octobre prochain.

La mise en œuvre du protocole dépend maintenant de la décision des conseils d'administration des deux armements. Ce qui ne saurait guère tarder.

Investir, 11 mai 1992 :

En raison du recul du commerce international et de la baisse des taux de fret, le résultat net consolidé de la COMPAGNIE NATIONALE DE NAVIGATION [CNN*] est

revenu de 89,1 millions à 64,9 millions l'an dernier. [Ils] comprennent 24 millions d'éléments exceptionnels issus de la cession, au groupe Delmas-Vieljeux, de la participation de 34 % détenue dans la Navale et Commerciale Havraise péninsulaire [NCHP*].
